

de prendre. Et si nous les énumérons dans la loi, même si celle-ci contient le mot "peut", ils décideront, lorsqu'il s'agira de régler une plainte, que la loi contient des stipulations en vertu desquelles ils sont tenus d'agir. Je déclare, tout en étant parfaitement juste, je crois, que la mesure dans laquelle le revenu net peut être augmenté est impossible à indiquer dans chaque cas. A mon avis, il est possible de s'assurer du résultat sur le revenu net; la chose est raisonnable et nous pouvons fournir ces renseignements. Je ne crois pas qu'on devrait nous poser trop de difficultés. Créer des difficultés à l'administration d'un chemin de fer, en ce qui concerne ces taux de concurrence, revient presque à dire que l'on ne peut se fier à cette administration pour exploiter le chemin de fer. Je ne m'oppose pas à ce que l'on s'assure de la bonne foi des administrateurs. Quel autre règlement pourrait être nécessaire? Je veux être raisonnable. Je déclare, messieurs,—et ne vous imaginez pas que je désire faire de l'obstruction,—que je désire conserver à la Commission des transports la discrétion qui lui est propre. Je peux ensuite m'adresser à elle, lui présenter ma cause et si je ne réussis pas, je n'ai aucune raison de me plaindre. Mais je crois que si vous mentionnez dans la loi certaines catégories de renseignements, le résultat inévitable sera que, lorsque mon ami, M. Frawley, se présentera devant la Commission des transports, celle-ci prendra l'attitude la plus facile et dira: voici ce que la loi vous demande de fournir et voici ce que nous vous demandons de fournir. Ce n'est qu'un premier exemple. J'allais continuer... mais je m'en remets au Comité. Je désirerais expliquer pourquoi il est plus facile pour un chemin de fer de démontrer dans quelle mesure le revenu net a augmenté lorsqu'il s'agit d'une taxe convenue, plutôt que d'un tarif de concurrence. Il y a également ceci: une taxe convenue est une sorte de contrat dont les termes prévoient des dommages-intérêts pour l'inobservation des engagements qui y sont prévus. Le contrat stipule également que l'expéditeur doit fournir au chemin de fer une part spécifiée de son trafic, qu'il doit le lui fournir en tout ou en partie pour que celui-ci le transporte. Les représentants du chemin de fer savent combien de trafic il peut offrir, car ils ont négocié à ce sujet. Ils peuvent évaluer son rendement. Ils peuvent donc évaluer ce que sera le revenu net du chemin de fer beaucoup plus facilement que dans l'autre cas. De plus, étant donné que nous sommes tenus de publier notre tarif, n'importe qui peut s'en servir. A moins que le chemin de fer ait un contrat qui lui assure une certaine quantité de trafic, il ne sera pas possible d'établir quelle sera l'augmentation du revenu net. A moins qu'elles soient en possession d'un tel contrat, comment les autorités des chemins de fer peuvent-elles dire que leur situation sera améliorée? Ce n'est pas possible. Si elles ignorent combien de trafic on leur confiera, de quelle manière pourraient-elles établir le revenu net qu'elles en tireront? Si vous me demandez si cela est raisonnablement possible, je vous dirai que non, de toute évidence. Je crois que le représentant du chemin de fer doit dire si, à son avis, il en est ainsi, et alors la Commission pourrait s'assurer de son bon jugement et voir si ce qui a été fait l'a été de bonne foi. Si vous me dites qu'il faut établir ces recettes à tant de dollars, je vous dirai que c'est impossible.

M. ARGUE: L'article en question n'exige d'aucun chemin de fer qu'il établisse en dollars l'augmentation de son revenu net. L'article est ainsi conçu: la mesure dans laquelle le revenu net sera amélioré. Est-ce que ça ne veut pas dire une estimation raisonnable?

M. EVANS: Je crois que ce serait raisonnable. Il vous faut pouvoir dire: nous analysons la situation, etc., et nous anticipons mille tonnes de transport. Mais comment un préposé au trafic ou un comptable peut-il se présenter dans la boîte aux témoins et dire: nous anticipons mille tonnes de transport? Nous