

L'ajournement

pourra plus prétendre être en tête des fournisseurs de céréales sur les marchés mondiaux.

Si nous voulons profiter des multiples débouchés qu'offre un marché en pleine expansion au cours des années 1980, nous devons donner une véritable impulsion à notre système. Le ministre a parlé d'études, de coordonnateurs, de conseillers et il annonce maintenant qu'il cherche à éprouver au maximum l'efficacité du réseau. En réponse aux questions que je lui ai posées le 7 novembre, il a répondu en partie comme il est dit au hansard, à la page 865:

L'un de nos objectifs consiste à éprouver ces tensions et à déterminer l'efficacité du réseau.

Monsieur l'Orateur, il va certainement falloir faire encore bien plus pour transporter les tonnages de céréales qui attendent si nous voulons conquérir le marché qui s'offre à nous. Le ministre semble reporter indirectement le blâme sur les céréaliculteurs, dans sa réponse. Nous devons tout de même nous souvenir que c'est le même ministre qui a instauré le programme des réductions de stock de blé, cette politique désastreuse qui consistait à payer les producteurs pour qu'ils cessent de cultiver du blé.

● (2202)

Voici la réponse qu'il m'a donnée et qui figure à la page 865 du hansard:

... nous venons d'avoir trois récoltes record. Si seulement l'une d'elles avait été une récolte moyenne, nous aurions un problème d'approvisionnement au lieu d'un problème de transport.

Autrement dit, d'après lui, c'est la faute des cultivateurs si nous avons un problème de transport du grain, car ils produisent trop. La réponse du ministre à ma question du 7 novembre ne nous laisse pas beaucoup d'espoir. Très franchement, ce qu'il nous faut, c'est non seulement un meilleur système de manutention du grain mais un ministre des Transports à plein temps. Il nous faut aussi un ministre chargé exclusivement de la Commission canadienne du blé, car dans les deux portefeuilles qu'il détient, le ministre a manqué son coup. En ce qui concerne la justice, je ne saurais dire car je suis mal placé pour en parler, mais pour ce qui est des transports et notamment du transport des céréales, il n'a pas vraiment su s'attaquer à ces problèmes très graves et c'est un fiasco.

Nous savons qu'il y a des lacunes dans le système et qu'il manque d'efficacité. Dernièrement à l'occasion d'une réunion du Conseil national des grains qui a eu lieu à Calgary, les représentants des chemins de fer ont fait remarquer que le réseau était sous-utilisé, ce qui nous amène à nous demander s'il faudrait augmenter le nombre des wagons-trémies ou notre matériel roulant. Franchement, je crois qu'il le faudrait mais cela ne veut pas dire que nous ne devons pas utiliser déjà au maximum les moyens existants.

Nos élévateurs sont utilisés à près de 75 p. 100 de leur capacité, leur taux d'utilisation ayant augmenté de 35 p. 100 par rapport à l'année dernière. Les terminus sont à moitié pleins ce qui représente une baisse de 35 p. 100 du taux d'utilisation par rapport à l'année dernière. Les stocks des producteurs ont augmenté de 20 pour cent, si bien qu'ils ont en stock environ 42 millions de tonnes de grain. Nous perdons nos clients habituels. En fait, des représentants des États-Unis nous ont avertis qu'ils allaient s'attaquer de front au marché chinois.

Notre réseau de transport se contente d'acheminer 21 millions de tonnes de grain ce qui limite nos exportations à ce

[M. Mazankowski.]

chiffre. En 1973, la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest nous a promis, tout comme le gouvernement l'a fait en 1974, d'améliorer la manutention du grain depuis les greniers jusqu'aux navires. Mais il n'y a eu aucune amélioration depuis.

J'aimerais citer un extrait d'un discours de l'économiste en chef de la Commission canadienne de blé, Harold F. Bjarnason, qui a déclaré le 18 octobre 1978, à propos des 21 millions de tonnes que nous avons exportées:

Si nous n'avons pas pu dépasser le niveau quasi-record de nos exportations de 1972-1973 qui se chiffraient à 21.4 millions de tonnes, c'est parce que notre réseau de transport n'est pas en mesure d'acheminer davantage de grain pendant la période où la demande est la plus forte. Un volume d'exportations annuel d'environ 21 millions de tonnes semble donc être la quantité maximum que notre réseau actuel puisse acheminer vers les marchés d'exportation. Avec un réseau d'une plus grande capacité nous n'aurions pas été obligés de différer jusqu'en 1978-1979, l'exportation de 1 million et demi de tonnes de grain.

Il ajoute:

En fin de compte, on peut dire, sans trop s'avancer, que si nous avions eu les moyens de transport voulus pour satisfaire à la demande, nos exportations auraient pu atteindre 25 millions de tonnes l'année dernière.

Autrement dit, monsieur l'Orateur, nous avons perdu des ventes de 4 millions de tonnes de grain lors de la dernière année-récolte, ce qui signifie pour les agriculteurs une perte de plus d'un demi milliard de dollars. Et si l'on considère ses répercussions économiques, cette perte atteint environ 2.75 milliards de dollars.

Et comment se présente l'avenir? C'est encore M. Bjarnason qui déclare:

... d'ici 1985, nous devrions pouvoir exporter environ 20 millions de tonnes de blé et jusqu'à dix millions de tonnes de grain fourrager ...

Il y avait en outre 1.5 million de tonnes de graines oléagineuses. Cela donne au total 31.5 millions de tonnes. Autrement dit, nous devons augmenter de 50 p. 100 la capacité de notre système de manutention et de transport du grain.

N'oublions pas non plus que la majeure partie de cette augmentation proviendra de la côte ouest et qu'il nous faut donc agir très rapidement. Nous devons être prêts à transporter plus de 15 millions de tonnes à partir de la côte ouest. Nous n'avons jamais transporté plus de 9 millions de tonnes, et c'était en 1972-1973, notre année-record. Nous devons développer Prince Rupert et être en mesure de transporter 3 à 4 millions de tonnes de plus, soit l'équivalent de 125 à 150 millions de boisseaux. Il nous faut développer le port de Vancouver pour porter sa capacité à 11 ou 12 millions de tonnes, soit 450 à 475 millions de boisseaux. Il nous faut de plus agir rapidement pour développer les ports de Thunder Bay et de Churchill.

● (2207)

[Français]

M. Yvon Pinard (secrétaire parlementaire du président du Conseil privé): Monsieur l'Orateur, des pleurs, des jérémiades, des plaintes, des critiques, du négativisme, mais jamais de suggestions constructives, jamais de positivisme. C'est là l'attitude typique du parti progressiste conservateur, qui se contente de tout détruire et qui—j'en suis convaincu, le public le réalise—ne joue pas véritablement le rôle d'une opposition responsable. Tout ce que l'honorable député a fait c'est de critiquer, sans tenir compte de la réalité ni de l'excellente politique du ministre des Transports, qui fait un travail des plus admirables de toute l'histoire du Canada.