

permettant au gouvernement fédéral de retirer la juridiction des provinces sur les transports.

Eh bien, nous ne voudrions pas adopter un bill qui permettrait d'autres souricières et placerait encore le Québec dans de plus mauvais draps.

Une dernière question que je désire consigner au hansard, puisque les paroles s'envolent et les écrits demeurent, a trait à une publication dans les journaux des recettes accrues du Pacifique-Canadien. Tous les députés, probablement, ont lu ce rapport. Pour le mois de novembre, les revenus du rail du Pacifique-Canadien étaient de \$48,103,659 et les dépenses étaient de \$43,880,358, ce qui donne des recettes nettes, pour un mois, de \$4,223,301. On nous donne, ensuite, les recettes, les revenus et les dépenses pour 11 mois. En 1966, à compter de janvier jusqu'à novembre, les revenus du rail ont été de \$505,392,223 et les dépenses de \$461,859,497, ce qui fait, dans 11 mois, des recettes nettes de \$43,532,726.

On compare ces recettes avec celles du National-Canadien, qui est une société de l'État. Pour les 11 mois, les revenus du rail pour le National-Canadien étaient de \$812,309,000 et les frais d'exploitation de \$802,305,000, ce qui donne des recettes nettes d'exploitation ferroviaire, en déficit, de \$10,004,000.

Monsieur le président, je vous avoue que je suis très étonné de constater, d'après ces données, que d'une part le Pacifique-Canadien, affichant un bénéfice net de plus de 43 millions de dollars, bénéficie des mêmes octrois que le National-Canadien qui accuse un déficit de plus de 10 millions de dollars.

Que veut-on protéger dans tout cela? Quelle influence le Pacifique-Canadien a-t-il auprès des autorités de la Commission pour obtenir les meilleures lignes tout en bénéficiant de la même aide que reçoit le National-Canadien? Certaines autorités du National-Canadien auraient-elles des intérêts dans le Pacifique-Canadien? Pourquoi voit-on des actionnaires du Pacifique-Canadien monter dans la direction du National-Canadien?

Voilà, monsieur le ministre, autant de questions que toute la population du Canada se pose aujourd'hui. Le temps qui m'est alloué ne me permet pas de soulever le voile sur cette compagnie très favorisée qu'est le Pacifique-Canadien. Nous en avons eu encore un exemple hier, alors qu'un député a présenté un amendement visant à permettre aux municipalités de taxer le Pacifique-Canadien là où il est en son service. L'amendement a été rejeté. Depuis presque toujours, le Pacifique-Canadien a été exempté de payer certaines taxes. Même le ministre, à un certain moment, a semblé inviter le Pacifique-Canadien à payer certaines taxes dans certaines localités. Je dirai, monsieur le président,

[M. Gauthier.]

qu'il ne s'agit pas «d'inviter» cette compagnie, parce que le Pacifique-Canadien n'est qu'une compagnie ordinaire, comme toutes les autres dans notre Canada qui payent des taxes là où elles sont, mais d'exiger que le Pacifique-Canadien, à titre de compagnie privée, paye des taxes. Si l'on stipulait, dans ce bill, que le Pacifique-Canadien doit payer des taxes, étant donné qu'il jouit de tous les privilèges, non seulement toute la population en bénéficierait mais ce serait agir avec justice envers les autres compagnies.

Il incombe au gouvernement de rappeler nos compagnies de transport à l'ordre et de leur rappeler qu'elles doivent servir la population et non l'exploiter.

[Traduction]

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, j'aurais un mot à dire sur l'un des sujets mentionnés par le député. Il a fait allusion à certaines délibérations qui se sont déroulées hier à l'Assemblée législative de la province de Québec. En vertu du Règlement de la Chambre, nous ne sommes pas censés, à proprement parler, introduire des éléments étrangers dans nos débats, mais je n'insisterai pas sur ce point. S'il nous arrivait à la Chambre de parler de l'exercice des fonctions d'une assemblée législative provinciale, j' imagine que nous serions vivement pris à parti par cette dernière.

• (5.30 p.m.)

Ce que je voudrais bien faire comprendre, c'est que si la partie III du bill a suscité bien peu de débats au comité, la partie du projet de loi concernant le transport par véhicule-moteur d'une province à l'autre relève entièrement et exclusivement de la compétence du Parlement fédéral. Cette partie du bill n'empiète sur aucun domaine à l'égard duquel une assemblée législative peut légiférer. Si nous tenons à avoir une loi relative aux compagnies de transport par camion qui assurent un service interprovincial ou international, seul notre Parlement est en mesure de l'édicter. Aucun autre organisme ne peut établir pareille loi en raison même de notre constitution. Nous ne pouvons pas régir le camionnage d'envergure exclusivement provincial; cela relève strictement des provinces. Nous n'avons jamais cherché à toucher à ce domaine, nous n'y touchons pas par le bill à l'étude, et nous n'en avons aucunement l'intention.

L'objet des dispositions se rapportant à la loi sur le transport par véhicule à moteur, adoptée par notre Parlement en 1954, est de combler une lacune dans cette dernière. Pendant des années, on a cru que l'autorité juridique en matière de camionnage, même lorsqu'il s'agit de transport d'une province à une autre ou même à l'étranger, relevait de la