

loi, 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 navires, avions et chemins de fer. 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 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 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 que la forme strictement légale des procédures 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, 96-4 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.