

comité a suspendu sa séance à sept heures, il étudiait un amendement proposé par le député de Kindersley. Pour la gouverne du comité, je devrais peut-être donner lecture de l'amendement. Le député de Kindersley propose:

Que l'alinéa b, paragraphe 2, de l'article 16 soit ainsi modifié:

A la ligne «peut nuire à l'intérêt public en ce qui concerne les taxes».

Après le mot «nuire», insérer les mots suivants: «à l'entreprise du plaignant ou».

La ligne se lirait alors ainsi: «peut nuire à l'entreprise du plaignant ou à l'intérêt public en ce qui concerne les taxes.»

Le député d'Acadia.

**M. Horner (Acadia):** Monsieur le président, comme je l'ai signalé plus tôt, j'aurais quelques mots à dire sur l'article 16 et l'amendement qui s'y rapporte. En fait, deux articles importants interdisent l'établissement de taux discriminatoires en ce qui concerne les chemins de fer. Quant au nouvel article 336 dont on a traité tantôt, on n'a pu convaincre le ministre de sa modification ni de l'élargissement de la définition d'«expéditeur captif» ou de région captive. Comme on n'a pu l'en convaincre, il ressort plus nettement que l'article 16 devrait au moins être renforcé. Je m'empresse d'ajouter qu'il l'est sûrement par l'amendement du ministre, mais l'est-il assez, vu qu'on n'a pu modifier le moins l'article 336?

A mon avis, l'amendement raffermit l'article 16. Il accordera à une personne le droit de comparaître devant la Commission afin de tenter d'établir, de prime abord, que les taux ferroviaires sont discriminatoires envers son entreprise. Ainsi, il n'aura pas à démontrer que les taux sont discriminatoires envers l'intérêt public ou à sa localité, ou à une partie ou à la totalité de sa province, mais qu'ils le sont uniquement à son entreprise.

Pour bien comprendre ce point, il faudrait se reporter à la vieille loi sur les chemins de fer et aux principes énoncés dans le présent bill sur les transports. Sauf erreur, c'est en 1903 que la loi sur les chemins de fer a créé la Commission des transports du Canada. Cette Commission a été établie en raison du climat de monopole qui régnait alors au Canada, en matière de transport par rail. Certains articles de cette loi précisaient ce qui était permis et défendu aux chemins de fer. Au fait, la loi en question prescrivait que les sociétés ferroviaires ne pouvaient hausser leurs taux à moins d'être en mesure de fournir une preuve *prima facie* qu'elles ne pouvaient subsister autrement. A l'époque, c'était aux chemins de fer de démontrer qu'il leur était indispensable

d'accroître leurs tarifs, que les nouveaux tarifs n'allaient pas entraîner de discrimination et ainsi de suite.

Dans le présent bill, le fardeau de la preuve incombe à l'expéditeur. Il lui faut établir qu'il est expéditeur captif. Il doit prouver que non seulement il est l'objet d'une injustice de la part d'un service de transport, mais encore qu'il y va de l'intérêt public qu'on prévienne pareille injustice. Il ne lui suffit pas de prouver qu'un chemin de fer le traite de façon discriminatoire, il doit encore établir que cela nuit à l'intérêt public.

A mon avis, on doit étudier tout le principe de ce projet de loi. Le projet de loi permet aux compagnies de chemins de fer de présenter les taux de leur choix. Selon le ministre, l'article 16 fournit une assurance. En fait, cela dépasse largement la portée du premier projet de loi. En étudiant ce premier projet de loi, je constate qu'on y avait apporté 65 ou 70 amendements. Au cours des audiences du comité, on a demandé instamment au ministre de prendre des mesures relatives à la discrimination qui existe dans cet aspect de la question. Il a alors présenté le nouvel article 16 qui remplace l'ancien article 17 de la loi sur les chemins de fer. Mais nous devons nous demander de nouveau quelle protection est accordée à un individu, à un individu captif, ou à une personne qui est victime de discrimination. C'est bien de permettre aux chemins de fer de fixer les taux de leur choix, mais nous ne devons pas oublier que le ministre a avoué que même lorsqu'un monopole existe, on permet encore des erreurs. Dans les témoignages et procès-verbaux n° 23 du comité des transports et communications, il a déclaré qu'il pouvait difficilement en venir à la conclusion que l'industrie serait dans une position plus favorable si les chemins de fer étaient autorisés à établir leurs propres taux. Il a avoué qu'il avait de la difficulté à trouver des domaines où une personne jouirait d'un monopole.

L'on accordera aux chemins de fer le droit d'établir leurs propres taux. Nous en sommes là. Par ailleurs, nous connaissons l'existence de monopoles et savons que dans certaines régions les chemins de fer peuvent être injustes envers un transporteur. Nous devons nous demander quelle protection nous accordons au transporteur individuel victime d'un monopole de fait ou d'un taux discriminatoire établi par le chemin de fer. A titre de législateurs nous devons être prêts à résoudre ce problème. Je dis au ministre en toute sincérité que tout ce qu'il peut opposer à cet amendement, c'est qu'il ouvrira toute grande la