

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 la 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 réglementer les tarifs des téléphones, des télégraphes et des messageries, quoique lui conférant à cet égard des pouvoirs moins étendus que ceux qu'elle possède en matière de chemin de fer.

En principe, la procédure de la Commission est d'une grande simplicité et exempte de formalité, car l'expérience a démontré que ce mode d'opérer favorise les compromis et les transactions. Si possible, les différends sont aplanis au moyen de recommandations faites à la compagnie ou à l'expéditeur; ainsi en 1935, 96.1 p.c. des plaintes reçues par la Commission furent réglées en dehors de toute audience. L'ancien comité des chemins de fer siégeait à Ottawa, à la manière d'un tribunal, de telle sorte que les plaignants qui ne pouvaient ni comparaître en personne, ni retenir les services d'un avocat, ne pouvaient faire redresser leurs griefs. Au contraire, la Commission des Chemins de fer siège en tous lieux et ses itinéraires sont arrangés de telle manière que l'audition des témoins et des plaignants n'entraîne qu'un minimum de frais.

Le commissaire en chef, ou le sous-chef, s'il préside, tranche souverainement les questions de loi, quand, dans l'opinion des commissaires, la question est une de loi. Sur les points de fait aussi, les décisions de la Commission sont finales et sont indépendantes des précédents créés par la jurisprudence de toute autre cour. On établit une distinction entre les points de droit et les questions de compétence; dans le premier cas, la Commission peut à son gré permettre un appel à la Cour Suprême, mais dans le second cas le droit d'appel est absolu.

Le comité des chemins de fer du Conseil Privé étant constitué par les membres du Cabinet était responsable au Parlement. Lorsque les attributions du comité furent transportées à la Commission des Chemins de Fer, cette responsabilité fut conservée, mais modifiée dans son essence. Toute décision de la Commission peut être déferée au gouverneur en conseil, qui peut d'ailleurs intervenir de son propre mouvement, pour l'infirmier ou la modifier, mais ce pouvoir d'infirmité s'exerce généralement par renvoi de la cause devant la Commission pour y être jugée de nouveau. Depuis son institution jusqu'au 31 décembre 1935, la Commission a entendue 10,286 causes, mais 114 de ses jugements seulement ont été frappés d'appel, 69 étant déferés à la Cour Suprême du Canada et 45 au Gouverneur Général en conseil. Treize des jugements déferés à la cour Suprême et trois de ceux déferés au Gouverneur Général en conseil ont été infirmés.