

Deuxièmement, pour mettre fin au conflit entre une province et une autre en fonction des permis accordés pour la même entreprise extra-provinciale.

Troisièmement, pour établir une réglementation des tarifs extra-provinciaux dans tout le Canada.

Quatrièmement, pour établir un contrôle légal adéquat sur les cessions de propriétés des compagnies extra-provinciales.

Cinquièmement, pour enrayer l'effritement constant de l'application de la réglementation extra-provinciale de la loi sur le transport par véhicule à moteur.

Dans la province de Québec, en particulier, la Régie des transports exerce une surveillance et un contrôle sur un nombre imposant et important de propriétaires d'entreprises publiques pour le transport de marchandises et de voyageurs. Comme cette agence existe déjà, il est question, dans l'amendement, d'utiliser les bons offices des régies qui existent actuellement dans toutes les provinces, lesquelles possèdent l'expérience et la compétence pour régler les problèmes de l'industrie du transport routier. Ce sont les meilleurs organismes existants et ils sont prêts à collaborer avec le gouvernement fédéral pour la bonne administration de cette loi sur le transport.

Je suis heureux de souligner qu'au Canada, c'est la province de Québec qui a à l'heure actuelle, selon les multiples attestations publiques, la meilleure législation pour protéger les intérêts aussi bien des camionneurs que des expéditeurs. N'ayant que 11 p. 100 des voies ferroviaires du Canada et 30 p. 100 de la population du pays, Québec a dû compter davantage sur le transport routier. C'est ce qui explique, d'ailleurs, le développement extraordinaire de cette industrie dans cette province.

Les associations de camionnage ont fait entendre fréquemment des protestations énergiques contre les subsides accordés aux chemins de fer, contre cette aide paternelle de l'État. Elles préconisent que l'État devrait plutôt donner des subsides aux expéditeurs qui pourraient alors eux-mêmes choisir leur mode de transport. L'amendement proposé vise également à empêcher l'intrusion des chemins de fer dans l'industrie du transport routier. Dans un pays où l'on prône les libertés de parole, de culte, de mouvement, d'entreprise, de la personne, de la propriété privée, de la presse, de la liberté de choix à l'égard des partis politiques, on devrait également prôner la liberté des entreprises de transport routier et laisser s'exercer entre ces différentes entreprises le jeu de la libre concurrence.

L'utilisateur des modes de transport devrait pouvoir choisir en toute liberté le mode de

[M. Leblanc (Laurier).]

transport qu'il préfère. Il serait important, aussi, que les recettes et les dépenses de chaque mode de transport s'équilibrent, chaque mode devant assumer la responsabilité de son équilibre financier. Les mots « libre choix de l'utilisateur » font évidemment appel à la concurrence, seule capable de garantir à l'utilisateur le coût minimum du transport, les conditions d'une saine concurrence et l'équilibre financier de toutes les entreprises.

Cette définition de la libre entreprise des transports routiers est appuyée par l'Union internationale des transports routiers de Genève, dans son manifeste publié en juillet 1962. Comme en fait foi la page 13 de ce document, elle déclare:

Par ailleurs, l'URI retient, à titre d'impératifs préalables, les deux propositions ci-dessous qui sont susceptibles d'être admises dans tous les systèmes économiques concurrentiels ou non.

Impératif n° 1—Le libre choix de l'utilisateur.

L'utilisateur doit pouvoir en toute liberté, et compte tenu de la valeur d'usage qu'il définit pour son propre compte, choisir son mode et son entreprise de transport, ou encore décider d'effectuer lui-même le transport.

Impératif n° 2—L'équilibre financier.

Les recettes et dépenses de chaque mode de transport et de chaque entreprise de transport doivent être équilibrées, chaque entreprise devant assumer la responsabilité de son équilibre financier.

En effet, le rôle de l'État n'est pas de supplanter l'entreprise privée mais plutôt de collaborer avec elle afin d'améliorer l'économie du pays tout entier. Dans le discours que j'ai prononcé le 20 avril 1966 sur le budget, j'ai fait une déclaration de principe relativement au succès de la libre entreprise au Canada et à la nécessité pour le pays de continuer ce système en l'adaptant aux besoins modernes.

Ici même, au pays, la Commission royale d'enquête de Terre-Neuve concluait ainsi:

CNR et *CN Transportation Ltd.* ne devraient pas être autorisés à acheter des entreprises de camionnage privées et ils ne devraient pas être autorisés à contrôler directement les entreprises de camionnage privées.

Et, plus loin:

Ils devraient se limiter à un service de fourgon d'une station à une autre et ils ne devraient pas être autorisés à entrer en concurrence directe avec le camionnage privé.

De plus, dans le mémoire du gouvernement de la province de Québec, soumis à la Commission royale des transports, au Canada, en décembre 1960, on peut lire:

Article 302.

Nous croyons que les chemins de fer devraient augmenter l'efficacité de leur service, le camionnage ne devant être pour eux que le prolongement restreint de l'exploitation ferroviaire. Mais nous nous opposons à ce que les chemins de fer prennent une place prépondérante ou détiennent presque un monopole dans l'industrie du camionnage, aux dépens des camionneurs indépendants et au détriment de l'intérêt public en général. Pour ce