

Si nous nous inquiétons vraiment de voir les compagnies ferroviaires recevoir de l'argent du gouvernement fédéral et livrer concurrence aux compagnies de camionnage, nous devons éprouver le même sentiment à l'endroit des compagnies de camionnage qui font la concurrence dans tout autre domaine. Si nous nous inquiétons d'un monopole dans un certain secteur, nous devons nous occuper de tous les domaines. Si le bill est déposé au comité permanent des transports et des communications, il faudrait indiquer bien clairement que ces questions devront être étudiées et de plus amples explications fournies à la Chambre avant que je l'appuie.

M. Herb Breau (Gloucester): Monsieur l'Orateur, je suis fort aise de participer au débat sur le bill C-25. Comme l'indique la note explicative, ce bill stipule que les compagnies de chemin de fer recevant des deniers ou des subventions du gouvernement ne peuvent acquérir un intérêt ou le contrôle dans des entreprises de transport par véhicule automobile. Je tiens à dire tout de suite qu'à mon avis, les deniers publics ne devraient pas être utilisés de façon à concurrencer l'entreprise libre. Autrement dit, je n'accepte pas que des subventions soient accordées en vertu de la loi nationale sur les transports ou de toute autre loi, pour aider les compagnies de chemin de fer à entrer en concurrence avec l'industrie du transport routier.

L'objet du bill n'est pas seulement de s'assurer que les compagnies de chemin de fer n'achèteront pas d'entreprises de transport par véhicule automobile. Il tend à interdire aux compagnies de chemin de fer qui reçoivent des subventions ou des deniers publics d'acquiescer le contrôle d'entreprises de camionnage. Il y a lieu d'établir ici une légère distinction. Ces subventions ne devraient pas donner aux compagnies ferroviaires un avantage injuste sur les entreprises indépendantes de camionnage.

J'étais membre du comité qui a visité les provinces atlantiques et la côte nord du Québec l'an dernier. J'ai assisté à la réunion du comité des transports, qui s'est tenue à Lévis et au cours de laquelle l'Association canadienne des camionneurs a présenté son exposé. Le témoignage de M. Charbonneau ne m'a pas donné l'impression qu'il se préoccupait à ce point de certaines subventions consenties à des sociétés ferroviaires, mais plutôt du fait qu'elles favorisaient indirectement les sociétés ferroviaires au détriment des camionneurs indépendants. Je ne suis pas d'accord. Il faut bien clairement préciser que, même si le CN reçoit des subventions du gouvernement canadien, cela ne signifie pas que, pour l'exploitation de camions pour le transport de marchandises ou de messageries, il fasse concurrence à l'industrie du camionnage.

[M. Skoberg.]

Il ne faut pas perdre de vue que les compagnies de chemin de fer doivent assurer l'entretien de leurs réseaux ferroviaires. En plus des frais d'exploitation, ils ont des frais d'investissement considérables que n'ont pas les compagnies indépendantes. L'industrie du camionnage au Canada n'a pas à payer pour l'usage des routes, ni à les entretenir. Je sais bien qu'elles paient la taxe de vente et la taxe sur le carburant, mais leurs responsabilités ne sont pas celles des chemins de fer.

Cela m'a amusé quand le président de l'association des camionneurs a dit que leur industrie était défavorisée parce que les compagnies de chemin de fer lançaient des compagnies de camionnage. Son témoignage contrastait avec celui de M. Palmer, président de l'Atlantic Association of Truckers, qui a comparu l'année dernière devant le comité à Fredericton. D'après M. Palmer, l'industrie du camionnage dans les provinces de l'Atlantique ne s'inquiétait de la possibilité que le CN ou le CP achètent des compagnies de camionnage de leur région. Il a dit clairement que l'industrie du camionnage des Maritimes pourrait faire face à la concurrence si les chemins de fer ne truquaient pas leurs factures ou leurs feuilles de route pour profiter des dispositions de la loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes lorsqu'ils font des livraisons par camion.

• (4.30 p.m.)

M. Palmer a prétendu que le Canadien National touchait une subvention du gouvernement du Canada en vertu de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes pour transporter des denrées, mettons de Montréal à Moncton. Supposons qu'il faille expédier des matériaux à Sussex, à 40 milles de Moncton, qui pour une raison ou une autre ne pourraient être expédiés par chemins de fer, le CN toucherait une subvention pour le parcours Moncton-Sussex car ce tronçon serait toujours visé par la loi sur les taux des marchandises dans les provinces Maritimes.

Lorsque M. McDougall, vice-président de la région atlantique pour le Canadien National a comparu devant le comité il a dit que cela ne pourrait se produire que lorsque la compagnie de chemin de fer avait exploité auparavant une gare à cet endroit-là qui avait été fermée par la suite. Je répète simplement ce qu'a dit M. McDougall. En aucun cas, a-t-il fait savoir au comité, le CN n'utilisait la subvention pour faire une concurrence directe à l'industrie du camionnage.

Je signale le conflit d'opinions entre le président de l'Association canadienne et celui de l'Association de l'Atlantique. Ce dernier a dit nettement qu'il ne redoutait pas l'achat des entreprises de camionnage par le CN ou le CP