

2697 du compte rendu des témoignages du comité des transports et des communications:

...si nous proposons un amendement dans notre mémoire, c'est que nous n'avons trouvé aucune indication des critères devant servir à déterminer ce qui est contraire à l'intérêt public. Nous avons trouvé un critère négatif: l'intérêt privé n'est pas l'intérêt public. Nous pouvons voir dans la jurisprudence que l'intérêt privé n'est certes pas l'intérêt public. Il ne semble pas que nous puissions trouver l'élément positif de ce qui constitue l'intérêt public, si ce n'est celui qu'indique l'organisme autorisé à le déterminer.

Voilà exactement ce à quoi je veux en venir, monsieur le président—«si ce n'est celui qu'indique l'organisme autorisé à le déterminer». Ici, bien sûr, il s'agirait de la Commission.

Pour revenir au mémoire que M. Frawley a présenté au nom de l'Alberta, on relève, à la page 2766 du fascicule 39 du compte rendu des travaux du comité du 22 novembre, une question de M. Frawley au ministre des Transports sur le point précis de l'intérêt public. M. Frawley demandait:

...comment relier l'intérêt public et le citoyen du sud de l'Alberta qui se plaint du taux qui lui est imposé?

Le ministre a réfléchi un instant et a répondu avec toute l'habileté qu'on lui connaît—ses réponses sont vraiment excellentes—comme il suit:

Si M. Olson me le permet, voilà un point que j'ai oublié de faire valoir. Il va sans dire que nous n'avons jamais songé à limiter les appels aux termes de l'article 317...

Je m'interromps ici pour dire que l'article 317 est devenu en fait l'article 16.

...aux expéditeurs. Aucune raison n'empêcherait le gouvernement de l'Alberta de se plaindre qu'un certain taux est contraire à l'intérêt public.

M. Frawley: Je suppose que le gouvernement de l'Alberta s'attacherait au cas de tel ou tel expéditeur et ce serait seulement la somme des parties. Je ne vois pas très bien comment on éliminerait la difficulté de prouver l'intérêt public.

Ensuite, M. Frawley, avocat qui s'intéresse aux chemins de fer depuis bon nombre d'années, a dit que, à son avis, l'expéditeur ne pouvait pas facilement prouver cette question d'intérêt public. Il est certainement assez étrange que le ministre ait proposé que le gouvernement de l'Alberta mène le combat à sa place, et en l'occurrence, je suis plutôt surpris, car, d'habitude, le ministre ne tient pas de propos étranges. Toutefois, le cas me semble confirmer l'objection de M. Frawley, savoir, qu'il sera très difficile à l'expéditeur de prouver personnellement que son entreprise sert l'intérêt public.

La tentative de dernière heure du ministre afin de mettre sur le même pied l'intérêt public et la situation d'un gouvernement provincial en matière de tarif-marchandises n'est pas très convaincante. En réalité, c'est presque admettre que l'expéditeur, la partie la plus intéressée, se trouvera dans l'impossibilité de prouver que son tarif violait l'intérêt public. Le ministre dit-il donc que l'expéditeur se plaignant d'un traitement injuste doit convaincre le gouvernement de sa province d'exposer son cas à la Commission? Et si l'expéditeur ne réussit pas à engager la province à retenir les services d'un avocat et à s'occuper de tous les cas individuels qui peuvent surgir, cet article 16, tant vanté, auquel le ministre a tant confiance, ne constitue-t-il pas un échec complet? Pour moi, la condition relative à l'intérêt public annihile entièrement l'article 16.

L'opinion du professeur Williams sur l'ancien article 317, presque identique au nouvel article 16, est exposée à la page 2844 des *Procès-verbaux et témoignages* du comité des transports en date du 24 novembre. Je ne citerai pas les paroles du professeur Williams, car n'importe qui peut s'y reporter s'il le désire, mais à son avis, l'article 317 est inacceptable et reprehensible. Il en serait de même du nouvel article 16. A son avis, cet article ne remplace pas les dispositions actuelles de la loi—c'est-à-dire les articles 317, 319, 323 et ainsi de suite—de la loi sur les chemins de fer.

Le professeur Williams se fonde principalement sur la question d'intérêt public, objet de l'article. Celui-ci, à son avis, ne traite donc pas des effets de la rectification d'un taux injuste sur l'entreprise d'un expéditeur privé. Le professeur Williams, autorité internationale en matière d'économie des transports, pense sans contredit que l'exigence relative à l'intérêt public substitue inutilement le nouvel article aux interdictions actuelles contre les distinctions injustes dans l'établissement des taux.

• (6.40 p.m.)

Cela étant—et on m'assure que ces messieurs n'ont pas changé d'avis—je suis convaincu qu'une foule de problèmes se poseront si nous négligeons de modifier l'article 16. C'est pourquoi je vais proposer un amendement, appuyé par le député d'Acadia. Je ne suis pas sûr de donner le numéro exact de la ligne, car les lignes ne sont pas indiquées