

versée uniquement pour les expéditions par rail ou par bateau, et que la commission MacPherson a non seulement trouvée injuste à l'égard de l'industrie du camionnage mais encore susceptible de détourner les expéditeurs de l'utilisation du moyen de transport le plus économique. Le 22 août, le gouvernement annonçait qu'il adopterait une nouvelle ligne de conduite relativement à l'assistance fédérale au transport des céréales de provenance et que, dorénavant, les expéditions par camions seraient admises. Toutefois, ce programme n'est pas encore entré en vigueur.

Quant à la question de l'entrée libre des chemins de fer dans le domaine du camionnage, il faut noter que la commission a apporté des réserves à son opinion sur l'opportunité d'une telle mesure, en recommandant que le règlement des chemins de fer du Canada exige la tenue séparée de comptes en ce qui concerne les chemins de fer et les services de camionnage appartenant à des chemins de fer et que la Commission des transports du Canada soit autorisée à examiner la situation à n'importe quel moment. Autrement dit, aucune subvention déguisée ne saurait être versée par un chemin de fer à un autre.

Il y a un autre aspect à considérer et c'est la recommandation de la Commission, selon laquelle les tarifs exigés par les chemins de fer pour le service rail-route ne devraient comporter aucune distinction injuste; les tarifs-marchandises des chemins de fer pour le transport des remorques des sociétés indépendantes de camionnage doivent être les mêmes que pour les remorques qui appartiennent aux sociétés ferroviaires et la loi doit faire respecter cette égalité de traitement.

Passons maintenant à la question de la réglementation du transport; la commission s'est expliquée de façon claire et nette au sujet de la nécessité d'une vérification du tarif minimum, relativement aux tarifs concurrentiels des chemins de fer, en vertu de la loi sur les chemins de fer, et le contrôle du tarif minimum relativement aux frais consentis, en vertu de la loi sur les transports. Ce contrôle du tarif minimum serait mis en vigueur par la Commission des transports, selon le principe suivant, savoir que les débours des chemins de fer constituent la limite la plus basse dans le cas de ces tarifs.

Pourquoi la Commission MacPherson a-t-elle déclaré que la réglementation des tarifs des chemins de fer devait continuer de faire état d'une limite minimum? Cette stipulation se trouve à la page 66 du volume II. La réponse se trouve à la même page. La voici:

En raison de l'ampleur plutôt considérable de leur organisation et de leurs ressources, et de la permanence relative de leurs investissements, comparativement à ceux des compagnies qui assurent divers autres modes de transport, les chemins de fer pourraient, s'ils le voulaient, en suscitant des

guerres de tarifs par-ci par-là, engendrer une incertitude intolérable dans l'industrie du transport par camions, à tel point qu'une industrie de camionnage, même de premier ordre, ne pourrait subsister.

En raison de tout ce qui précède, il m'est presque impossible de croire qu'un rapport ait pu paraître en première page du *Financial Times*, le 13 janvier 1964, coiffé de ce titre: «Le rapport MacPherson ne sera que partiellement mis en œuvre». Cet article portant la signature d'un correspondant parlementaire respecté, M. Warren Baldwin, m'a glacé. En voici un extrait:

Le projet de loi sur les chemins de fer visant à mettre en œuvre certaines recommandations contenues dans le rapport MacPherson sur les transports, sera prêt pour l'ouverture de la prochaine session... Il a su isoler du rapport le nœud même du problème ferroviaire et a écarté le reste, temporairement ou pour toujours.

J'ai été encore plus surpris de voir que l'article contenait une liste de recommandations qui ne seront pas mises en œuvre. Comment l'auteur sait-il toutes ces choses, je l'ignore. Figure au haut de la liste des recommandations dont il ne sera pas tenu compte dans le projet tendant à modifier la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

M. Winkler: Puis-je poser la question de privilège, monsieur l'Orateur?

M. l'Orateur: Le député de Grey-Bruce a la parole au sujet d'une question de privilège.

M. Eric A. Winkler (Grey-Bruce): Si on me le permet...

M. Foy: Je n'ai plus que deux minutes.

M. Winkler: Avec toute la déférence que je dois au présent orateur, je demande à la Chambre si elle veut bien consentir à m'accorder le privilège de prendre la parole avant la mise aux voix, afin d'exposer brièvement notre attitude à l'égard du sous-amendement. Cela n'écourterait nullement le temps de parole de mon honorable ami. J'espère qu'on m'accordera une minute ou deux dès qu'il aura terminé son discours. Cela me conviendrait.

Des voix: Entendu.

M. l'Orateur: La Chambre y consent-elle?

Des voix: D'accord.

M. Winkler: Permettons-nous alors à l'honorable représentant de terminer son discours? Est-ce là le désir de la Chambre?

M. Knowles: Cela changerait-il l'ordre des orateurs? Y aurait-il un conservateur sur la liste?

M. Winkler: J'en conclus que j'ai la permission de prendre la parole. J'aimerais faire