

de ces voituriers sont autorisés, en vertu de ce qu'on appelle "le camionnage à forfait", à transporter des marchandises à toute destination d'un district donné, au compte soit d'un seul expéditeur soit d'un groupe d'expéditeurs désignés. Il se peut qu'ils assurent ainsi le transport sur cinquante itinéraires et seulement quand l'expéditeur en question le leur demande. Il y a en outre les voituriers qu'on appelle privés...

M. LAING: Assujétis aux lois provinciales?

M. EVANS: Oui. Ces voituriers sont uniquement à leur propre compte. Ils sont libres de transporter des marchandises n'importe où et ne sont d'habitude pas restreints à des parcours déterminés. Ils sont bien plus nombreux que les voituriers publics. Je connais des parcours de l'Ontario et du Québec sur lesquels circulent des camions appartenant en vérité à des centaines de camionneurs qui font plus ou moins concurrence aux chemins de fer. Ce serait exiger de ces derniers un énorme travail que de leur demander d'énumérer les noms de tous ces voituriers, chaque fois qu'ils déposent un taux de concurrence ou qu'ils modifient un taux existant.

Prenons maintenant le deuxième détail requis, (ii) "le parcours qu'exploitent les voituriers concurrents". Or, un grand nombre surtout parmi les voituriers camionnant à forfait et les voituriers privés, n'ont aucun parcours spécifié.

Passons au troisième détail requis, (iii) "les taux qu'imposent les voituriers concurrents, avec preuve de ces taux dans la mesure où ils peuvent être constatés". Le plus souvent, les chemins de fer ne peuvent jamais prouver le montant des taux imposés. La plupart du temps, ces taux ne sont pas publiés, même par les voituriers publics à itinéraires fixes. Il arrive souvent que des expéditeurs disent à des chemins de fer que telle ou telle entreprise de camionnage peut leur faire un prix donné et que, si les chemins de fer sont disposés à leur faire un prix égal, ces derniers pourront compter sur le transport d'une partie de leurs marchandises. D'autres fois, les chemins de fer doivent évaluer le coût du transport par camion et faire un prix répondant à ce coût. Dans ces cas, le coût du camionnage, pour l'expéditeur, varie selon le commerce du voiturier, les moyens de transport de ce dernier, le genre de marchandises transportées, la dimension des camions et le nombre de voiturées complètes. Quelques voituriers privés peuvent charger leurs camions d'une certaine marchandise et la transporter à l'aller, puis prendre un chargement d'une autre marchandise au retour. Les camions d'autres voituriers ne pouvant camionner à forfait doivent s'en retourner à vide. Toutes ces circonstances influent sur leurs frais. Il est presque toujours inévitable que le prix fait par le chemin de fer soit le résultat d'un accord avec l'expéditeur et du discernement des chefs du trafic ferroviaire. Cela étant, comment les chemins de fer rempliraient-ils l'obligation de prouver quels sont les taux imposés par leurs concurrents? Même si l'on tient compte de la réserve formulée, savoir, "dans la mesure où ils peuvent être constatés", ils n'en seraient pas moins tenus de faire toutes les démarches voulues pour se procurer le renseignement stipulé, ce qui serait très souvent une lourde tâche.

(iv) le tonnage normalement transporté par le chemin de fer entre les points d'origine et de destination.

Que signifie le mot "normalement"? Il paraît signifier "dans des conditions normales", savoir, quand la concurrence du camion n'existait pas. A quoi bon donner le volume du tonnage ferroviaire transporté à un moment reculé du passé, où les chemins de fer n'avaient pas de concurrents? Si le mot "normalement" est employé dans un autre sens, je n'arrive pas à comprendre lequel. S'il s'agit du tonnage transporté avant la fixation du taux de concurrence, quelle période pourrait être appelée normale? Il se peut que, durant cette période, les chemins de fer transportaient tout le trafic-marchandises, et aucun trafic à l'époque de la fixation des tarifs.