

«a) si les taxes ou conditions spécifiées pour le transport de marchandises au taux ainsi établi sont telles qu'elles entraînent

(i) un désavantage injuste excédant celui qui peut être considéré comme inhérent au lieu ou au volume du trafic, à l'échelle des opérations y afférentes ou au genre de trafic ou de service en question; ou

(ii) un obstacle excessif à l'échange de denrées entre des points situés au Canada ou un découragement déraisonnable du développement des industries primaires ou secondaires ou du commerce d'exportation dans toute région du Canada ou en provenance de toute semblable région, ou du mouvement de denrées à travers des ports canadiens;» ou

● (9.30 p.m.)

C'est l'amendement que je voulais présenter, comme je l'ai annoncé vendredi. J'ai ajouté cet après-midi que je demanderais au ministre des Pêcheries de le proposer.

L'hon. M. Robichaud: Monsieur le président, j'en fais la proposition.

M. Bell: Cet amendement fait partie des concessions multiples du ministre pour remplacer les autres amendements proposés et même si nos objectifs étaient plus ambitieux, il s'agit d'un énoncé d'intention servant à attirer l'attention sur nos problèmes.

(L'amendement est adopté.)

M. le président: L'article 16 modifié est-il adopté?

M. Barnett: Avant qu'il soit adopté, j'aimerais poser une ou deux questions au ministre. Il conviendra que nous avons passé beaucoup de temps à discuter de questions ferroviaires, mais je ne veux pas m'attacher à cet aspect du bill. Il se souviendra qu'à l'article 1, j'ai soulevé certaines questions concernant le transport par eau qui me préoccupent depuis assez longtemps. Comme je l'ai déjà dit à la Chambre, à tout prendre, le transport par eau est le seul mode de transport public qui, semble-t-il, ne relève pas de la compétence publique ordinaire applicable à d'autres moyens de transport.

Pour les gens qui dépendent du transport par eau, les installations et les taux appropriés sont aussi importants que toutes ces questions longuement discutées du transport par rail. En autant que je sache, le seul amendement dans ce bill qui traite de la loi sur les transports est une modification fortuite qui stipule que le nom de la Commission canadienne des transports soit utilisé ou modifié conformément aux dispositions du nouveau bill. La question que je pose est la suivante: quels changements de fond, s'il y en a, apporte-t-on aux règlements

du transport par eau en vertu des dispositions de ce bill?

Dans l'ensemble, le but du bill, pour ce qui est des chemins de fer, est de relâcher certains règlements trop sévères qui s'appliquaient jusqu'ici à leur exploitation. Je ne discuterai pas du pour ou du contre de cette question. Le ministre et les autres honorables représentants l'ont fait abondamment, mais quels changements le bill apporte-t-il pour assujétir le transport par eau à l'autorité du gouvernement, de façon à établir une certaine égalité sous ce rapport?

On mentionne en passant le transport par eau dans l'article 16 et ceux qui le précèdent immédiatement. La nouvelle Commission aura certains pouvoirs lui permettant d'effectuer des enquêtes, de tenir des dossiers, de faire des rapports et peut-être de faire des recommandations au gouverneur en conseil, pouvoirs que détiennent les organismes régulateurs existants, mais je n'ai rien relevé qui modifie fondamentalement la réglementation du transport par eau des marchandises et des passagers. Le ministre nous dira-t-il ce qu'il envisage à ce sujet? Si je trouve sa réponse satisfaisante, peut-être que l'affaire se terminera là.

L'hon. M. Pickersgill: Le député a bien raison de soulever cette question au cours de l'examen de l'article 16, car c'est vraiment le seul auquel elle se rapporte. Il sait sans doute que l'article a été considérablement modifié en comité. Il s'applique à tous les transporteurs qui relèvent du Parlement, et pas seulement aux chemins de fer.

Sans établir de méthode de fixation des taux, il permet à quiconque estime qu'un taux donné est contraire à l'intérêt public de se présenter devant la Commission et de faire modifier le taux, s'il peut prouver son point de vue. Un amendement a défini certains aspects de l'intérêt public qui entreront en ligne de compte, tels les avantages indus dont jouirait un expéditeur sur un autre dans des conditions identiques.

Il se peut bien qu'au fur et à mesure qu'elle acquerra de l'expérience, la Commission ait à examiner la question de plus près que par le passé. Comme le sait le représentant, jusqu'à maintenant dans la plupart des régions du Canada, les taux du transport par eau ont, de façon générale, été inférieurs à ceux des autres genres de transport et n'ont pas posé de grand problème, sauf peut-être pour ce qui est du transport de passagers dans certains cas dont j'ai eu personnellement l'expérience. Nul doute que tous les taux jugés contraires à l'intérêt public relèveraient de cet article.