

Dès le 27 mai 1964, j'avais inscrit aux *Procès-verbaux* de la Chambre un avis de motion qui apparaissait à la page 25 du *Feuilleton* du 3 juin 1964 et qui se lisait comme suit:

La Chambre est d'avis que le gouvernement ne devrait pas donner suite aux recommandations de la Commission d'enquête sur les transports, mieux connue sous le nom de la Commission MacPherson, qui suggère entre autres que les compagnies de chemin de fer aient la liberté de bâtir un système de transport par camion.

• (4.10 p.m.)

Cet avis de motion n'a pu être débattu car le temps mis à la disposition de la Chambre pour l'étude des avis de motion s'est écoulé, sans que cet avis puisse être appelé par l'Orateur.

Le 26 avril 1966, je posais une question au ministre des Finances (M. Sharp), regardant la dépréciation des camions. Le 10 mai 1966, je faisais, au stade de la motion portant ajournement de la Chambre, une brève requête au ministre des Finances, afin de reconsidérer le maintien du taux de dépréciation des camions à 30 p. 100 au lieu de 20 p. 100, tel qu'il avait été proposé dans son exposé budgétaire. Je puis dire que cette intervention s'est avérée heureuse, puisque l'honorable ministre des Finances a révisé sa position sur le taux de dépréciation des camions et l'a maintenu à 30 p. 100.

L'amendement proposé par l'honorable député de Port-Arthur (M. Andras) se lit comme il suit, en français:

Que le bill C-231, Loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes soit modifié

a) en insérant, à la page 13, immédiatement après l'article 19 du bill, tel qu'il est réimprimé, ce qui suit:

Avis d'acquisition proposée.

«20. (1) Une compagnie de chemin de fer, une compagnie de pipe-line pour denrées, une compagnie de transport par eau, ou une personne qui exploite une entreprise de transport par véhicule à moteur ou un transporteur par air, relevant de la compétence législative du Parlement du Canada, qui se propose d'acquérir, directement ou indirectement, un intérêt, par achat, location à bail, fusion, consolidation ou autrement, dans les affaires ou l'entreprise de toute personne qui fait principalement des affaires de transport, que ces affaires ou cette entreprise soient ou non assujetties à la juridiction du Parlement, doit donner avis de l'acquisition proposée à la Commission.

Il me fait plaisir d'appuyer cet amendement, car je considère que l'industrie du transport routier est une industrie de la plus haute importance pour l'économie du pays tout entier. Cette industrie représente un investissement dépassant un milliard de dollars et, à l'heure actuelle, environ 55,000 employés, uniquement dans la province de Québec, vivent directement de l'industrie du transport.

Une personne sur vingt, au Canada, est employée par l'industrie du transport routier. Un dollar sur treize, qu'il s'agisse de gages, de salaires ou de revenus marginaux, sur le plan du travail, provient, pour les Canadiens, du secteur du transport.

Il est étrange de constater que les gouvernements précédents, depuis l'époque de l'avènement du camionnage, aient omis de tenir compte de l'existence de cette industrie dans les diverses pièces de mesures législatives fédérales qui affectent les intérêts du camionnage sur le plan de la concurrence.

Toutefois, enfin, un gouvernement libéral a songé à reviser au complet la politique nationale de transport, en tenant compte de tous les modes de transport, y compris l'industrie du camionnage. Ce précédent est tout à son mérite, et je suis convaincu que cette industrie saura reconnaître ce geste éloquent et important.

Cette nouvelle politique nationale du transport était réclamée depuis longtemps par les diverses associations de camionnage du Canada. On peut lire, dans le bulletin de l'Association du camionnage canadien du 23 avril 1965, que cette Association demandera au gouvernement fédéral d'étudier une nouvelle législation fédérale pour permettre aux régies provinciales de «contrôle», qui exercent le «contrôle» sur le camionnage extra-provincial, de travailler ensemble, comme une seule unité. Ainsi, la nouvelle loi préserverait les régies provinciales comme agences de «contrôle», leur permettant de se réunir légalement, comme une régie mixte, pour étudier les demandes de camionnage extra-provincial.

Le bulletin du 14 juillet 1965 de cette même Association mentionne que le ministre des Transports (M. Pickersgill) continue sa série de discours préconisant l'établissement d'une autorité nationale des transports, et le bulletin mentionne que son appel pour une telle autorité constitue le premier exposé logique, depuis des années, sur une approche fédérale véritablement positive, relativement aux problèmes nationaux de transport.

Il me semble urgent d'établir une politique nationale des transports au Canada. Même si la province de Québec a donné l'exemple en adoptant des lois adéquates, il n'en reste pas moins que le transport routier a évolué, maintenant, d'un océan à l'autre, et qu'il faut coordonner toute cette législation par une loi fédérale.

L'ACC, ou l'Association canadienne du camionnage, est satisfaite du bill à l'étude et de l'amendement discuté, puisqu'elle a fait des démarches dans ce sens, et ce pour les raisons suivantes:

Premièrement, pour mettre fin à la multiplicité d'audiences par de nombreuses régies provinciales.