

de même avec le CP. C'est cela les effets globaux dont parle le député.

Moi, je m'intéresse au sort de l'agriculteur qui travaille la terre, qui traite dix vaches tous les matins, dont la femme et les enfants ramassent les œufs et récoltent les carottes. Il n'est pas riche, bien sûr, mais il ne craint pas le travail et il tient à apporter sa modeste contribution à l'essor du pays. Il veut faire les choses à son goût, mais le NPD voudrait l'empêcher de vendre son grain et de gagner sa vie. Il prétend que le grain doit être transporté par train.

Une voix: Non.

M. Taylor: L'insulaire vient de dire «non». Le NPD prétend que les camions ne seront jamais un moyen de transport rentable pour les producteurs. C'est absurde. Les camionneurs contribuent tout autant que les sociétés ferroviaires à la bonne marche de notre économie. Ils sont capables de remplacer les sociétés ferroviaires lorsque le besoin s'en fait sentir.

Je souscris volontiers aux arguments avancés par le NPD concernant l'abandon de tronçons ferroviaires, mais il n'en est pas question dans le paragraphe. J'ai déjà dit ce que je pensais des abandons de tronçons ferroviaires. J'ai déjà vu des gens sur le pas de leur porte pleurer lorsqu'ils ont vu qu'on fermait certaines lignes de voies ferrées. Je suis allé voir la Commission des transports du Canada et je l'ai suppliée de conserver ces tronçons. Je sais donc de quoi je parle. Cette clause n'a rien à voir avec l'abandon de tronçons de chemins de fer. Elle propose un moyen d'acheminer le grain jusqu'au marché pour que les producteurs puissent vendre leurs produits.

Le NPD prétend que les camions vont détruire les autoroutes, mais je me demande s'il s'est bien documenté. Les remorques-trémies que tirent les camions transportent à l'heure actuelle 110,000 livres de grain ou 900 à 1,000 boisseaux. Ils sont équipés de plusieurs essieux et sont moins durs sur le pavé que les petits camions qui n'ont que des roues simples.

On sait construire des autoroutes de nos jours. Elles peuvent supporter les poids lourds qui les empruntent. On commence par faire une forme solide sur laquelle on met une couche de base et seule la surface s'use après des années et des années de circulation et c'est ce qui coûte le moins cher à réparer. On peut refaire le pavage et régler les charges autorisées. Le député de la Colombie-Britannique qui semble en savoir tellement ne devrait pas l'ignorer. On ne détruirait pas nos autoroutes. Le gel endommage déjà les autoroutes, mais même les routes qui ont été mal construites parce que certaines municipalités n'avaient pas les moyens de faire mieux peuvent supporter de lourdes charges. Ce sont des routes de gravier qui sont endommagées par le gel. L'hiver, toutes les routes de l'Alberta sont pavées ou recouvertes d'une surface dure non goudronnée. Le gel se charge de les durcir. Elles sont utilisées pour le transport.

• (1210)

Quelle meilleure façon y a-t-il d'endommager nos routes que par des camions qui les emprunteront pour transporter le grain pour le plus grand bien des producteurs? Les cinq députés du NPD qui viennent de parler sont complètement toqués. Ils sont tous passés à côté de la question. Nous parlons du bien-être des producteurs et de l'économie de notre pays.

M. Arnold Malone (Crowfoot): Monsieur le Président, c'est toujours un privilège pour moi que de prendre la parole à la

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Chambre surtout à la suite du député de Bow River (M. Taylor). Le député a derrière lui une carrière politique longue et distinguée. Une bonne partie de ce qu'il nous dit depuis dix minutes est le fruit de l'expérience qu'il a acquise en 30 ans à titre de ministre.

Des voix: Bravo!

M. Malone: Il a déjà été ministre de la Voirie de l'Alberta et le bon peuple de sa région et même de toute la province disait que ses routes étaient «taylorisées».

Voilà pourquoi il a eu la sagesse de nous dire des choses très importantes à l'égard de l'amendement, par exemple que la question fondamentale avait trait à l'efficacité. Le Nouveau parti démocratique a utilisé le mot «efficacité» et je compte bien le faire moi aussi. Les néo-démocrates estiment qu'il est efficace de maintenir un réseau ferroviaire parce qu'ils veulent conserver ce réseau. D'après moi, monsieur le Président, efficacité n'est pas synonyme de désir. Elle s'évalue en dollars et en cents.

Je voudrais avoir recours à un exemple que même les néo-démocrates pourront comprendre. Dans une circonscription avoisinante, une localité est desservie par un tronçon de chemin de fer. Généralement quatre trains s'y rendent chaque année pour y prendre du grain. En supposant qu'un train compte 100 wagons, il faudrait que ce train fasse quelque 66 voyages avec en moyenne 4.5 wagons. Une locomotive pèse environ 80 tonnes. En plus de la locomotive, il y a le wagon de queue, les wagons de charge, sans compter les moyens nécessaires à l'entretien de la voie. De l'avis de tous, ce chemin de fer ne restera pas en service éternellement. Que doit-on faire ensuite, je le demande aux néo-démocrates? Quand cette voie sera définitivement abandonnée, les céréaliers seront privés de ses services bien que les néo-démocrates prétendent veiller aux intérêts des agriculteurs. En réalité, dans certains cas, les camions sont plus efficaces. Mais dans la majorité des cas, c'est le train qui l'est.

Il est assez facile de comprendre qu'il en coûterait moins cher de transporter le grain sur une voie ferrée qui voit passer jusqu'à quatre locomotives de 80 tonnes ne transportant que du grain. Selon les données actuelles, un train peut transporter du grain à un cinquième du coût et un vingtième de pollution. Cependant, pour les courtes distances, entretenir tout un réseau ferroviaire avec tout le personnel requis, n'est peut-être pas aussi efficace qu'avoir recours à des camions.

D'après moi monsieur le Président, en pareils cas, comme le céréalier ne peut être privé de ces services, le gouvernement devrait choisir un mode de transport différent. On subventionne non les transports mais les chemins de fer à raison de 651 millions de dollars, et en vertu de quel principe les chemins de fer sont-ils subventionnés aux dépens de tout autre moyen de transport?

Si on pouvait prouver qu'il serait plus économique et plus efficace qu'une armée de personnes avec des petits paniers transportent le grain à Vancouver, à Churchill ou à Thunder Bay, tous ces arguments d'ordre social que le député de Bow River a rejetés sans réserve, pourraient entrer dans le raisonnement du Nouveau parti démocratique. Quand l'efficacité accroît les recettes on peut dès lors se préoccuper de questions sociales, mais il est absurde de prétendre qu'il faudrait dépenser davantage pour maintenir des mesures inefficaces pour des raisons sociales. Point n'est besoin d'être socialiste pour avoir