

les chemins de fer, et la Commission peut imposer des tarifs à l'intention des expéditeurs qui ne peuvent recourir à d'autres moyens de transport, si les tarifs existants favorisent indûment les sociétés ferroviaires.

La Commission est chargée de la réglementation économique des services aériens commerciaux au Canada, et elle conseille le ministre des Transports sur les questions concernant l'aviation civile. La réglementation se rapporte aux services aériens canadiens au Canada et à l'étranger et aux services aériens étrangers en activité au Canada. Elle comprend la délivrance de permis pour ces services et la réglementation à l'égard des titulaires de permis. La Commission édicte des règlements concernant entre autres la classification des transporteurs aériens et des services commerciaux aériens, les comptes, registres et rapports, et les droits et tarifs.

La Commission participe activement aux travaux de l'Organisation de l'aviation civile internationale et peut entreprendre des négociations bilatérales au sujet d'échanges de droits de vol. En 1974, Air Canada, CP Air, Nordair et Pacific Western Airlines étaient les transporteurs internationaux réguliers en titre pour le Canada.

En vertu de la Loi sur les transports, la Commission étudie les demandes de permis autorisant les navires à transporter des marchandises et (ou) des passagers, moyennant un prix de louage ou une rétribution, entre des ports ou des endroits au Canada situés sur les Grands Lacs et sur les fleuves Mackenzie et Yukon. Les dispositions de la Loi ne s'appliquent pas au transport de marchandises en vrac sur des eaux autres que le fleuve Mackenzie. Avant d'accorder un permis, la Commission doit déterminer si la commodité et la nécessité du public exigent actuellement et exigeront dans l'avenir le service proposé et, ce faisant, elle peut prendre en considération toute objection pouvant être formulée aux termes de la Loi. Les tarifs doivent être déposés et la Commission a des pouvoirs de réglementation en la matière pour ce qui concerne ce genre de transport.

Aux termes de la Loi sur le pilotage, la Commission est autorisée à faire enquête au sujet des oppositions aux tarifs de pilotage proposés; elle peut entre autres tenir des audiences et faire des recommandations à l'Administration de pilotage concernée. En vertu de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, les transporteurs maritimes qui sont membres d'une conférence maritime doivent déposer auprès de la Commission des exemplaires de leurs accords, arrangements, contrats, contrats de clientèle et tarifs. Ces documents sont disponibles pour inspection pendant les heures d'affaires de la Commission.

La Commission est également autorisée, aux termes de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, à examiner toute plainte alléguant qu'un tarif existant comporte une distinction injuste et à formuler à cet égard une conclusion dont il sera fait rapport à l'Administration.

Au Canada, les lois relatives au cabotage réservent le mouvement des navires d'un point à un autre aux navires canadiens ou britanniques, selon la zone. Pour qu'un navire d'un pays étranger puisse faire du cabotage, une demande doit être présentée au ministère du Revenu national en vue d'obtenir une dispense. On fait alors appel à la Commission pour que celle-ci avise le ministre quant à la possibilité de recourir à un navire canadien.

La Commission administre en outre les subventions versées par le gouvernement fédéral pour l'entretien de certains services de cabotage et de navigation intérieure. Le tableau 15.1 donne le montant net de ces subventions versées en 1974-75, ainsi que les subventions contractuelles pour 1975-76.

## Transports ferroviaires

## 15.2

Le système ferroviaire canadien se compose essentiellement de deux réseaux transcontinentaux, complétés par un certain nombre de réseaux régionaux. Le Canadien National, propriété de l'État, est le service d'utilité publique le plus