

de nos jours, c'est la concentration de l'exploitation des chemins de fer du pays dans les mains du Pacifique Canadien et des chemins de fer Nationaux du Canada.

Ce privilège exclusif d'exploitation comporte inévitablement des éléments de monopole et des majorations possibles des tarifs, et il a été jugé bon au Canada, comme dans d'autres pays, d'établir une autorité pour contrôler les tarifs 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 tarifs. 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'exploitation 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 déferer à la Commission.

En vertu d'une modification de la loi des chemins de fer, la réglementation des tarifs du téléphone, du télégraphe et des messageries a été confiée à la Commission, mais avec pouvoirs moins étendus que dans le cas des chemins de fer. Subordonnement à la loi des transports, 1938, telle que modifiée par 8 Geo. VI, c. 25 (1944), et à une loi adoptée durant la première session du vingtième parlement, 9 Geo. VI, c. 32, 1945, et depuis le 15 janvier 1939, à la suite d'une proclamation du Gouverneur en Conseil à cet effet, la Commission est autorisée à émettre des licences aux bateaux engagés dans le transport des passagers ou des marchandises sur les Grands Lacs et le fleuve Mackenzie, tel que défini à l'article 2, paragraphe 1 (f) et (hh) de la loi des transports de 1938. La Commission est requise d'exercer les fonctions qui lui sont dévolues par la loi des transports et la loi des chemins de fer, afin de coordonner et d'harmoniser les opérations de tous les voituriers s'occupant de transport par chemins de fer et par navires. Elle peut exiger de tout solliciteur de permis en vertu de la loi des transports d'établir à sa satisfaction si la commodité et la néces-