

Pour ce qui est du transport par rail, les pouvoirs de la Commission s'étendent à presque tous les aspects de l'activité des chemins de fer, y compris la structure corporative, l'emplacement, l'aménagement et l'exploitation des lignes, ainsi que les tarifs et les droits. Les chemins de fer qui relèvent de la Commission comprennent ceux qui desservent plus d'une province, ceux qui circulent sur les tronçons canadiens des lignes américaines et ceux qui sont constitués en corporation au moyen d'une charte fédérale. En outre, la Commission exerce ses pouvoirs sur tout chemin de fer qui, par une loi du Parlement, a été déclaré d'utilité générale au Canada. Autrement dit, sauf ceux que possèdent les intérêts provinciaux en Ontario et en Colombie-Britannique, tous les chemins de fer canadiens relèvent de la Commission.

Une fois instituée, la Commission est devenue l'organisme tout désigné pour réglementer d'autres moyens de transport et de communication. La liste, en augmentation constante, comprend maintenant les sociétés de messagerie et de télégraphe, les compagnies de téléphone qui ne relèvent pas des autorités provinciales ou municipales, ainsi que les ponts internationaux et les tunnels, la navigation intérieure et, depuis peu, les pipe-lines (1949). Les règlements visant le trafic de la navigation intérieure sur les Grands lacs et le Saint-Laurent ne portent que sur les marchandises empaquetées et non les importantes expéditions en vrac de céréales, de houille et de minerai.

La plus récente révision des règlements visant le transport a été entreprise par la Commission royale d'enquête sur les transports, présidée par l'honorable W.-F.-A. Turgeon et qui a entendu une foule de témoignages en 1949-1950 et publié son rapport en 1951. (Voir *l'Annuaire* de 1952-1953, p. 770.) On a donné suite à certains de ses vœux en modifiant la loi des chemins de fer; d'autres lois ont déjà été mises en vigueur ou sont sur le point de l'être. Elles visent, entre autres questions: la péréquation des tarifs-marchandises entre toutes les régions du Canada, surtout les tarifs de taux de catégorie et les tarifs de taux sur un produit désigné calculés au mille; l'exigence d'après laquelle, lors de la publication des tarifs transcontinentaux de taux de concurrence, la majoration des taux correspondants, aux points intermédiaires, ne devra pas dépasser le tiers des taux antérieurs; le paiement par l'État des frais d'entretien de ce qu'on appelle les lignes du réseau transcontinental faisant le "pont" entre Sudbury, Capreol et Cochrane, d'une part, et Port-Arthur et Armstrong, d'autre part, jusqu'à concurrence d'une somme de 7 millions de dollars par année, montant devant contre-balancer certaines réductions de tarifs entre l'Est et l'Ouest du Canada; l'obligation de classer les comptes d'une façon uniforme, conformément aux prescriptions de la Commission des transports, dans le cas du Pacifique-Canadien et du National-Canadien; la simplification de la structure financière du National-Canadien, à savoir le remplacement de la dette envers l'État par des actions privilégiées.

Certains autres vœux de la Commission ont été réalisés ou font l'objet d'une étude en vue de l'être prochainement sans nécessiter de modifications à la loi, entre autres, l'établissement de règles uniformes concernant les wagnonnées mixtes et une révision générale de la classification des marchandises.

**Commission des transports aériens.**—On trouvera aux pp. 769-770 de *l'Annuaire* de 1952-1953 un sommaire de l'organisation administrative et des fonctions générales de la Commission des transports aériens.

L'industrie du transport aérien, comme bien d'autres, s'est profondément ressentie des répercussions exercées par la récente expansion de l'économie nationale; on a donc jugé opportun de modifier et de mettre à jour les règlements visant la