

qui est de la province de Québec, nous utilisons déjà dans ce but les prescriptions de la Loi de la Régie des transports (13 George VI, chapitre 21, tel qu'amendée, son Ordonnance générale et ses amendements).

Article 303.

Nous rappelons aux chemins de fer que leur principale responsabilité à l'endroit du peuple canadien—du point de vue historique, économique et social—est d'organiser un système de transport ferroviaire efficace et économique, et non pas de se lancer dans l'industrie du camionnage. Par conséquent, nous voulons qu'ils ne touchent pas à l'industrie du camionnage dans la province sauf, dans certains cas exceptionnels, quand cela leur est nécessaire pour remplir efficacement leur rôle comme chemins de fer.

Article 304.

Nous prenons note de l'assurance donnée par les chemins de fer que leur présence dans l'industrie du camionnage n'a pas pour but d'en chasser les camionneurs indépendants, mais plutôt d'avoir un prolongement qui leur permette de fournir au public canadien un service de transport meilleur, plus souple et plus économique que dans le passé.

Article 305.

Le camionnage comme complément restreint à l'exploitation ferroviaire ne doit pas aller au-delà de la cueillette et de la livraison par les camions qui appartiennent aux chemins de fer dans les centres métropolitains et les principales cités.

Aux États-Unis, les chemins de fer sont exclus du camionnage et le *Financial Times* du 24 juin 1963 mentionne, entre autres:

[Traduction]

La *Interstate Commerce Commission* a déclaré au National-Canadien à propos de la concurrence américaine ou canadienne que peu importait la longueur du parcours, elle n'autoriserait pas les chemins de fer à s'emparer d'une compagnie de camionnage exploité aux États-Unis... que tous les transporteurs motorisés de ce pays-là devaient être protégés contre le camionnage dominé par les chemins de fer.

● (4.20 p.m.)

[Français]

En Grande-Bretagne, la loi sur les transports de 1962 interdit aussi aux compagnies de chemin de fer d'entrer dans le domaine du camionnage. D'autres pays ont pris la même attitude, et je ne voudrais citer que les pays suivants: l'Allemagne, la Hollande, l'Italie, la France et le Mexique. Les pays ont légiféré sur ce sujet, afin de laisser au public expéditeur le choix du mode de transport terrestre, pour établir une réelle concurrence dans l'intérêt public. Il est essentiel, dans l'intérêt national, que le Canada ait un mode de transport terrestre complètement indépendant, non seulement pour les raisons que je viens d'invoquer mais aussi pour des raisons de relations ouvrières. Imaginez, monsieur le président, que dans notre pays, tous les modes de transport, chemins de fer, autobus et camions, soient «contrôlés» par les mêmes intérêts et qu'il y ait un arrêt de travail! Ce serait un désastre national.

Avant de terminer mes observations, monsieur le président, j'aimerais faire part à la Chambre du mémoire présenté en novembre

1966 au comité permanent des transports et communications sur le bill C-231 par l'Association canadienne du camionnage Inc. de mémoire mentionne en particulier, au paragraphe 41, à la page 14, sous le titre «l'accès du chemin de fer dans le domaine du camionnage», et je cite:

L'indépendance et le caractère concurrentiel de l'industrie du camionnage disparaissent graduellement. L'achat de firmes de camionnage par les compagnies de chemin de fer et le prolongement de l'exploitation de leurs lignes de camionnage soulève sûrement, dans une législation du transport de l'importance du bill C-231, la question d'une politique future du gouvernement.

Au paragraphe 42, on peut lire:

Cette intrusion des chemins de fer persiste depuis l'année 1946 avec des fluctuations de la part du CPR pendant les années 1946 à 1948 et 1957-1958, et dans le cas du CNR, surtout depuis 1959.

Par ailleurs, au paragraphe 43, on retrouve ce qui suit:

La politique nationale des transports pour le Canada exposée dans le bill C-231 amène inexorablement le Comité à examiner dans quelle mesure les compagnies de chemin de fer ont pénétré dans le domaine concurrentiel du camionnage et jusqu'à quel point elles sont en mesure de pouvoir en établir le contrôle. Nous soumettons respectueusement que le temps est venu pour le Parlement, voyant l'ampleur qu'a prise l'intrusion du chemin de fer et l'immense variété de services contrôlés par les compagnies ferroviaires sur les routes, d'aller au-delà d'explications grandiloquentes au sujet d'un «camionnage collaborateur» ou d'une «intégration des services».

Enfin, le paragraphe 44 se lit comme il suit:

Le contrôle peut être réalisé par les compagnies de chemin de fer dans un secteur donné de l'industrie du camionnage au moyen d'un seul achat parmi, disons, six compagnies de camionnage indépendantes qui opèrent sur un trajet...

Monsieur le président, j'aurais beaucoup d'autres choses à dire mais, malheureusement, je dois m'arrêter ici, et je voudrais, avant de reprendre mon siège, ajouter que les compagnies canadiennes de transport et les compagnies de transport du Québec sont en faveur de la nouvelle législation, surtout avec l'amendement proposé par le député de Port-Arthur et appuyé par moi-même, et j'espère que la Chambre voudra nous donner son appui.

[Traduction]

L'hon. M. Pickersgill: Le comité consentirait-il à ce que l'amendement soit réservé, quitte à y revenir plus tard, pour nous permettre de passer maintenant à l'article 20?

M. le président: Le comité consent-il à ce que l'amendement du député de Port-Arthur soit réservé et que les articles 20 et 21, renu-mérotés dans le texte réimprimé, conservent les mêmes numéros pour le moment?

M. Mongrain: Monsieur le président, avant que nous arrivions à une décision là-dessus,