

aurait également pu dire: Concurrence déloyale des compagnies de chemin de fer.

Ce bill a franchi l'étape de la 1^{re} lecture le 30 octobre 1969. J'espère que nous pourrons aujourd'hui adopter la motion tendant à la 2^e lecture dudit bill et son renvoi au comité des transports et des communications, ce qui permettrait aux intéressés de comparaître devant le comité et de faire connaître leurs points de vue relativement à cette mesure. La note explicative du bill se lit ainsi:

Ce bill stipule qu'aucune compagnie de chemin de fer recevant des deniers du gouvernement du Canada ou d'un organisme de celui-ci ne peut acquérir un intérêt ou le contrôle dans des entreprises de transport par véhicule à moteur; lesdites entreprises ne recevant ni subvention de l'État, ni octroi, et étant des entreprises du secteur privé, il n'est que juste que lesdites compagnies de chemin de fer ne soient pas subventionnées, en partie, pour acquérir ces entreprises du secteur privé.

Monsieur l'Orateur, cette modification à la loi nationale sur les transports, que je présente aujourd'hui, stipule qu'aucune compagnie de chemin de fer recevant des deniers publics ne peut acquérir un intérêt ou le contrôle dans une entreprise de transport routier.

Ce bill a deux objets principaux: d'abord, éviter que les deux grands moyens de transport terrestre, le rail et la route, ne tombent sous le contrôle des mêmes intérêts; ensuite, enrayer l'injustice en défendant à des entreprises ferroviaires largement favorisées par le gouvernement fédéral de concurrencer directement, sur la route, des entreprises privées de camionnage qui doivent compter sur leurs propres moyens financiers.

A mon avis, la concurrence devrait être fondée sur l'efficacité et l'économie. Les subventions du gouvernement ne devraient pas être susceptibles de permettre à un mode de transport d'en absorber un autre. En vertu d'une saine économie, l'intrusion des compagnies de chemin de fer dans un domaine concurrentiel est défendue dans la plupart des pays, y compris les États-Unis, car elle a pour effet de diminuer l'embauchage, de créer un monopole et de permettre à une agence de transport de se faire concurrence à elle-même. Cela va à l'encontre de la loi américaine Sherman sur les coalitions et les monopoles, et probablement aussi à l'encontre de la loi canadienne sur les coalitions.

M. Camille Archambault, directeur exécutif de l'Association du camionnage du Québec Inc., comparaisant récemment devant le comité permanent des transports et des communications, a déposé un mémoire démontrant que non seulement les chemins de fer font une concurrence déloyale aux entreprises de camionnage, en réduisant déraisonnablement les tarifs, en vue d'éliminer la concurrence, mais qu'en plus, grâce aux moyens

financiers illimités et aux octrois d'Ottawa, ils déplacent les industries et peuvent déterminer très largement où devraient se fonder et comment devraient grandir les villes canadiennes.

Je crois que, dans l'intérêt public, les expéditeurs devraient bénéficier de deux modes de transport distincts qui se font une réelle concurrence. J'approuve la loi américaine qui prévoit qu'un mode de transport ne peut accaparer un autre mode de transport. En cas de grève, par exemple, on s'imagine le désastre qui surviendrait si tous les moyens de transport étaient contrôlés et administrés par une même entreprise.

La loi fédérale actuelle relative à la juridiction dans le domaine du transport a permis aux chemins de fer Nationaux du Canada, de même qu'au Canadien Pacifique, de se lancer dans le transport routier. L'Association du camionnage du Québec a dû entamer des procédures judiciaires contre les chemins de fer Nationaux du Canada, qui exploitaient des services sans permis de la Régie des transports du Québec. Cette entreprise d'État a été condamnée par la cour. Par la suite, elle a été poursuivie par le gouvernement du Québec. Une autre cause est d'ailleurs encore en instance devant la Cour supérieure en vue de faire déclarer illégal l'achat, par les chemins de fer Nationaux, d'entreprises de transport routier parallèles à leurs lignes ferroviaires.

Pour ce qui est du Canadien Pacifique, des procès ont été intentés pour déterminer la juridiction de cette compagnie et d'autres sont encore en instance.

Ces divers faits m'ont convaincu qu'il incombe au Parlement d'adopter une mesure législative semblable à la loi américaine en vue d'empêcher un mode de transport d'en accaparer un autre. De plus, j'estime que la loi devrait clarifier de façon précise la juridiction du Code fédéral du travail et de la loi nationale sur les transports relativement à la Partie III.

Des causes sont actuellement en instance concernant le Code fédéral du travail. Un juge de Montréal a déclaré qu'en vertu de la loi actuelle, basée sur l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, un camionneur exploitant un service urbain d'un endroit à un autre, dans la métropole, agit dans l'intérêt du Canada tout entier, parce que quelques-uns de ses véhicules effectuent, à l'occasion, du transport interprovincial. Dès 1867, les Pères de la Confédération prévoyaient que le transport interprovincial par chemin de fer, par eau et par d'autres moyens, qui devait nécessairement contribuer au développement du pays, tombait sous la juridiction du gouvernement central. Je pense que nul ne peut critiquer cette décision dans le contexte de l'époque, mais nous ne sommes plus en 1867. Nous