

• (4.30 p.m.)

Par exemple, pour des wagnonnées de 140,000 livres, le tarif maximum imposé à un expéditeur captif comporterait le coût variable de l'expédition elle-même plus une surtaxe de plus de 600 p. 100 et non 150 p. 100 comme dans le cas des wagnonnées de 30,000 livres. Telle est la formule, fondée sur les différences dans les coûts de base des chemins de fer eux-mêmes pour les wagnonnées de certains poids.

L'hon. M. Pickersgill: Le député ne voudrait sûrement pas créer une fausse impression. Il a laissé entendre que le tarif monterait pour les expéditions de poids supérieurs. Bien entendu, et je suis sûr qu'il s'en rend compte, le tarif réel baisserait, mais la proportion mathématique qu'il a donnée est très exacte.

M. Sherman: Les profits pour les chemins de fer eux-mêmes.

L'hon. M. Pickersgill: C'est juste.

M. Sherman: Le chiffre des profits des chemins de fer augmenterait dans cette mesure. Nous nous préoccupons aussi beaucoup dans l'Ouest de la façon dont un expéditeur peut en appeler de ce tarif, aux termes du projet de loi, et de la difficulté qu'il y aurait à prouver qu'il s'agit de l'intérêt public. Dans une disposition de ce bill, que je cherche en ce moment et que j'ai au bout des doigts—

L'hon. M. Pickersgill: L'article 16?

M. Sherman: Non. L'article 55, page 56 du bill, où il est question des modifications à la loi sur les chemins de fer. On peut lire ce qui suit:

«338A. (1) Toute personne, si elle a des raisons de croire qu'un tarif de taxes s'appliquant au transport de voyageurs par une compagnie ou que les conditions du transport des voyageurs que comporte un tel tarif nuisent à l'intérêt public, peut demander à la Commission l'autorisation d'en appeler de ce tarif ou de ces conditions et la Commission, si elle est convaincue qu'une preuve *prima facie* a été fournie, peut accorder l'autorisation d'en appeler et faire l'enquête qu'elle estime justifiée sur ce tarif ou ces conditions.

Or, nous estimons que qu'il est très difficile, sinon presque impossible, pour une société privée ou un particulier ayant des intérêts privés dans le marché, de prouver qu'il s'agit de l'intérêt public. Comment y arriver à la satisfaction de la commission? L'intérêt public signifie-t-il, par exemple, que seule la province de l'Alberta, la province de la Saskatchewan, la province du Manitoba ou une entité comparable peut faire un appel? Une société privée aurait beaucoup de peine à prou-

ver qu'il s'agit de l'intérêt public par opposition à l'intérêt privé. Il est difficile de trouver un concept juridique de ce que serait l'intérêt public. Il y a des cas où dit-on, l'intérêt privé en concorde décidément pas avec l'intérêt public.

L'hon. M. Pickersgill: Le député me permettrait-il de lui signaler que l'article qu'il a cité se rapporte au transport des voyageurs. A mon avis, il veut effectivement se reporter à l'article 16 du bill, dont le sens est quelque peu différent et qui porte sur le transport des marchandises.

M. Sherman: Je sais gré au ministre de la distinction qu'il a faite, mais en ce qui concerne l'inquiétude ressentie dans l'Ouest à l'égard des diverses parties de cette mesure, je ne crois pas que cela fasse beaucoup de différence que nous nous reportions à l'article 16 ou à l'article 55.

L'hon. M. Pickersgill: J'espère que le député ne se formalise pas de mes interruptions. Je ne recherche pas la controverse. Je crois que cette distinction s'impose, car si on examine le paragraphe 3 de l'article 16, on constate que nous avons utilisé dans cet article à peu près le même vocabulaire que dans le mémoire du Manitoba. Il ne s'agit pas de l'article qui a trait aux passagers, car en réalité il ne s'applique pas aux passagers, mais simplement aux marchandises. Je crois donc qu'en ce qui concerne la question soulevée, le député préférerait se reporter à l'article 16.

M. Sherman: Ma foi, j'ai examiné l'article 16 en même temps que l'article 55. Compte tenu des études effectuées au Manitoba au sujet de la mesure proposée, nous ne sommes pas encore satisfaits à ce sujet.

Toutefois, je suis disposé à discuter cette question à part avec le ministre une autre fois. Je peux vous assurer que d'après les expéditeurs de l'Ouest et l'avocat représentant les trois provinces des Prairies et que j'ai mentionné, nous ne sommes pas encore convaincus que l'article en question élimine le danger et la menace de certains aspects de la situation économique dans l'Ouest canadien qui, estimons-nous, subira des effets défavorables par suite de l'adoption de la mesure proposée.

Je voudrais ajouter que je partage l'inquiétude manifestée par le député d'Acadia hier au sujet de l'abandon des embranchements. C'est une question sur laquelle je voudrais revenir au cours des délibérations. Je ne m'y attarderai pas pour le moment. Je crois que le