

dans les provinces de l'Atlantique parce qu'à son avis son groupement pouvait faire face à la concurrence des autres.

Revenons à la question de savoir si les compagnies de chemins de fer devraient ou non se lancer dans le camionnage. J'aimerais que le Parlement discute de la question et la tranche. Autrement dit, c'est à lui de décider si les compagnies de chemins de fer devraient être autorisées à s'emparer des entreprises de camionnage. Je doute qu'il soit avantageux de les en empêcher. A mon avis, l'industrie du camionnage cherche à sauvegarder ses intérêts. Si elle pouvait se débarrasser de ses concurrents les plus redoutables, le CN et le CP, elle s'en trouverait mieux. Je ne trouve rien à redire à ce que le Canadien Pacifique et le Canadien National se lancent dans l'industrie du camionnage pourvu qu'ils n'utilisent pas pour le faire les subventions qu'ils touchent du gouvernement. Au contraire, ainsi la concurrence s'avive, le service est bon et l'industrie du camionnage se tient sur ses gardes.

[Français]

Monsieur l'Orateur, j'approuve l'honorable député de Laurier (M. Leblanc), lorsqu'il dit que l'industrie du camionnage a beaucoup contribué à l'expansion économique du pays.

Pendant les réunions du comité des transports et des communications, tenues à Lévis, on a fait remarquer que les régions du Nord du Québec, par exemple, n'avaient été développées que grâce à l'industrie du camionnage, comme ce fut le cas de l'industrie du papier dans la région de Chibougamau.

Il ne s'agit pas d'amoindrir le rôle de l'industrie du camionnage, mais de dire tout simplement que le Canadien National, le Canadien Pacifique ou quelque autre compagnie ferroviaire du pays utilisent les subventions du gouvernement pour acheter des camions ou des compagnies de camionnage, cela n'est pas juste. A mon avis, nous devrions veiller à ce que les subventions ne servent pas directement à faire une concurrence déloyale à l'industrie du camionnage.

Avant de terminer mes observations, j'aimerais dire quelques mots au sujet de la question des subventions du MFRA dont M. Palmer avait entretenu les membres du comité à Fredericton. En effet, j'aurais préféré que la Commission canadienne des transports décide si vraiment le Canadien National ou le Canadien Pacifique, dans les provinces de l'Atlantique, avait le droit, au moyen des subventions du MFRA, de payer le coût du transport des marchandises par camion. Cela me semblait très confus. En d'autres termes, le Canadien National déviait un peu du principe selon lequel le MFRA s'appliquait seulement au transport ferroviaire. J'aurais aimé évidemment, avant l'adoption l'été dernier de la

loi sur l'assistance au camionnage dans les provinces de l'Atlantique, que la Commission canadienne des transports rende une décision, qui aurait permis de constater si le Canadien National avait agi d'une façon légale.

[Traduction]

M. A. C. Cadieu (Meadow Lake): Nous avons ici un bill qui prête vraiment à controverse, monsieur l'Orateur, et j'aimerais féliciter le député de Laurier (M. Leblanc) de l'avoir présenté. Même s'il ne s'agit pas d'une mesure ministérielle, elle mérite d'être étudiée avec grand soin. Les chemins de fer, subventionnés par l'État, s'introduisent de plus en plus dans l'industrie du camionnage. Dans bien des cas, les sociétés ferroviaires ont agi très injustement envers les collectivités. Je dis cela car elles n'ont pas terminé les lignes secondaires qu'elles avaient été autorisées à construire par charte. Il en est résulté bien des injustices pour les collectivités de ma circonscription.

Les chemins de fer cherchent maintenant à supplanter l'industrie privée du camionnage. Du seul fait qu'elles sont subventionnées, elles peuvent le faire facilement. Elles peuvent faire le transport rail-route sur presque tout le parcours et ainsi acculer l'entreprise privée à la faillite. Les petits camionneurs ont sans doute fait œuvre de pionnier dans ce domaine, les sociétés ferroviaires estimant qu'il ne valait pas la peine de terminer les lignes secondaires qu'elles avaient été autorisées à construire. C'est une situation qui mérite d'être étudiée soigneusement par tous les députés. Nous avons tous vu ce que les chemins de fer peuvent faire par le transport rail-route sur les longs parcours pour ensuite livrer par route dans une région donnée.

Il n'est pas dit que certaines de ces collectivités n'auraient jamais eu l'avantage de services de camionnage n'eût été l'initiative de certains particuliers. Il semble maintenant que les sociétés ferroviaires ont l'intention de supplanter ces entreprises privées. A mon sens, elles abusent une fois de plus des collectivités rurales par leur projet de station-maitresse. Elles rendent un mauvais service à bien des endroits en retirant le chef de gare et recourant à des trains à long parcours. Voilà maintenant qu'elles cherchent à détruire le petit camionneur.

• (4.40 p.m.)

J'estime que cette affaire justifie un examen plus attentif avant qu'on permette à une compagnie subventionnée dans une telle mesure de faire concurrence à l'entreprise privée et de mener la vie dure aux autres compagnies, comme elles pourraient le faire très facilement. On a empêché bien d'autres compagnies de construire des lignes car les sociétés nationales avaient une charte, bien