

que d'après elle, à première vue, aucune preuve de préjudice n'existe en l'occurrence, les choses en resteraient là.

Le ministre n'est-il pas d'avis qu'il serait préférable d'adapter cette disposition aux cas individuels au lieu de permettre que plus tard, des disputes s'élèvent quant à savoir si l'intérêt public est bien en cause et d'avoir à rejeter sans plus de formalités les cas où l'intérêt public n'est pas en jeu? L'avocat du Manitoba, M. Morrow, a dit qu'il pourrait fournir des précédents prouvant qu'une entreprise privée n'est pas une entreprise publique. Dans un décret du conseil que j'ai cité à l'intention du ministre il n'y a pas longtemps, il est dit précisément qu'un requérant ne peut, pour prouver le tort causé à l'intérêt public, se plaindre que son entreprise privée a été lésée.

L'hon. M. Pickersgill: Le député admettra, après avoir lu l'article 1, qu'à l'article 16, le désavantage indu fait partie de la définition de l'intérêt public; dans ce cas, la question ne se poserait donc pas. J'ignore quel autre genre de préjudice il pourrait y avoir. Voilà vraiment ce qui m'intrigue. Je comprends qu'un désavantage indu, une discrimination entre deux expéditeurs cause assurément un préjudice mais j'ignore à quelle autre forme de préjudice songe le député. S'il me donnait un exemple concret, je pourrais peut-être me faire une idée de ce que l'on attend de la Commission.

• (7.00 p.m.)

M. Olson: Je reconnais que si on compare l'article 16 à l'article 1, en tenant compte des relations entre les termes utilisés, on remarque une amélioration sensible sur la présentation initiale. Je ne le nie pas, mais à mon avis un expéditeur peut avoir d'autres raisons de croire qu'il paye une contribution beaucoup trop élevée en plus de ses frais variables.

Le nouvel article 336 sera applicable tant qu'il s'agira de charges légères ne dépassant pas 30,000 livres, mais il perd toute sa valeur dans les cas de chargements lourds suivant l'ancienne formule. Il peut y avoir des cas où les comparaisons sont impossibles, car aucun autre expéditeur ne charge de produit comparable à un point d'expédition voisin. En pareil cas un expéditeur devrait pouvoir signaler à la Commission qu'il lui en coûte trop en plus des frais variables, 200 ou 300 p. 100 par exemple, selon les chargements. Il pourrait convaincre la Commission que le tarif est élevé et soutenir que cela nuit aux intérêts de la région qu'il dessert.

[L'hon. M. Pickersgill.]

Voilà pourquoi, je prétends que dans un autre domaine, il sera difficile de prouver l'intérêt public, mais un expéditeur peut être en mesure de prouver qu'un tarif nuit à son entreprise. Je n'ai pas l'intention d'aborder à nouveau cette question, car je pense que dans ce domaine nous avons progressé.

L'hon. M. Pickersgill: Il était entendu je crois que nous suspendrions maintenant la séance jusqu'à huit heures.

M. le président suppléant: Je voudrais signaler au comité que la présidence désire confirmer le fait que la modification n'a jamais été présentée auparavant.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

M. l'Orateur suppléant (M. Rinfret): A l'ordre. Le comité aurait exprimé le désir de suspendre la séance jusqu'à huit heures. La Chambre y consent-elle?

Des voix: D'accord.

M. l'Orateur suppléant (M. Rinfret): Est-il convenu que le comité reprendra son travail à huit heures?

Des voix: D'accord.

LES TRANSPORTS

DÉFINITION ET APPLICATION D'UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Rinfret, reprend l'examen du bill n° C-231 définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois, et édictant d'autres dispositions résultantes, présenté par l'honorable M. Pickersgill.

M. le président suppléant: En vertu de l'ordre adopté par la Chambre, je quitte maintenant le fauteuil.

(La séance est suspendue.)

Reprise de la séance

La séance est reprise à huit heures.

M. le président suppléant: A l'ordre. La Chambre se forme de nouveau en comité plénier pour étudier le bill n° C-231. Lorsque le