

(Texte)

Monsieur le président, il y a plusieurs points à considérer dans le domaine du transport. Tout d'abord, on peut noter que le ministère des Transports, lui-même, est probablement un des ministères les plus considérables du gouvernement actuel.

Il faut aussi admettre que le transport constitue probablement un des principaux moyens de réunion et de contact de la population du Canada, c'est-à-dire de toutes les parties du pays. Grâce aux moyens modernes de transport que nous connaissons aujourd'hui, il est beaucoup plus facile qu'autrefois aux citoyens d'une région du pays de rencontrer et connaître davantage ceux d'une autre région.

Le transport, dans un pays aussi vaste que le nôtre, permettra—en tant qu'il sera plus développé—une plus grande compréhension et une meilleure entente entre les différentes régions et les différents groupes, et surtout les deux grandes nations qui composent notre pays.

Monsieur le président, nous constatons, en analysant les prévisions budgétaires du ministère des Transports, qu'il y a nombre de domaines qui sont touchés par les transports, et donc par le ministère des Transports, l'aviation, la marine, les services de canaux, les services de chemins de fer, les passages à niveau, etc.

Le premier point qui me vient à l'idée est le suivant: Il faut que tous ces domaines-là se modernisent et se transforment au rythme des temps modernes, c'est-à-dire qu'ils se développent et progressent.

C'est pourquoi dès mes remarques préliminaires, j'ai une série de questions à poser au ministre. Il pourra les prendre en considération et y répondre lorsqu'il clôturera le débat s'il le juge à propos.

Le ministère du Transport sera-t-il affecté dans son développement, dans son progrès et dans sa construction, soit de chemins de fer, soit de bateaux, soit de quais, soit de canaux par la nouvelle taxe de 11 p. 100 imposée sur les matériaux?

Si oui, je soumets que le ministre devrait faire pression auprès de son collègue afin que l'exécution des principaux travaux de son ministère ne soit pas affectée par cette taxe sur les matériaux de construction. Car alors cela signifierait que le progrès d'un des ministères les plus importants du gouvernement serait entravé.

Il ne faut pas que le progrès de l'industrie du transport soit entravé, car c'est une industrie qui constitue une des principales sources d'emploi pour notre pays et, partant, il constitue un des principaux facteurs du progrès.

[M. Grégoire.]

Si l'on prend, par exemple, le secteur de l'industrie privée, on constate le progrès formidable qu'on y a réalisé, soit en ce qui a trait à la construction d'automobiles, l'assemblage, les différents postes de service, et même les garages où l'on vend de l'essence, les motels. Ajoutez à cela ce qui a été réalisé par les gouvernements provinciaux, comme les ponts, les routes, etc., et vous comprendrez alors que le gouvernement fédéral a également sa part à faire dans cette grande industrie; en ce qui concerne surtout le transport ferroviaire, l'aviation, les canaux et la marine.

Il faut que le gouvernement fédéral soit en mesure de développer les différents services que je viens de mentionner, et leur progrès ne doit pas être entravé par des taxes inutiles.

Au fait, lorsque nous disons que l'entreprise privée s'est développée et modernisée à ce point, nous constatons que le problème est réellement alarmant dans le domaine du transport, car le National-Canadien, qui est une entreprise de l'État, fait une concurrence, que je qualifierais de presque illégale—tellement elle n'est pas régulière ni normale—à notre entreprise privée.

Dans notre pays, l'entreprise privée a réussi à mettre en œuvre une industrie du camionnage qui fournit nombre d'emplois à des citoyens canadiens, ce qui leur procure une source de revenu. Et alors, nous voyons le gouvernement, par l'intermédiaire d'une société de la Couronne, c'est-à-dire le National-Canadien, se lancer en concurrence avec l'association de camionnage, qui a été créée grâce à l'entreprise privée.

Il est à noter que, pendant que ces associations de camionnage réalisent des profits et versent des impôts dans les coffres-forts du gouvernement fédéral, le National-Canadien, entreprise de la Couronne, non seulement ne paie pas d'impôt, mais encore accuse des déficits que nous, les citoyens canadiens, sommes obligés de combler par nos impôts. C'est une situation anormale.

Pourquoi le gouvernement ferait-il concurrence à l'entreprise libre qui, elle, affiche des surplus et paie des impôts au gouvernement, alors que les chemins de fer Nationaux accusent des déficits sans toutefois payer d'impôt? Cette situation est anormale, et lorsqu'on examine les chiffres, on se rend compte qu'on leur verse des montants assez extraordinaires. On voit, par exemple, que le déficit du National-Canadien, au cours de l'année 1961 était de \$67,308,000; au cours de l'année 1962, de \$48,919,000. Et ceci ne tient pas compte de toutes les subventions que l'État lui a données. En plus du déficit de 61 millions accusé par le National-Canadien l'année dernière, on lui a donné plus de 80 millions en subventions de toutes sortes. On