

l'ignorons et nous ne pouvons pas le savoir. S'il y a contrat, comme dans le cas d'une taxe convenue, nous le pouvons, mais des milliers d'expéditeurs se servent du tarif de concurrence un certain jour et pas le lendemain. Si l'expéditeur veut opposer le camionneur à la compagnie de chemin de fer, il demande à celle-ci de lui faire un prix et ensuite il s'adresse au camionneur pour obtenir le même taux de concurrence. Vous ne savez jamais qui obtiendra le trafic de cette façon. Vous ne pouvez que vous servir de votre jugement, et celui des préposés au trafic est le même que celui des gens qui sont dans le commerce jour après jour, d'une année à l'autre, et qui ont de l'expérience. Vous ne pouvez vous attendre à ce qu'aucune commission, peut importe sa compétence, exerce un meilleur jugement en la matière que les préposés au trafic, s'ils sont qualifiés. Ce que vous pouvez faire,—je n'y ai aucune objection,—c'est de permettre à la Commission des transports de s'assurer que le préposé au trafic exerce son jugement en toute bonne foi et à juste titre. Après cela, à mon avis, le tribunal de régie n'a plus compétence en la matière.

M. ARGUE: La Commission des transports pourrait-elle obtenir des chemins de fer les mêmes renseignements en vertu de la modification que vous proposez qu'en vertu de ce nouvel article? Autrement dit, cela en enlève plusieurs dispositions. Pour ma part, je suis prêt à laisser la Commission des transports se débrouiller avec les compagnies de chemin de fer en ce qui concerne les renseignements qu'ils jugent pratiques et désirables.

M. EVANS: Monsieur Argue, si vous jugez que mon expérience a quelque valeur, permettez-moi de vous dire que si vous énumérez une foule de détails dans une loi, vous vous apercevrez que le tribunal prend l'attitude la plus simple et vous oblige à tenir compte de tous ces détails. Maintenant, si vous accordez des pouvoirs généraux et fournissez aux chemins de fer l'avantage de se faire entendre et de dire que la Commission peut exercer sa discrétion, de façon générale, suivant l'intention du législateur, alors le chemin de fer a l'occasion d'exposer son point de vue. Mais dès que mon ami, M. Frawley se présente devant la Commission des transports, je l'entends dire: voici une liste des renseignements que la Commission peut exiger des chemins de fer.

M. ARGUE: Vous voulez que cela soit supprimé?

M. EVANS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous passer à l'autre question?

M. MACNAUGHT: Il est une heure.

M. LOW: Qu'est-ce que l'on propose maintenant au sujet de la durée des séances?

Le PRÉSIDENT: Je crois que le Comité désire reprendre la séance à trois heures. Je crois que nous devrions faire consigner au dossier, le plus tôt possible, les mémoires des chemins de fer. Ensuite, le Comité devrait s'ajourner pendant quatre ou cinq jours pour étudier leurs exposés.

M. ARGUE: Je me demande si nous pouvons hâter l'impression des comptes rendus?

Le PRÉSIDENT: Nous allons le faire.

M. LOW: Il me semble que nous pourrions maintenant suspendre la séance jusqu'à trois heures trente. C'est ce que je propose.

M. LAING: Auparavant, j'ai un idée que je désirerais faire partager au Comité. Je crois que nous sommes tous d'avis que l'étude de la législation ferroviaire est l'une des plus compliquées que l'on ait jusqu'ici confiées à un Comité. M. Evans a parlé des préposés au trafic. Je désire mentionner un