

De toute manière, le calcul des chiffres du tonnage pour une période vraiment caractéristique constituerait une énorme tâche, si ce tonnage concerne seulement les denrées transportées entre les centaines de points d'origine et de points de destination souvent compris dans un tarif de concurrence.

(v) le montant estimatif du tonnage qui est détourné du chemin de fer ou qui le sera si le taux n'est pas rendu effectif.

C'est là une obligation presque impossible à remplir. Le seul moyen de calculer ce montant consiste à savoir quel est le tonnage transporté par tous les chemins de fer et par tous leurs concurrents entre des points donnés. Cette opération accomplie, comment constater si une partie de ce tonnage a été détournée par les concurrents et si le reste est constitué par des marchandises qui n'ont jamais été transportées par voie ferrée?

En outre, comment un chemin de fer arriverait-il à calculer le montant estimatif de son trafic qui serait détourné si le taux n'était pas rendu effectif? Poser la question, c'est y répondre. C'est là pure conjecture. En effet, nous avons là la garantie que le taux empêchera le détournement jusqu'à sa mise en vigueur. Mais comment la Commission serait-elle mieux placée que les chefs du trafic ferroviaire pour décider si le taux sera raisonnable ou s'il faudra le relever ou l'abaisser pour conserver le tonnage ou pour l'accroître? Tout compte fait, si la Commission des transports a besoin d'obtenir des renseignements de ce genre, c'est, aux termes de la Commission royale, afin de procurer "à la Commission des transports des données pour apprécier l'âpreté de la concurrence et la nécessité de prendre les moyens de suspendre ou d'interdire tout tarif de concurrence." (Page 96 du rapport.)

La question se réduit à ceci: la tarification des taux de concurrence est en grande partie affaire de jugement de la part des chefs du trafic ferroviaire; ce jugement est bon ou mauvais selon les individus qui prennent les décisions. Les bons chefs de trafic ont beaucoup de discernement, les autres peu. Il n'est pas du tout vraisemblable que la Commission des transports soit aussi bien au courant des choses qu'eux, et tous les renseignements qu'on pourrait lui fournir ne la mettraient jamais en état d'exercer son discernement. Quoi qu'il en soit, j'espère que nous n'en sommes pas encore arrivés au pays au point de faire fi du sain jugement de chefs du trafic qui, depuis des années, s'occupent quotidiennement de ces problèmes, pour lui préférer le discernement de la Commission. J'accepterais bien volontiers toutefois que cette dernière soit chargée de constater si le jugement des chefs du trafic s'est exercé en toute bonne foi. C'est là le but de l'amendement que je propose d'apporter au paragraphe (2).

M. LAING: La Commission possède-t-elle actuellement le pouvoir général de le faire?

M. EVANS: Oui, et j'estime que la Commission peut, au besoin exercer exactement la faculté que l'amendement vise à lui accorder. Mais j'en viens à l'un des points qui prime tout cela et qui constitue, à mon sens, le nœud, le nœud de mes objections.

(vi) la mesure dans laquelle le revenu net de la compagnie sera amélioré du fait des changements projetés.

Observez les termes employés ici: "la mesure" (je souligne ce mot) "dans laquelle le revenu net de la compagnie sera amélioré." Le mot "mesure" implique tous les renseignements obtenus en vertu des sous-alinéas (iv) et (v), ainsi que la ventilation des frais d'exploitation du chemin de fer, de manière à calculer le revenu net qu'il retirerait de la mise en vigueur du nouveau taux. Ici encore, c'est uniquement question de jugement et non de calcul exact.