

tendance à la consolidation et l'amalgamation au Canada ces quelques derniers cinquante ans. L'exemple frappant de ces fusions au Canada de nos jours, c'est la concentration du contrôle des chemins de fer du pays dans les mains du Pacifique Canadien et du Canadien National.

Ce contrôle comporte inévitablement des éléments de monopole et possiblement de surcharge, et il a été jugé bon au Canada, comme dans d'autres pays, d'établir une autorité pour contrôler les taux et les autres conditions des services que les voituriers publics rendent au pays. Ce contrôle en ce qui concerne les chemins de fer, qui sont sous la juridiction du Gouvernement fédéral, relève maintenant de la Commission des Transports. De temps à autre, l'autorité réglementaire de la Commission a été étendue modérément à d'autres utilités (voir ci-dessous).

Outre la Commission des Transports, plusieurs provinces ont des rouages dont les fonctions comprennent entre autres la surveillance et le contrôle des utilités locales dépendant des autorités provinciales et de leurs taux. 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.

La Commission des Transports du Canada.*—L'Annuaire de 1940 contient aux pages 652-653 des paragraphes expliquant la situation qui a amené l'introduction de la réglementation des chemins de fer au Canada par une commission, ainsi que d'autres renseignements sur l'organisation de la Commission, la procédure, les jugements, etc.

Pouvoirs de la Commission.—Pour ce qui est du transport par rail, les pouvoirs de la Commission ont trait aux questions relatives au tracé, à la construction et à l'opération des chemins de fer. Le plus important de ces pouvoirs est la réglementation des tarifs. Les tarifs des voyageurs sont divisés en réguliers et spéciaux; ceux des marchandises, en réguliers, spéciaux et concurrentiels. Les tarifs réguliers sont des tarifs maximums 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 maximums, ne nécessitent pas l'approbation de la Commission, pourvu que le changement de tarif ait été annoncé. Mais ordinairement les ajustements importants de tarif 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.

En vertu d'une modification de la loi des chemins de fer, la réglementation des taux de téléphone, de télégraphe et de messageries a été confiée à la Commission, mais avec pouvoirs moins étendus que dans le cas des chemins de fer. Subordonné à la loi des transports, la Commission a aussi maintenant le pouvoir d'émettre des permis aux personnes ou compagnies autorisées à s'occuper de transport par air sur les routes aériennes placées 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 est autorisée en outre à émettre des licences aux bateaux engagés dans le transport des passagers ou des marchandises sur les Grands Lacs, tel que défini à l'article 2, paragraphe 1 (f) de la loi des transports de 1938. La Commission est requise d'exercer les fonctions qui lui sont dévolues par la loi des

* Révisé par P. F. Baillargeon, Secrétaire, Commission des Transports du Canada, Ottawa.