

Transport du grain de l'Ouest—Loi

sion, à la suite des dépenses effectuées par la division du développement depuis 1968?

(Le document est déposé.)

LE COMITÉ CONSULTATIF SUR LA SANTÉ ET LE SPORT AMATEUR
Question n° 4928—**M. Mazankowski:**

1. Existe-t-il un Comité consultatif national sur la santé et le sport amateur et, le cas échéant, *a)* qui en fait partie, *b)* quels sont (i) les antécédents ou l'expérience (ii) la durée du mandat de chaque membre, *c)* quelle rémunération les membres touchent-ils en traitement ou frais de déplacement, par exemple, et dans chaque cas, à ce jour, combien chaque membre a-t-il touché, *d)* quel autre financement, s'il en est, le gouvernement fournit-il?

2. *a)* Quel est le mandat du comité, *b)* quelles questions a-t-il étudiées au cours de l'année financière 1982-1983, *c)* combien de fois s'est-il réuni et combien de fois doit-il le faire, *d)* quels rapports ou recommandations le comité a-t-il publiés au cours de l'année financière 1982-1983?

(Le document est déposé.)

[Français]

M. Evans: Je suggère, madame le Président, que les autres questions soient réservées.

Mme le Président: Les autres questions sont-elles réservées?

Des voix: D'accord.

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

LA LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST MESURE D'ÉTABLISSEMENT

La Chambre reprend l'étude du projet de loi C-155, tendant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et à modifier certaines lois en conséquence, dont le comité permanent des transports a fait rapport avec des propositions d'amendement, ainsi que des motions n°s 36, 37 et 38 de M. Benjamin.

M. Arnold Malone (Crowfoot): Madame le Président, au sujet de la motion n° 36 qui a été présentée par un député néo-démocrate, je voudrais examiner plus précisément la proposition demandant de faire reposer toutes les garanties de rendement sur les seules sociétés ferroviaires. Je comprends que des députés néo-démocrates proposent une telle motion, mais il me semble que la Chambre est suffisamment sage pour savoir que lorsqu'il s'agit d'évaluer la réalisation d'objectifs de rendement, il faut absolument examiner tout le système. Il serait faux de croire, tant en principe qu'en pratique, qu'en nous attachant à un point du système, nous nous ferons une idée juste de l'ensemble de celui-ci.

Prétendre que seules les sociétés ferroviaires devraient être responsables de garanties de rendement qui relèvent de la compétence de l'administrateur du transport du grain, c'est faire fi, il me semble des problèmes qui pourraient exister dans beaucoup d'autres secteurs dont le transport routier, le chargement aux élévateurs de campagne, les élévateurs de campagne eux-mêmes, les points de livraison intérieurs, les terminus portuaires, le régime d'allocation des wagons-trémies, les inspecteurs du grain, les installations portuaires, les remorqueurs et les sociétés qui les exploitent, les dispositions et les contrats internationaux en matière de transport maritime, la Commission canadienne du blé en ce qu'elle s'occupe de vente au niveau

international, les syndicats ouvriers et toute une série d'autres dimensions qui méritent d'être examinées.

En somme, monsieur le Président, le Nouveau parti démocratique laisse entendre que la notion de garanties de rendement est importante, position qui ne diffère en rien de celle du gouvernement ou de l'opposition officielle. Toutefois, faire reposer la responsabilité de ces garanties sur un seul secteur, à savoir les sociétés ferroviaires, revient plus, quant à moi, à s'en prendre à un organisme national plutôt qu'à une volonté de résoudre un problème.

M. Althouse: Tout le monde est assujéti à une réglementation excepté elles.

M. Malone: Monsieur le Président, vous allez encore entendre les députés néo-démocrates qui ont pris leurs stéroïdes du matin parler mais beaucoup plus fort que d'habitude.

La vérité, c'est que tous les éléments du système doivent fonctionner pour que le système puisse lui-même se mettre en branle. Il y a quelques instants, M^{me} le Président s'est levée pour demander si un député désirait intervenir. Aucun néo-démocrate n'est intervenu alors, mais maintenant que c'est mon tour, ils veulent parler. Cela ne me surprend pas, mais ils pourraient peut-être se reposer pendant un instant, car je vais me rasseoir sous peu. Je voudrais leur demander comment ils peuvent demander que l'Office du transport du grain n'utilise tous ses pouvoirs que pour s'occuper des chemins de fer et de rien d'autre.

Si nous demandons aux personnes qui sont le plus touchées par un ralentissement dans le mouvement du grain, soit les agriculteurs des Prairies, quelles craintes ils ont au sujet du mouvement du grain, on retrouvera certainement en tête de liste les interruptions de service attribuables aux grèves et les problèmes techniques qui se posent, surtout dans les Rocheuses. Je tiens à vous signaler, monsieur le Président, que, en 1974, le mouvement du grain ne s'est effectué normalement que pendant 13 semaines sur 52, les autres semaines étant marquées par des problèmes entraînés par des grèves ou des éboulements dans les Rocheuses. Cela signifie que dans les cas où des garanties quant à la qualité du service doivent être honorées, nous ne pouvons, cela est évident, ne vérifier que la qualité du service assuré par les chemins de fer. Il y a de fortes possibilités que les élévateurs primaires ne fonctionnent pas de façon normale.

M. Benjamin: Non, la Commission peut imposer des sanctions.

M. Malone: Comme mes collègues d'extrême gauche le signalent, il y a également la question de la Commission canadienne du blé. Cette dernière risque de ne pas répartir les wagons de façon appropriée. Nous devrions certainement avoir droit de regard sur son activité. Il se peut aussi, monsieur le Président, que les terminus n'acheminent pas le grain. Nous ne pouvons simplement pas prendre pour acquis que le grain est automatiquement chargé à bord des navires une fois arrivé au terminus portuaire. Évidemment, si cette hypothèse était fondée l'administrateur du transport du grain n'aurait pas besoin de faire enquête. Mais ne nous laissons pas leurrer en présumant que les autorités portuaires feront constamment preuve d'efficacité dans la manutention du grain et que la Commission canadienne du blé réussira toujours à trouver des débouchés internationaux. Il est indéniable que si la Commission ne trouvait pas de marchés étrangers, peu importe l'effica-