

M. Deachman: Monsieur l'Orateur, à la place du premier ministre, qui est le seul à la Chambre à pouvoir faire des nominations au Sénat, je dirais au député de LaSalle: «Cela me fend le cœur de ne pouvoir vous envoyer là-bas, mais les gars de la Chambre des communes vous veulent au comité des transports; votre tour n'est pas encore venu.»

M. Horner: Qu'on me nomme au Sénat, dans ce cas.

M. Deachman: Je vais dire un mot en votre faveur.

M. Horner: Merci.

M. Deachman: Hier soir, lorsque nous parlions de cette question, le député a signalé avec d'amples détails les défauts des chemins de fer, et a prouvé que du point de vue du matériel, des services, de la propreté et d'à peu près tout, ils ne donnaient pas ce qu'on en attendait. Ce soir, j'aimerais faire quelques observations en faveur des chemins de fer. Cela peut paraître étrange, mais j'estime qu'il nous faut être réalistes, observer ce qui se produit dans le pays, et l'évaluer.

J'ai ici un communiqué qu'avait fait l'an dernier le Canadien National, et qui porte sur le transport des céréales. J'aimerais rafraîchir la mémoire des députés au sujet de ce qui se produit dans le déplacement de denrées en vrac et de céréales dans l'Ouest. Dans ce communiqué, en date du 31 juillet, on signale que le Canadien National vient de terminer la meilleure année de transport de céréales qu'il ait jamais eue, et on dit ensuite:

Certains nouveaux records établis dans la manutention des céréales au cours de la campagne agricole 1970-1971 qui prend fin aujourd'hui (31 juillet) s'expliquent surtout du fait qu'on a adopté un nouveau système de déchargement commun aux élévateurs des terminus sur la côte ouest et à Thunder Bay, que le CN a doté le transport céréalier de 1,400 wagons-trémies couverts et de 52 convois de 100 de ces wagons chacun.

Le système actuel de déchargement commun à Thunder Bay et à Vancouver permet de retourner les wagons plus rapidement, cela grâce aux efforts conjoints des sociétés céréaliers.

Bien d'autres records d'exportation ont été établis par le système de manutention des céréales, a ajouté M. Gardiner. Les chemins de fer ont livré plus de 690 millions de boisseaux de céréales, soit cinq millions de plus que durant la campagne agricole record précédente, celle de 1963-1964.

Puis, plus loin:

Les ports de la côte ouest ont manutentionné près de 260 millions de boisseaux durant la campagne agricole 1970-1971, c'est-à-dire 25 millions de boisseaux de plus qu'en l'année record précédente, 1965-1966.

M. Woolliams: C'est comme si vous disiez que vous êtes un an plus vieux que l'an dernier.

M. Deachman: Le communiqué ajoute:

Durant la campagne de 1970-1971, le CN a chargé 177,000 wagons de céréales dépassant le chiffre maximum atteint auparavant de 175,000 wagonnées. M. Gardiner a également fait remarquer que les chargements de blé, d'avoine, d'orge, de seigle, de lin et de graine de colza effectués par le CN à Thunder Bay et à Vancouver représentent des hausses sensibles de la moyenne de boisseaux par wagon par rapport à la campagne de 1969-1970.

Il convient également de consulter le rapport annuel du CN pour 1970 où figurent certaines données statistiques concernant le nouveau matériel. Cette question a été discutée au cours du présent débat. Voici ce que signale le rapport à la page 10:

En 1970, le CN a fait l'acquisition de 4,546 unités de transport de marchandises, comprenant des wagons-trémies couverts d'acier pour la potasse, les engrais et pour le service général; des wagons plats à parois de bout pour le service international de transport de bois d'œuvre; des wagons couverts pour le transport du papier-

journal; des wagons à charbon et des wagons rail-route. En outre, 51 locomotives diesel-électriques de 3,000 CV et 20 de 3,600 CV ont été livrées au cours de l'année. A la fin de l'année, le CN attendait la livraison de 12 locomotives diesel-électriques de 2,000 CV, 20 de 3,600 CV, et 66 de 3,000 CV.

Ces faits ont échappé à l'attention du député d'en face qui croyait qu'on ne remplaçait plus rien et que nous avions affaire à un réseau ferroviaire désuet. A la page 11 le rapport traite du transport par containers:

Au printemps, les lignes japonaises ont entrepris l'exploitation de services réguliers de transport par containers sur la nouvelle jetée du Centenaire, à Vancouver, et cette exploitation est censée prendre de l'ampleur l'an prochain.

L'un des plus grands, navires porteurs de conteneurs du monde si ce n'est le plus grand, aborde maintenant la côte orientale et il en arrive d'aussi grands et modernes sur la côte occidentale. Le jour n'est pas éloigné où les marchandises feront le tour du monde en conteneurs, arrivant à Vancouver en navires transocéaniques rapides qui débarqueront leurs conteneurs sur des trains, lesquels traverseront ensuite le continent et les transféreront à d'autres navires, sur la côte orientale, qui leur feront franchir l'Atlantique.

• (2030)

M. Gleave: Monsieur l'Orateur, j'ai une question à poser.

M. Deachman: Monsieur l'Orateur, je suis ravi d'entendre un auditeur me poser une question.

M. Gleave: Monsieur l'Orateur, puis-je poser une question au député?

M. l'Orateur suppléant (M. Laniel): A l'ordre. Le député sait qu'il ne peut poser une question qu'avec la permission du député qui a la parole, puisque c'est le temps de parole de celui-ci qui s'en trouve réduit.

M. Deachman: Je serai ravi d'y répondre.

M. Gleave: Monsieur l'Orateur, abstraction faite de l'euphorie où se plonge le député avec son tableau de modernisation, peut-il nous dire pourquoi le ministre chargé de la Commission du blé a dit à la Chambre, aujourd'hui, qu'il était impossible de prendre des commandes de livraison du grain, à Vancouver? Si les installations actuelles répondent aux besoins, pourquoi le ministre chargé de la Commission du blé a-t-il dit à la Chambre que les autorités ne pouvaient accepter de commandes pour les livraisons de grain?

M. Deachman: Monsieur l'Orateur, je ne suis pas ici pour expliquer les problèmes du ministre.

Des voix: Oh, oh!

M. Gleave: Il ne s'agit pas des problèmes du ministre mais de ceux des agriculteurs.

M. Horner: Ce sont les problèmes de tout l'Ouest du Canada.

M. Deachman: Monsieur l'Orateur, permettez-moi de vous citer encore une fois des chiffres, qui sont la preuve des réalisations dans le transport du grain sur la côte ouest. Mon vis-à-vis sait aussi bien que moi, je pense, qu'en l'espace de quelques années, la capacité de manutention et d'expédition du grain à l'étranger a doublé sur la côte ouest du pays.