

Le PRÉSIDENT: Je m'excuse. J'aurais soin de parler plus fort à l'avenir.

M. EVANS: Veuillez m'excuser, je n'ai pas l'intention de recourir bien souvent à ce genre d'exposé, mais j'estimais nécessaire, dans ce cas en particulier, de démontrer que nous pouvons réaliser l'esprit des recommandations de la Commission royale sans avoir à faire ce que demande ce bill.

J'arrive au point principal de mon argument. La raison qui milite en faveur du maintien des tarifs réguliers ou du plafond qui doit être approuvé au préalable est très importante. Ceux d'entre vous qui ont lu le rapport de la Commission royale se rappelleront qu'elle était saisie d'une recommandation selon laquelle la Commission des transports accorderait ce qu'on est convenu d'appeler des réparations. Les réparations seraient des dommages à payer pour infraction au devoir de maintenir des taux justes et raisonnables, dommages accordés au détriment d'une compagnie ferroviaire.

Le Pacifique-Canadien soutient qu'une approbation préalable du tarif maximum ou régulier constitue une protection contre de telles réclamations et qu'elle devrait encore être exigée. Le remède que représente les réparations a cours aux États-Unis si l'*Interstate Commerce Commission* les exigent, et lorsqu'un expéditeur peut démontrer à la Commission que le tarif est déraisonnablement élevé, celle-ci peut arrêter ce tarif à un niveau raisonnable; si elle le juge opportun, elle peut ordonner à la compagnie ferroviaire de payer à l'expéditeur des dommages pour les périodes écoulées durant lesquelles celui-ci a payé un tarif trop élevé.

Je n'ai pas besoin de développer davantage, car les questions juridiques sont quelque peu compliquées, mais au fond il s'agit d'un rabais légalisé pouvant donner lieu à des abus.

A la page 134, le rapport de la Commission royale traite de ce sujet dans les termes suivants:

L'introduction d'une telle pratique dans notre Loi des chemins de fer ne serait pas avantageuse. L'élaboration de nos tarifs est telle qu'elle ne laisse aucune place à l'introduction d'une mesure qui constituerait en réalité une remise rétroactive. Si une telle pratique était établie au Canada, le régime de nos taux de transport serait gravement menacé d'instabilité.

Voilà ce qu'a déclaré la Commission royale après avoir examiné cette question de réparation.

Or, les tarifs réguliers font obstacle à de telles réclamations au Canada. La raison en est que les tarifs réguliers ne peuvent être mis en vigueur sans l'approbation de la Commission des transports et, après cette mise en vigueur, ne peuvent être changés sans la même approbation. L'Approbation préalable de la Commission des transports veut dire que les tarifs ainsi approuvés sont justes et raisonnables et ne sauraient être jugés injustes et déraisonnables pour ce qui est du passé. Il va de soi que la Commission des transports peut les modifier et les déclarer déraisonnables à l'avenir.

Toute la question des réparations se résume à ceci: Si vous n'obtenez pas l'approbation préalable d'une chose juste et raisonnable, qui peut dire jusqu'à quelle date antérieure un requérant prétendra que les remises doivent compter? D'après les modifications actuellement proposées, l'approbation préalable de tarifs-maximums est abolie. Ainsi aucun tarif déposé par une compagnie ferroviaire n'est censé être reconnu comme juste et raisonnable et si plus tard la Commission des transports demandait aux chemins de fer de réduire les tarifs parce qu'elle les juge trop élevés, un expéditeur qui a payé les tarifs plus élevés dans le passé pourrait poursuivre la compagnie et obtenir des dommages-intérêts à l'égard des tarifs antérieurs.