

véritable concurrence, est encore nécessaire, à mon avis, dans l'intérêt public. Le bill devrait renfermer une disposition stipulant que nul tarif ne peut être plus élevé pour un trajet plus court que pour un plus long parcours, ou pour des denrées semblables transportées dans des conditions semblables. La loi des États-Unis renferme une disposition de ce genre, et la loi sur les chemins de fer que nous modifions présentement renfermait toutes sortes de protection contre la discrimination envers les expéditeurs.

Dans la plupart des cas, la difficulté a été de convaincre la Commission des transports du Canada qu'une telle discrimination existait, mais la loi permettait à la Commission d'agir si l'on parvenait à l'en convaincre.

• (5.50 p.m.)

Cela ne figure plus dans le projet de loi. Prenons par exemple, le nouvel article 16 qui constitue un progrès comparativement au projet de loi antérieur. Mais là encore, tout expéditeur doit d'abord prouver qu'on a porté atteinte à l'intérêt public. Il nous faut alors, bien entendu, dire ce qu'on entend par intérêt public. Cette expression n'a jamais été définie dans le contexte du nouvel article 16. Le ministre sait bien que certains membres du comité, comme moi-même, ont souvent demandé ce qu'elle signifie. Que doit prouver un expéditeur s'il veut interjeter appel auprès de la nouvelle commission des transports? On attend encore une réponse satisfaisante que le ministre est peut-être incapable de fournir. On lui a demandé, par exemple, si l'expéditeur doit prouver que l'intérêt national est en jeu. S'agit-il de l'intérêt public, par exemple, lorsqu'une région, ou une collectivité est en cause? Y a-t-il lieu de prétendre qu'on a porté atteinte à l'intérêt public dans un tel cas? Le projet de loi ne répond pas à ces questions.

Au cours des audiences du comité, on a exprimé l'avis que l'intérêt public ne peut entrer en ligne de compte que si un expéditeur est en cause; mais nous n'en avons pas l'assurance et nous ignorons comment la nouvelle commission des transports interprétera et appliquera les mots «intérêt public». Nous trouvons à la dernière page du décret du conseil n° C.P. 1963-1041 du 9 juillet 1963 ce que le gouverneur en conseil avait à dire à ce moment-là au sujet de l'intérêt public en ce qui a trait à l'expéditeur particulier. Je cite:

Que, dans tous les cas où le paragraphe 2 de l'article 33 de ladite loi autorise le gouverneur en conseil à demander à la Commission des transports de faire enquête sur un tarif convenu, seulement

si le gouverneur en conseil estime que le tarif convenu est contraire à l'intérêt public, et même si un tarif fixé contrairement aux dispositions de l'alinéa 6 de l'article 32 peut donner lieu à une réclamation valable contre le chemin de fer par un expéditeur qui est partie contractante au tarif convenu et qui subit toutefois, un tort, ce même tarif convenu ne serait pas pour autant une question d'intérêt public.

J'aimerais que le ministre vérifie, mais il y est assez clairement dit, je pense, que si un expéditeur se trouve désavantagé, ce n'est pas une raison pour invoquer l'argument d'intérêt public. Plusieurs membres ont soutenu au comité que les dispositions du nouvel article 336 du bill n'assurent aucun contrôle efficace du tarif maximum. Comme le représentant de Springfield l'a souligné, lui et moi avons tenté d'obtenir quelques chiffres sur le prix de revient afin de pouvoir faire au moins certains calculs afin de savoir ce que l'application du nouvel article 336 donnerait en définitive. Les fonctionnaires des deux compagnies de chemin de fer ne nous l'ont pas permis. Le ministre non plus. Il n'avait pas ces renseignements, mais, à mon avis, s'il avait insisté pour que ces compagnies ferroviaires les lui fournissent, il les aurait reçus.

Je désire répéter l'argument que nous avons invoqué à l'époque. A mon avis, il importe beaucoup que les députés se voient accorder le droit de pouvoir calculer les conséquences qu'amènerait l'application de la loi qu'on nous demande d'adopter si l'on veut dans l'intérêt du peuple canadien qu'ils s'acquittent avec compétence et responsabilité de leur tâche. Le nouvel article 336—et le ministre est au courant—renferme une très importante condition à l'endroit des coûts variables qui entrent dans la formule lorsqu'on détermine quel sera le tarif sous le contrôle du tarif maximum. A moins d'avoir des renseignements sur les coûts variables, il est impossible de se livrer au genre de calcul qui indiquerait le résultat d'une telle formule. Lorsque nous avons proposé la motion, nous n'avions demandé en comité que quelques données. On nous l'a refusé. Je ne vous dirai pas pourquoi, mais il semble que le ministre avait été persuadé qu'il n'était pas bon de donner des renseignements au comité.

Quelques-uns des plus grands spécialistes du continent nord-américain ont examiné ce nouvel article et il semble absolument impossible d'établir quel serait le tarif, à moins naturellement de connaître tous les éléments de la formule. Le coût variable est de beaucoup l'élément le plus important. La formule comporte d'autres choses mais on ne peut établir quel serait le tarif. Les représentants des