

me demander quelle est l'attitude du gouvernement en ce qui touche l'élaboration d'une politique nationale du transport. J'ai tout lieu de croire que le gouvernement actuel le fera. Cependant, jusqu'ici il n'a rien dit au sujet d'une politique nationale de camionnage.

On pourra soutenir que ce n'est pas nouveau, que cette situation existe depuis des années. Je ne crois pas qu'au sein du parti libéral on doive adopter l'attitude négative qui consiste à dire que le maintien d'un état de choses qui existait sous le régime conservateur peut se justifier sous les libéraux. N'est-ce pas le contraire qu'il faudrait faire. Dans le tome III du rapport de la commission royale d'enquête MacPherson, tome qui renferme un certain nombre d'études spéciales entreprises pour la commission, je remarque qu'un économiste conseil, M. E. W. Carr d'Ottawa, a fait la déclaration suivante, que l'on pourra trouver à la page 114:

Le gouvernement fédéral s'est tellement peu occupé du transport routier qu'il n'a jamais établi de politique dans ce domaine et ne s'est jamais suffisamment préoccupé d'obtenir les renseignements nécessaires pour établir une politique efficace. Il est remarquable que ce n'est que le 9 juin 1961 que l'industrie du camionnage a été reconnue pour la première fois par une loi fédérale.

Il est difficile de comprendre pourquoi, dans le passé, le gouvernement fédéral a fermé toutes les issues à l'industrie du camionnage. Dans le mémoire présenté par le gouvernement libéral de Québec à la commission royale d'enquête MacPherson sur les transports, voici ce qu'on trouve:

Les programmes en matière de transport sont, en grande partie, à l'échelle nationale... Le gouvernement de la province de Québec est prêt à collaborer avec les autres provinces et le gouvernement fédéral, afin de mettre au point des programmes en matière de transport qui seront dans l'intérêt bien compris de tous les Canadiens.

Ce passage se trouve aux pages 65 et 66 du mémoire présenté par le Québec à la Commission MacPherson. Et pourtant la mise au point de cette ligne de conduite nationale en matière de transport ne s'est pas encore concrétisée. On ne peut vraiment pas prétendre qu'il existe une politique nationale en matière de transport alors que l'industrie du camionnage de notre pays n'y a jamais participé.

Lorsque M. John Magee, secrétaire exécutif des associations canadiennes de camionneurs, a comparu le 13 décembre 1962 devant le comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, on l'a interrogé au sujet du maintien de la subvention de 20 millions de dollars accordée en 1959 aux chemins de fer, et il a répondu ce qui suit, comme l'atteste la page 138 des délibérations:

Nous proposons que vous refusiez d'adopter la mesure législative. Quand nous sommes venus ici

la première fois, vous nous avez soumis le problème, nous disant que c'était seulement pour un an, et maintenant vous dites que les recommandations de la Commission MacPherson entreront en vigueur sous peu et nous demandez de patienter encore un peu. Autre chose: j'ai l'impression qu'au cours de toutes les années où j'ai comparu devant ce comité je n'ai pas vraiment réussi à donner bonne opinion de l'industrie du camionnage.

A cela, l'honorable représentant d'Acadia (M. Horner) a répondu: «Au contraire.» M. Magee a répliqué:

Je me demande pourquoi les camionneurs me renvoient ici. Je leur ai demandé de ne pas le faire cette année. Je tiens à dire, monsieur le président, que je ne comprends pas encore pourquoi, après tant d'années, le Parlement du Canada refuse de reconnaître cette industrie et de tenir compte de ses problèmes quand il étudie ces questions.

L'industrie du camionnage a demandé l'autorisation de présenter des mémoires au gouvernement, et elle l'a fait. Mais personne ne peut prétendre que permettre à une industrie de présenter un mémoire veut dire que le gouvernement l'a reconnue. Il n'y a reconnaissance effective que si la politique nationale en matière de transports tient compte de l'industrie du camionnage et si on s'occupe d'elle dans les mesures qui la concernent.

J'ai parlé de la réaction qu'a suscitée dans l'industrie du camionnage la recommandation du rapport MacPherson tendant à faire verser aux chemins de fer canadiens une subvention de 100 millions de dollars. En outre, je me suis dit d'avis que, suivant les déclarations des représentants de cette industrie, celle-ci estimerait qu'elle aurait gagné quelque chose si cette subvention devait être décroissante et s'amortissant elle-même, comme le recommande le rapport MacPherson.

Il y a deux autres recommandations du rapport auxquelles l'industrie du camionnage s'oppose catégoriquement: la suppression presque complète du règlement régissant les transports, et la recommandation visant à permettre aux compagnies de chemin de fer de se livrer à volonté au transport routier. D'autre part, l'industrie du camionnage voit dans certaines recommandations du rapport d'excellentes mesures. C'est ce qui ressort sans aucun doute de la lecture attentive des déclarations faites par le président de l'Association des camionneurs du Canada, M. D. A. Chapman, ainsi que par d'autres représentants de cette industrie.

Ainsi, la commission a recommandé que, dans les cas où le versement des subventions telles que les subventions aux termes de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes étaient maintenues, il faudrait inclure les expéditions par camions aussi bien que par chemins de fer, ce qui laisserait l'expéditeur libre de choisir ses moyens de transport. Il est une autre subvention fédérale, la subvention au transport des céréales de provende,