

ments des voies ferrées, disposait que ces tarifs seraient fixés par les directeurs de la compagnie, puis soumis à l'approbation du gouverneur en conseil. De plus, on comptait sur la concurrence pour maintenir les tarifs à un niveau raisonnable. Et, cependant, le temps qui s'écoulait amena une désillusion; on comprit que la concurrence n'était pas nécessairement un régulateur efficace. Par exemple, on se plaignait de ce que le Grand Trunk établissait une discrimination fâcheuse aux intérêts du Canada, en faisant payer un prix minime de Chicago à New-York, en passant par le Canada, et se rattrapait au moyen d'un tarif très élevé sur les lignes du Haut Canada. En 1888, le contrôle des tarifs fut attribué au comité des chemins de fer du Conseil Privé, siégeant à Ottawa.

A la fin du siècle, deux rapports préparés par le professeur S. J. McLean furent soumis au ministère des chemins de fer et canaux, le premier relatant le rôle des commissions de chemins de fer en Angleterre et aux Etats-Unis et le second discutant les griefs des Canadiens à l'encontre des tarifs et recommandant l'adoption d'une réglementation par une commission. Le second rapport estimait que les tarifs non concurrentiels étaient exorbitants comparativement aux autres et que les chemins de fer avaient exercé leur droit de changer leurs tarifs sans avis préalable, au grand désavantage des expéditeurs. Parmi les inconvénients graves du comité des chemins de fer, considéré comme régulateur des tarifs, on invoquait que son siège étant fixé à Ottawa, ceci causait au plaignant des frais de voyage énormes. En outre, les membres du Parlement n'étaient pas nécessairement aptes à traiter la question des tarifs et entre leurs deux fonctions, l'une politique, l'autre administrative, leur rôle politique était pour eux le plus important.

Le Bureau des Commissaires des Chemins de fer du Canada, créé par l'amendement de 1903 à la loi des chemins de fer, fut organisé le premier février 1904; à ses débuts il se composait d'un commissaire en chef, d'un sous-chef et d'un commissaire. En 1908, on y ajouta un adjoint au commissaire en chef et deux autres commissaires. Avec cette organisation, le Bureau put se diviser en deux sections de chacune trois membres, mais puisque deux membres constituent un quorum, deux commissaires entendent la majorité des causes et, lorsqu'ils sont d'accord, tranchent les différends au nom du Bureau.

Les attributions de la Commission, dans leurs grandes lignes, se rapportent principalement au tracé, à la construction et à l'exploitation des chemins de fer, le plus important de leurs pouvoirs étant la réglementation des tarifs. Les tarifs des voyageurs sont de deux catégories: régulier et spécial, et les tarifs des marchandises sont de trois sortes: régulier, spécial et concurrentiel. Les tarifs réguliers sont des tarifs maxima et les seuls qui ne peuvent être mis en vigueur avant leur approbation par la Commission. Les tarifs spéciaux et concurrentiels, étant inférieurs aux tarifs maxima, ne nécessitent pas l'approbation de la Commission, pourvu que le changement de tarif ait été annoncé. Mais, ordinairement, les ajustements de tarif d'une certaine ampleur sont portés devant la Commission, car ils ont pour effet de modifier l'étendue du territoire dans lequel un expéditeur peut soutenir la concurrence et, pour cette raison, il peut les déférer à la Commission. C'est une question épineuse que de déterminer les limites des territoires de concurrence, de décider si les manufacturiers de la Nouvelle-Ecosse doivent jouir de tarifs avantageux, leur permettant de faire sentir leur concurrence jusqu'à l'ouest de Montréal, ou bien si la cherté de la construction et de l'exploitation des chemins de fer de la Colombie Britannique justifie un tarif élevé, empêchant les marchandises de cette province de pénétrer au cœur des prairies. Un amendement à la loi des chemins de fer donne à la Commission le droit de régler les tarifs des téléphones, des