

locales dépendant des autorités provinciales. Parmi ceux-ci il y a le ministère des Affaires Municipales d'Ontario (autrefois la Commission Municipale et Ferroviaire d'Ontario, établie en 1906); la Commission des Utilités Publiques du Québec établie en 1909; le Bureau des Commissaires des Utilités Publiques de la Nouvelle-Ecosse et la Commission des Utilités Publiques du Manitoba. Dans les trois autres provinces de l'Ouest les mêmes fonctions sont exercées par les ministères provinciaux des chemins de fer.

Commission des Transports.*

Au commencement de la période de construction des chemins de fer, les provinces canadiennes se préoccupaient beaucoup plus de la rapidité de leur développement que de la réglementation de leurs tarifs. Une loi de 1851 codifiant les règlements des voies ferrées stipulait 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 cours des ans 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 Tronc établissait une discrimination préjudiciable aux intérêts du Canada en faisant payer un prix minime de Chicago à New-York, en passant par le Canada, et se compensait au moyen d'un tarif 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, le plaignant avait 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 législative, l'autre administrative, leur rôle législatif était pour eux le plus important.

La Commission des Chemins de fer du Canada, créée par l'amendement de 1903 à la loi des chemins de fer, fut organisée le 1er février 1904; à ses débuts elle 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, la Commission peut se diviser en deux sections de trois membres chacune, 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 de la Commission. En vertu de la loi des transports (c. 53, 1938) le nom de la commission a été changé. Elle se nomme maintenant Commission des Transports au Canada et a juridiction en matières de transport par chemins de fer, navires et avions. La nouvelle commission compte le même nombre de membres et est organisée de la même façon que la précédente.

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

* Révisé par P. F. Baillargeon, secrétaire de la Commission des Transports.