

● (1530)

Donc nous avons le scénario connu. Au lieu d'admettre qu'un problème existe, le ministre déclare partout au pays et à la Chambre que tout va bien. Il a même pris le relais du ministre des Finances (M. Chrétien), car, il a dit ce qui suit la semaine dernière, passage qu'on trouve à la page 3177 du Hansard:

De façon générale, la situation économique est excellente au Canada.

Excellente, comme son ministère sans doute.

Une voix: C'est tout dire!

M. Mazankowski: Je comprends difficilement qu'un homme de cette formation et de cette intelligence se discrédite ainsi avec de pareilles déclarations. En parlant de la sorte il trouve de moins en moins de gens pour le croire et pour croire le gouvernement. Il augmente le nombre de ceux qui ont perdu toute confiance envers leurs dirigeants.

Le malheur avec leurs échecs et leurs manques de parole, dans ce domaine très important surtout et même critique des transports, c'est que beaucoup de Canadiens perdent des occasions, tout simplement. Occasions de créer des emplois, de favoriser la reprise. Occasions qui auraient permis à beaucoup de Canadiens d'un océan à l'autre de reprendre goût au travail et de réaliser quelque chose, ce qui malheureusement devient de plus en plus rare avec ce gouvernement.

Et à propos d'occasions perdues, il y a un potentiel qui peut faire énormément pour le pays. Je pense au transport maritime. C'est sans doute le mode de transport qui a fait l'objet du plus grand nombre d'études, à l'exception peut-être de l'acheminement du grain. Malgré son importance, malgré toutes ces études et platitudes, rien de très significatif n'a été accompli ces 15 dernières années pour permettre aux Canadiens de reprendre une part des 25 milliards que représentent pour le transport maritime les exportations canadiennes.

Quelle belle occasion manquée. C'est malheureux. C'est une honte que le Canada ait perdu une si belle occasion. Vraiment, perdre quelque trois milliards de dollars par année au profit d'armateurs étrangers devrait nous inquiéter, voire nous alarmer. Il faudrait prendre des moyens sans tarder pour au moins ralentir et refréner cette tendance, peut-être même l'inverser. On peut dire que l'attitude du gouvernement à l'égard de la marine marchande se résume à improviser, à agir au petit bonheur. Il a refusé de lui accorder l'importance qu'elle mérite. Il a refusé d'établir un climat propre au développement de cette industrie clé. Voici une déclaration de l'Association de la marine marchande qui résume bien cette attitude.

Au grand désavantage de la marine marchande du Canada et aussi pour l'économie en général, les rapports entre le gouvernement fédéral et cette industrie ont, depuis une quinzaine d'années, pris l'allure d'une confrontation. Il est difficile pour nous de conclure que le gouvernement songe à nos intérêts chaque fois qu'il conçoit et met en pratique une politique de transport. Au contraire, ces dernières années, essentiellement, nos rapports avec le gouvernement et ses fonctionnaires ont consisté à nous opposer à des mesures qui

Les transports

n'amélioreraient nullement l'efficacité ni le bien-être de l'industrie, mais lui étaient souvent contraires.

Par conséquent, les mesures du gouvernement ont été plutôt contraires que favorables à l'industrie.

Je passe maintenant à une autre occasion perdue, soit le transport des grains. Nous n'avons su profiter des avantages qu'offrent nos ventes à l'étranger à cause de l'insuffisance de notre système de transport et de manutention. C'est sûrement là une autre occasion de manquée pour l'économie du Canada.

Au cours des huit derniers mois, les reports, les ventes perdues, sans compter les surestaries, ont coûté à notre pays six millions de tonnes métriques de grains. Exprimé en dollars, cela équivaut à un milliard de dollars de manque à gagner pour les producteurs. Par rapport à l'ensemble du secteur—l'effet multiplicateur étant de 5.5—cela équivaut à une perte de 5.5 milliards de dollars. C'est une grave perte financière du moins pour les producteurs et une tragédie pour l'ensemble de l'économie. En fait, nous n'avons pas perfectionné notre système de livraison depuis 1972-1973. Il est vrai que depuis quelques mois la capacité de nos installations portuaires s'est accrue. Et alors que la demande mondiale s'accroît, nos exportations restent les mêmes.

Entre-temps, les États-Unis ont doublé leurs exportations de céréales depuis le début de la décennie. Les principaux clients du Canada, et je pense surtout à la Chine et au Japon, auront le Canada à l'œil au cours de la prochaine année. Il nous faut reprendre les choses en main. Nous devons leur montrer que nous pouvons améliorer notre système et l'étendre, sinon nous risquons de perdre ces marchés.

J'ai deux suggestions à faire dans ce contexte. J'aimerais d'abord conseiller au ministre d'envisager sérieusement de nommer un coordonnateur du transport des céréales, du moins temporairement, en attendant de pouvoir modifier les structures de notre système et accroître nos capacités. La coordination et le degré d'utilisation laissent toujours à désirer. La présence d'un arbitre s'impose encore.

J'espère, deuxièmement, que le ministre cessera de mettre des bâtons dans les roues et d'empêcher la construction projetés d'un terminal à Prince Rupert. A mon avis, les projets grandioses d'aménagement d'un superport à l'île Ridley ne feraient que retarder les travaux et en faire grimper le coût. C'est au producteur qu'il incombe de les absorber.

Il faut plutôt s'atteler à la tâche et construire immédiatement un terminal pour les grains, à Casey Point, par exemple; on pourrait d'ailleurs commencer cette année. Le projet de Ridley Island sera retardé de trois ans ou même davantage. Le gouvernement de l'Alberta et les consortiums ont pris l'initiative. A moins qu'il ne soit disposé à collaborer avec eux, le ministre devrait se mêler de ses affaires et ne pas leur mettre des bâtons dans les roues.