

**L'hon. M. Jamieson:** Monsieur l'Orateur, je puis répondre à l'honorable représentant, je crois. Je le répète, le public a accès aux chiffres et documents présentés à la Commission canadienne des transports. Selon le processus normal, la Commission devrait alors donner avis au groupe engagé dans les pratiques commerciales restrictives, mais de toute façon, en tout état de cause le bill n'enlève pas à ce dernier le droit qu'il a encore d'imposer des sanctions importantes. La Commission canadienne des transports régit les exigences relatives à la présentation des documents et elle peut tenter des poursuites pour toute violation de ces exigences. Elle a l'autorité voulue pour ce faire et, de plus, la Direction des pratiques commerciales restrictives est aussi habilitée à prendre des sanctions en vertu de cette nouvelle loi.

Au risque d'employer un tour pléonastique, monsieur l'Orateur, je crois que nous avons autant que possible protégé l'intérêt public. Comme d'autres députés de la région atlantique l'on dit, ce n'est pas, à mon avis, la solution du problème que posent les inégalités ou écarts des structures tarifaires. Cette question est l'objet d'examen permanents et j'aurais grand plaisir à coopérer avec les députés qui voudraient obtenir plus de renseignements à la fois des compagnies de chemins de fer et des compagnies de transport maritime sur la façon dont sont appliquées les structures tarifaires. A mon avis, le meilleur temps pour ce faire serait lorsque ces divers organismes comparaissent devant les comités appropriés de la Chambre.

**M. Horner:** Monsieur l'Orateur, le ministre a laissé l'impression qu'il n'y aurait qu'une différence de 15 p. 100 entre le tarif imposé par une compagnie maritime jouissant d'un contrat de clientèle passé avec la conférence maritime et celui qui serait imposé à un expéditeur essayant d'agir en dehors de la conférence. N'y aurait-il qu'une différence de 15 p. 100 entre ce tarif et celui qui serait imposé par un navire allant à l'aventure?

**L'hon. M. Jamieson:** Il faudrait que je me procure des renseignements plus précis à ce sujet. Ce n'est pas la faute du député s'il n'a pas posé sa question de la façon voulue. Je crains que ce soit parce que j'ai mal compris, mais l'article 3 b) (ii) précise que la prime susceptible d'être imposée à un expéditeur qui a choisi de ne pas avoir partie liée avec une conférence se limite à 15 p. 100 du tarif applicable à l'expéditeur qui accepte de le faire.

**M. Benjamin:** Monsieur l'Orateur, puis-je poser une autre question au ministre?

[M. Douglas (Nanaimo-Cowichan-Les Îles).]

**M. l'Orateur:** Le député peut poser une autre question si le ministre est disposé à y répondre.

**M. Benjamin:** Puis-je lui demander s'il n'est pas exact qu'aux fins de cette mesure législative la Commission canadienne des transports n'a absolument aucune compétence, sauf en ce qui concerne les pénalités pour non-présentation des documents requis et qu'aux fins de cette mesure législative, conformément à la loi relative aux enquêtes sur les coalitions seule la Direction des pratiques restrictives du commerce est compétente, la Commission canadienne des transports ne l'étant pas du tout? Est-ce exact?

**L'hon. M. Jamieson:** Monsieur l'Orateur, je crois qu'encore une fois nous relançons le débat. Je ne peux que réitérer ce que j'ai déjà dit ce soir: les sanctions importantes relèvent du groupe des pratiques restrictives du commerce alors que c'est la Commission canadienne des transports qui réglemente le dépôt de documents exigibles. Elle détermine quels seront ces documents exigibles, et peut poursuivre les contrevenants. Cela ne s'applique, il est vrai, qu'au non-dépôt des documents requis mais, je le répète, c'est la commission qui peut convoquer une conférence, ou prendre des mesures contre toute conférence, de sorte que la mesure législative ne réduit ni n'abolit les pouvoirs de la commission d'enquête sur les pratiques restrictives du commerce. Ce qu'on propose là est exactement ce que le député suggère dans son amendement sauf qu'il propose que les documents soient déposés au même endroit. A notre avis, étant donné que la Commission canadienne des transports est chargée à la fois des transports internes et transocéaniques en ce qu'ils se rapportent les uns aux autres, de l'intermodalité du trafic et de différents autres domaines de ce type, il est utile que la CCT joue le rôle qui lui est dévolu par cette mesure. Bien que gardant la parole, monsieur l'Orateur, je vous avertis que je vais bientôt la rendre.

**M. G. W. Balwin (Peace River):** Monsieur l'Orateur, alors qu'il est exact de dire que Peace River n'est pas un port desservi par les lignes de navigation, comme il aurait pu l'être si ce n'avait été de la collision entre la province de la Colombie-Britannique et l'ancien gouvernement fédéral, ce qui fait qu'il est maintenant bien difficile de trouver assez d'eau pour faire flotter autre chose qu'un canot, je dois dire que cette loi m'intéresse pour d'autres raisons.

• (8.40 p.m.)

L'éloquence du ministre a réussi à justifier probablement la nécessité de présenter une