

L'importance de cette question ne fait aucun doute. A l'heure actuelle les chemins de fer aux États-Unis sont poursuivis en justice pour réparations; si les requérants obtiennent gain de cause, ces compagnies ferroviaires devront verser quelque 2 milliards de dollars. Un tel jugement, il va sans dire, mettrait en faillite tous les chemins de fer américains. Ce genre de litige, remontant dans le passé et accordant des dommages-intérêts parce qu'autrefois les tarifs étaient trop élevés, est à mon sens une mauvaise chose et la Commission royale la juge ainsi. Les tarifs sont justes et raisonnables ou ils ne le sont pas. S'ils ne le sont pas, la Commission des transports peut décider s'ils doivent être réduits. S'il faut les réduire, le Pacifique-Canadien estime que c'est là un correctif suffisant; apparemment la Commission royale est aussi de cet avis. J'affirme donc que l'abolition des tarifs réguliers, si on ne conserve pas quelque moyen de conserver l'approbation préalable des tarifs maximums, peut donner lieu à cet état de choses que la Commission royale a elle-même jugé condamnable.

On dira peut-être qu'à tout événement la Commission des transports n'a pas le pouvoir d'accorder des réparations mais, que ce soit vrai ou faux, les tribunaux ont ce pouvoir. J'affirme donc devant le Comité qu'il n'est pas nécessaire de modifier la Loi des chemins de fer pour abolir les tarifs maximum actuels.

LE PRÉSIDENT: Auriez-vous l'obligeance de me dire quel article de la loi présentement à l'étude vous semble conférer à quelqu'un la faculté d'accorder des réparations?

M. EVANS: Cet article n'existe pas, mais je vous dirai, monsieur, que l'article 330 de la Loi des chemins de fer disparaît, celui d'après lequel les tarifs réguliers doivent être approuvés au préalable.

J'ajouterai donc qu'après avoir abrogé cet article qui exige une approbation préalable et l'avoir remplacé par d'autres articles qui ne contiennent aucune disposition en faveur de cette approbation nécessaire, il ne nous reste rien dans les tarifs ou ordonnances de la Commission des transports qui nous protège contre toute personne prétendant que nos tarifs sont injustes et déraisonnables, et si la Commission des transports est du même avis, elle peut conclure que ces tarifs ont été injustes et déraisonnables durant les cinq dernières années.

LE PRÉSIDENT: Même si elle en venait à cette conclusion, d'après quel article un tribunal ou qui que ce soit pourrait-il accorder des réparations?

M. EVANS: Il n'existe pas d'article semblable, mais les tribunaux ont le pouvoir juridique d'accorder des dédommagements pour manquement aux obligations. Aux États-Unis, les tribunaux se fondent sur la théorie que les chemins de fer ont en tout temps le devoir d'appliquer des tarifs justes et raisonnables et s'ils manquent à ce devoir, des dommages-intérêts peuvent être exigés. L'*Interstate Commerce Commission Act* contient un article qui autorise la commission à agir en ce sens.

LE PRÉSIDENT: Nous n'avons pas d'article semblable.

M. EVANS: Non, nous n'avons pas un article de ce genre, mais même si la Commission n'a pas ce pouvoir, les tribunaux l'auraient; je crains donc que si la modification est acceptée, les tribunaux pourraient bien accorder ce genre de réparations au détriment des chemins de fer. Il y a une alternative que je vous proposerai, mais le point que je désire faire ressortir est que la Commission royale n'a jamais eu, à n'en pas douter, l'intention de nous exposer à cette affaire des réparations et elle a même fait une recommandation visant à les supprimer. Et voilà pourquoi il m'est si pénible d'accepter votre décision. Je doute que la Commission royale ait songé à la possibilité que des réparations puissent être exigées; si la question était venue sur le tapis, je lui aurais exposé la situation. A mon avis, il y a là une lacune.