

M. Deachman: Eh bien . . .

M. Horner: Qui l'a construit?

M. Deachman: Je serais très heureux de dire aux députés qui l'a construit. C'est la Co-op de la Saskatchewan, bon nombre de députés d'en face qui y ont investi leurs dollars.

M. Horner: Dans ce cas, ne vous en accordez pas le mérite. Dites-nous ce qu'a fait le gouvernement.

M. Deachman: Je disais qu'il a été construit dans le port de Vancouver pour améliorer le commerce des céréales.

Des voix: Oh, oh!

M. Deachman: Et, pour permettre l'accès à cet éleveur, le plus grand pont suspendu au Canada a été jeté sur le port. Le long du port, en d'autres endroits, on a dragué pour permettre à des navires toujours plus grands d'entrer dans le port de Vancouver et d'y prendre des céréales.

M. Horner: On drague le port tous les ans.

M. Deachman: Des jetées ont été prolongées jusque dans le port de Vancouver pour qu'on puisse y charger des navires toujours plus longs et de plus en plus de compartiments à la fois, ce qui permet aux hommes de travailler plus rapidement et aux navires de repartir plus vite. Le résultat net de ceci . . .

M. Horner: Avez-vous installé l'électricité tout le long du quai de façon que les navires puissent charger la nuit?

M. Deachman: On l'a peut-être fait. Il n'empêche cependant que toutes ces mesures, jointes à l'augmentation du nombre de wagons fermés et la mise en service des trains modernes dont j'ai parlé plus tôt, ont eu pour résultat que le port de Vancouver a pu doubler l'exportation de céréales . . .

M. Horner: Non.

M. Deachman: On a exporté deux fois plus qu'il y a dix ans.

M. Horner: En 1960, les chargements s'élevaient à un million de boisseaux par jour. On n'atteint même pas ce chiffre aujourd'hui.

M. Deachman: Je demande aux députés qui mettent en doute ces chiffres de vérifier les chargements quotidiens d'il y a dix ans et de les comparer avec ceux d'aujourd'hui pour voir ce qu'il en est actuellement.

M. Gleave: Qui donc s'intéresse à ce qui s'est passé il y a dix ans?

M. Deachman: De plus, monsieur l'Orateur, nous autres qui venons de Vancouver affirmons que ce port qui était le deuxième ou le troisième du Canada est passé au premier rang en ce qui a trait au volume des exportations.

M. Horner: Cela est dû aux tarifs de transport maritime et non point à une initiative quelconque du port.

M. Deachman: On pourrait soutenir peut-être que nous n'avons pas fait de l'excellent travail . . .

[M. Horner.]

M. Horner: Bravo!

• (2040)

M. Deachman: Au fond, nous avons réussi . . .

M. Horner: Un autre échec de la part du gouvernement.

M. Deachman: Ce n'est pas un échec. Nous avons réussi à doubler la capacité de ce port pour pouvoir y faire entrer les expéditions des Prairies. Je ne crois pas que ce soit un insuccès. Nos vis-à-vis des provinces des Prairies pourraient peut-être nous dire ce qu'ils ont fait au sujet de l'assèchement du grain et de l'emploi du matériel d'assèchement pour pouvoir expédier du grain dûment asséché vers la côte ouest, afin de nous épargner les mesures que nous prenons actuellement pour répondre aux demandes de grain de la part des navires. Ils pourraient examiner leur système d'éleveurs démodés, dont le rythme correspond à l'allure du cheval tirant son chariot jusqu'à l'éleveur de chemin de fer, et se demander ce qu'ils ont vraiment fait pour améliorer le transport du grain dans les Prairies. J'ai entendu les députés nous parler du transport du grain. J'ai entendu les témoignages des spécialistes, au comité des transports, sur le système démodé défendu par nos vis-à-vis.

M. Horner: Il n'est pas démodé.

M. Deachman: Je ne crois pas que nous ayons de reproches à nous faire nous, les gens de la côte ouest. La capacité du transport du grain chez nous est le double d'il y a dix ans. Les gens des Prairies sont loin d'en être là. J'ai parcouru les provinces des Prairies en voiture. Qu'y ai-je vu? Les gens des coopératives des Prairies, qui se vantaient il y a un instant, avaient-ils réussi à prendre la situation du grain en main? Non. Des quantités de plus en plus considérables de grain étaient entreposées sur les terres agricoles; je suppose que les coopératives n'avaient pas réussi à le transporter. Lorsqu'il s'agit d'efficacité dans la manutention, l'entreposage et le transport du grain, ce n'est pas sur la côte ouest qu'il faut chercher à améliorer les choses, mais dans les Prairies.

M. David MacDonald (Egmont): Monsieur l'Orateur, c'est dommage que le député de Vancouver-Quadra (M. Deachman) ait repris si rapidement son siège, il prenait tant de plaisir à nous parler de toutes ces magnifiques choses dans l'Ouest. Il aurait pu nous dire que nous n'avons pas de problèmes dans l'Est, malgré les huit hausses de tarifs-marchandises de ces trois dernières années et la diminution considérable du transport de nos produits de base, comme les pommes de terre, vers les marchés du centre. Mais la naïveté du député n'a sans doute pas de bornes et l'un de ces jours, il va nous démontrer ce que les choses ne sont pas dans l'Est du Canada.

Après avoir écouté les fables d'Esopé depuis quelques minutes, je pense utile de faire verser au dossier les faits brutaux. Ces derniers jours, j'ai reçu un bulletin de date récente des producteurs de pommes de terre. Il fait état d'une baisse du service ferroviaire pour le transport de cette denrée de base de l'Île du Prince-Édouard. Il convient d'examiner le mouvement des pommes de terre depuis cinq ans et de constater à quelle impasse la hausse du tarif-marchandise conduit l'industrie de la pomme de terre.