

rieurs 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 régler 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 chemins de fer. En vertu de la loi du transport, la Commission a maintenant le pouvoir d'accorder aussi des permis aux personnes ou entreprises autorisées à faire du transport par air sur les routes aériennes désignées comme étant sous sa juridiction par le Gouverneur en Conseil. Depuis le 15 janvier 1939 et à la suite d'une proclamation du Gouverneur en Conseil à cet effet, la Commission a aussi le pouvoir d'émettre des permis aux navires engagés dans le transport de passagers ou marchandises sur les Grands Lacs, tel que défini dans l'art. 2, parag. 1 (f), de la loi des transports, 1938.

La procédure de la Commission est exempte de formalité, ce qui convient mieux à la nature de son travail, car l'expérience a démontré la forme strictement légale des procédures qui pousse les compagnies à recourir à des attitudes non compromettantes. Si possible, les différends sont aplanis au moyen de recommandations faites à la compagnie ou à l'expéditeur; ainsi en 1938, 97-41 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. La Commission des Transports a des itinéraires arrangés de telle manière que l'audition 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 relève de la 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 (maintenant la Commission des Transports) cette responsabilité fut conservée, mais modifiée dans son essence. Toute décision de la Commission peut être déférée au Gouverneur Général en Conseil, qui peut d'ailleurs intervenir de son propre mouvement, pour l'infirmier ou la modifier, mais ce pouvoir s'exerce généralement par envoi de la cause devant la Commission pour y être jugée de nouveau. Depuis son institution jusqu'au 31 décembre 1938, la Commission a entendu 10,545 causes, mais 121 de ses jugements ont été portés en appel et 6 cas ont été référés à la Cour Suprême du Canada; 78 de ces cas, y compris les 6 références, ont été portés devant la Cour Suprême du Canada