

ne soit la justice et la charité vis-à-vis de l'autre peuple.

(Texte)

Je termine en faisant un petit commentaire sur la question économique. On se plaint que la question économique soit traitée, par nous, de façon trop illusoire. L'administration de la voie maritime du Saint-Laurent ne peut même plus acquitter les intérêts sur sa dette et on a dit, dans le *Winnipeg Tribune* que les autorités de la voie maritime du Saint-Laurent étaient en train d'établir un plan en vertu duquel le gouvernement canadien lui consentirait des prêts sans intérêt. Je soumets que si, dans certains cas, ce plan est valable, il devrait l'être d'une façon générale, pour les autres entreprises de l'État.

Monsieur le président, j'aurais d'autres choses à ajouter et j'espère avoir l'occasion de le faire une autre fois.

(Traduction)

M. Walter F. Foy (Lambton-Ouest): Monsieur l'Orateur, je voudrais faire quelques observations au sujet de la mise en application du rapport de la Commission MacPherson.

Le gouvernement libéral est arrivé au pouvoir avec la promesse du premier ministre, lors d'une émission nationale radiodiffusée et télévisée, que notre parti soumettrait au peuple canadien des programmes nouveaux, empreints d'imagination. Je pense que nous l'avons fait. Ces programmes devaient sortir le Canada du marasme—nous le faisons—et apporter le bonheur et le plein épanouissement à chacun de nos compatriotes. Maints Canadiens, dont bien des sympathisants d'autres partis, ont été frappés par cette promesse et l'ont prise au sérieux. L'oublier et continuer dans la vieille routine serait faire comme les conservateurs. Et j'ajouterais qu'il nous en coûterait la majorité nécessaire pour diriger le Parlement après les prochaines élections.

Quand les conservateurs détenaient le pouvoir, de 1957 à 1963, ils n'avaient aucune politique nationale pour résoudre les problèmes de ce domaine. Ce sont les chemins de fer qui posent le plus grand problème dans le secteur des transports. Qu'il s'agisse d'une augmentation du tarif de transport des marchandises ou d'une augmentation des salaires, les conservateurs ne voyaient pas d'autre solution qu'une nouvelle subvention. A la fin de leur mandat, ils avaient ajouté 70 millions par année aux subventions versées aux chemins de fer; 20 millions pour le maintien du taux de transport-marchandises et 50 millions pour les augmentations de salaires de 1961. Il nous faut mettre de l'ordre dans ce domaine.

Une des industries que la politique ferroviaire des conservateurs a irritée, comme le savent tous les honorables députés, était celle

du camionnage. Je connais certains représentants de cette industrie. Ceux qui se sont opposés le plus violemment aux mesures du gouvernement Diefenbaker étaient des industriels qui occupaient une place de premier plan au sein du parti conservateur, et certains d'entre eux nous ont appuyés lors des dernières élections. Les honorables députés n'ignorent pas non plus que, tandis qu'ils accordaient de nouvelles subventions aux chemins de fer, les conservateurs avaient institué une commission royale d'enquête sur les transports. La Commission MacPherson. Monsieur l'Orateur, cette Commission a présenté des recommandations qui, si on les met en vigueur, coûteront aux contribuables canadiens 100 millions de dollars en subventions lors de la première année. Les honorables députés savent bien que l'industrie du camionnage a très mal accepté cette proposition.

L'industrie du camionnage s'est aussi beaucoup inquiétée de la recommandation de la Commission MacPherson par laquelle on demandait d'abolir la plupart des règlements de transport, y compris les règlements visant le camionnage. La troisième cause d'inquiétude pour cette industrie, c'était la recommandation de la Commission accordant aux chemins de fer le droit de s'adonner à volonté au transport routier.

L'industrie du camionnage a présenté des mémoires dénonçant ces recommandations, au gouvernement antérieur et au gouvernement actuel. Et pourtant, en lisant les déclarations des dirigeants de l'industrie, on peut voir qu'ils comprennent parfaitement la recommandation de la Commission MacPherson voulant que les subventions soient accordées sur une base décroissante et en vertu de la rentabilité de l'entreprise. Il fait honneur aux dirigeants de l'industrie d'avoir rien négligé, à leurs propres réunions, pour faire comprendre à l'industrie que si l'on doit cautionner à verser des subventions aux chemins de fer, il est préférable d'opter pour la solution des subventions décroissantes annuellement que pour la solution les maintenant éternellement au même taux. De fait, sous les conservateurs, l'industrie du camionnage avait tout lieu de croire que les subventions iraient en augmentant plutôt qu'en diminuant.

On pourrait peut-être envisager pendant un instant l'industrie du camionnage. Il existe au Canada, au bas mot, 10,000 compagnies de camionnage. Elles vont du plus petit au plus grand exploitant. Environ 6,000 d'entre eux sont membres des associations de camionnage du Canada. Ils utilisent près de 90 p. 100 du matériel de camionnage en service. L'industrie compte environ 100,000 employés, y compris les employés de terminus et les