

à un comité composé d'hommes de loi et de spécialistes, qui, pendant quelques mois, l'a examiné et remanié; et ce comité est d'avis que le bill donne suite aux recommandations de la Commission. J'estime que vous pouvez, sans vous reporter à ces recommandations, nous dire s'il en est bien ainsi. J'irais même plus loin. Vous avez discuté sur le rapport de la Commission, et au cours de la discussion, j'ai cherché à me souvenir si le rapport traite quelque part du point en question. J'ai trouvé le texte que je cherchais.

M. EVANS: Vraiment?

L'hon. M. CHEVRIER: A la page 141, paragraphe 9 b), la Commission propose ce qui suit:

- b) Établissement d'une échelle uniforme et égalisée de tarifs par catégorie applicable dans tout le pays aux deux réseaux principaux de chemins de fer et exprimée en distance milliaire ou en tarifs spéciaux visant le parcours entre tous les points déterminés de chaque réseau; ces tarifs de taxes seraient établis en sections ou groupes selon le parcours milliaire ou autrement, et prévoiraient une plus grande marge de distance pour les longs trajets que pour les courts, le niveau de cette échelle uniforme égalisée devant être fixé par la Commission;

Voilà qui infirme votre argumentation basée sur les réparations, n'est-ce pas, vu qu'il est proposé que l'échelle soit fixée par la Commission des transports? Dans ce cas, où la question des dommages-intérêts se pose-t-elle?

M. EVANS: Il se peut, monsieur, que la péréquation des tarifs fasse tomber mon argumentation, mais voici ce qu'on peut dire à mon avis: l'*Interstate Commerce Commission* était autorisée à fixer des taux et elle est autorisée à fixer le niveau de certains taux, mais il en résulte que, lorsqu'un chemin de fer modifie sa tarification, ce qu'il a le droit de faire sans obtenir une autorisation préalable, il établit un nouveau barème modifiant ses taux. Cela se fait très couramment.

Le PRÉSIDENT: Veuillez élever quelque peu la voix.

M. EVANS: Pardon. Il incombe à cette Commission de fixer constamment, aux États-Unis des taux à la fois équitables et modérés. Il est vrai qu'elle commence par laisser aux chemins de fer toute latitude de découvrir des tarifs ayant ces caractères. Elle intervient dans quelques cas, mais non toujours. Maintenant, supposez qu'un chemin de fer désire établir des taux visant à obtenir le transport de telle ou telle marchandise, disons un taux sur une denrée spéciale et que ce taux soit imposé pendant cinq ans; supposez qu'une personne intervienne ensuite et prouve d'une manière convaincante aux yeux de la Commission des transports que ce taux, peut-être inférieur aux taux courant de catégorie et aux taux égalisés de catégorie dont nous parlons, est injuste et déraisonnable, il se peut que la Commission se déclare d'accord avec cette personne et convienne que la denrée désignée a constamment été surimposée. Supposez ensuite qu'un réclamant intente un procès et demande que le chemin de fer frappe la denrée désignée d'un tarif juste et raisonnable. La Loi des chemins de fer ne stipule pas que tel ou tel taux ou groupe de taux est juste et raisonnable. La Commission déclare donc, pour la première fois, que le taux ou le groupe de taux est déraisonnablement élevé; elle accorde au réclamant que le chemin de fer n'aurait pas dû publier ce taux mais il n'en reste pas moins que personne ne l'a contestés ou ne s'est plaint qu'il n'était pas raisonnable. Il se peut que le tribunal déclare: "D'accord avec vous, le chemin de fer a manqué à ses obligations en la matière et nous sommes disposés à vous accorder de ce chef des dommages-intérêts. Tout ce que je puis dire, c'est que je ne saurais affirmer que vous obteniez gain de cause et qu'on pourrait présenter d'autres thèses opposées à la vôtre." Malgré tout cela, soit dit en toute déférence, le risque dont