

transcontinental; le paiement par le gouvernement du Canada des frais d'entretien des lignes des réseaux de transcontinentaux qui fait le pont en Ontario (entre Sudbury, Capreol et Cochrane et entre Port Arthur et Armstrong), jusqu'à concurrence de sept millions de dollars par année, les montants ainsi reçus par les compagnies devant servir à la réduction des tarifs-marchandises entre l'est et l'ouest du Canada sur le parcours en question; enfin, l'imposition d'une classification uniforme des comptes à prescrire par la Commission des transports du Canada à l'intention du Pacifique-Canadien et du National-Canadien. Par suite de ces modifications, la Commission a prescrit une échelle uniforme de taux de catégorie par mille et poursuit l'étude de la péréquation des taux. Elle a également prescrit l'établissement d'une classification et d'un système de comptes uniformes pour les chemins de fer et approuvé une nouvelle classification des marchandises.

En vertu de la loi sur les transports, la Commission entend les demandes de permis autorisant les navires à transporter des marchandises ou des passagers moyennant rémunération entre des lieux du Canada situés sur les Grands lacs, et sur les fleuves Mackenzie et Yukon, à l'exception des marchandises en vrac sur des eaux autres que le Mackenzie. Elle ne délivre de permis, cependant, que si le service envisagé est nécessaire au public. Elle a également le pouvoir de réglementer les taxes exigibles à l'égard de ce genre de transport.

Les «taxes convenues» entre expéditeurs et voituriers, autorisées par la loi sur les transports, ont également été examinées par l'honorable W. F. A. Turgeon en 1955 et les propositions qu'il a faites ont été incorporées dans la loi modificatrice de 1955. Par suite de ces modifications, une convention visant une taxe convenue doit être souscrite sous forme de tarif et un duplicata d'original doit en être présenté à la Commission dans les sept jours; la taxe convenue prend effet vingt jours après la date de présentation de la convention, sans qu'il soit nécessaire à la Commission de l'approuver. La Commission a toujours le pouvoir de fixer une taxe en faveur d'un expéditeur qui est victime d'une distinction injuste du fait d'une taxe convenue; elle peut aussi modifier ou annuler après enquête une taxe convenue qui lui est déferée par le ministre des Transports ou le gouverneur en conseil.

Au cours de l'année 1961, la Commission a reçu 3,156 requêtes. Ces requêtes lui ont été présentées en vertu des dispositions de la loi sur les chemins de fer, de la loi sur les transports, de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et de certaines autres lois dont l'application lui incombe. Elle a rendu 3,279 ordonnances et 11 ordonnances générales.

Peu après avoir autorisé, en novembre 1958, une majoration provisoire de 17 p. 100 du tarif-marchandises, la Commission priait les chemins de fer de préciser, avant le 10 avril 1959, le montant des secours supplémentaires qu'ils désireraient. Mais, avant cette date, le gouvernement annonçait qu'il ne serait pas accordé d'autres augmentations générales avant un an, c'est-à-dire avant les conclusions d'une commission royale qui devait être instituée pour enquêter sur la tarification ferroviaire et autres questions relatives aux transports par chemin de fer. Cette commission royale a été nommée le 13 mai 1959; l'hon. C. P. McTague en a été désigné le président (M. M. A. MacPherson lui succéda plus tard). Elle a tenu des audiences dans tout le Canada pour recevoir les mémoires des chemins de fer et autres intéressés. La Commission déposait le premier volume de son rapport au mois de mars 1961 et le second en décembre 1961; un autre volume suivra. (Voir aussi pp. 822-823.)

Le 8 juillet 1959, le Parlement a adopté la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises. Mesure destinée à venir en aide aux expéditeurs, la loi établissait une caisse de 20 millions de dollars afin de permettre la réduction des tarifs de catégorie et des tarifs de denrées (autres que les tarifs de concurrence), sur les chemins de fer canadiens, pendant une période d'un an se terminant le 1^{er} août 1960. Conformément à la loi, la Commission des transports du Canada ordonnait de substituer une