

d'ennui qui caractérisait autrefois la vie rurale au Canada et dont le reflet assombrissait les pages de la littérature canadienne.

Dans l'introduction à ce chapitre sont relatées les tendances à la monopolisation qui ont rendu nécessaires les mesures de contrôle gouvernemental sur les moyens de transport et de communication qui n'appartiennent pas à l'État; on y a ajouté ce qui concerne la genèse de la Commission des Chemins de fer et ses attributions. Les sections de ce chapitre traitent successivement des chemins de fer, des tramways, des messageries, de la voirie, de l'automobilisme, de l'aviation, des canaux, de la navigation, des télégraphes, des téléphones et de l'administration postale.

## 1.—CONTRÔLE GOUVERNEMENTAL SUR LES TRANSPORTS ET MOYENS DE COMMUNICATION.

Les entreprises privées qui, depuis cinquante ans, ont assumé au Canada les transports et les communications, ont constamment manifesté la tendance constatée partout ailleurs dans le monde civilisé vers la fusion, c'est-à-dire le monopole. L'explication de cette absorption se trouve dans le fait que les entreprises de transports et de communications constituent, à vrai dire, un "monopole naturel", en ce sens qu'un tout petit nombre de puissantes compagnies peuvent mieux servir le public qu'un grand nombre de petites entreprises. L'exemple le plus frappant de cette règle, c'est la concentration des chemins de fer du pays entre les mains de la Compagnie Canadienne du Pacifique et de la Compagnie des Chemins de fer de l'État.

Cependant, cette absorption des petites compagnies par les grandes, conduisant tout droit au monopole et à la possibilité d'abus qui en découlent, le Canada, comme d'autres pays, a cru devoir établir un contrôle sur les tarifs et sur le fonctionnement des services de transport. Ce contrôle, en ce qui concerne les chemins de fer, a été confié au Bureau des Commissaires des Chemins de fer, dont l'autorité fut ces dernières années amplifiée, de manière à s'étendre sur différentes autres voies et moyens de transports et communications. Nous donnons plus loin un bref résumé de son rôle et de ses attributions.

Outre la Commission des Chemins de fer qui sert de frein aux plus grandes utilités publiques soumises à l'action du gouvernement fédéral, il existe dans plusieurs provinces des organismes similaires, chargés de la surveillance et du contrôle des utilités publiques locales dépendant des autorités provinciales. Parmi celles-ci citons la Commission municipale des chemins de fer d'Ontario, établie en 1906, laquelle dirige la construction et l'exploitation des chemins de fer, approuve leurs tarifs et leurs règlements affectant le public. Une Commission des Utilités publiques fut instituée dans la province de Québec en 1909, dont les pouvoirs s'exercent sur toutes les corporations de la province (autres que les municipalités) "qui possèdent, exploitent, gèrent ou dirigent des réseaux, usines ou aménagements pour la transmission des messages télégraphiques ou téléphoniques ou pour le transport des voyageurs ou des marchandises dans les chemins de fer ou tramways, ou pour la production, la transmission et la distribution au public, soit directement, soit indirectement, de la chaleur, de la lumière ou de la force motrice". La Nouvelle-Écosse et le Manitoba possèdent, l'un et l'autre, une Commission des Utilités publiques dont les attributions sont similaires; dans la Colombie Britannique les mêmes fonctions sont exercées par le ministère provincial des chemins de fer.

### Commission des Chemins de fer.

Au commencement de la période de construction des chemins de fer, les provinces canadiennes se préoccupaient beaucoup plus de la rapidité de leur développement que de la réglementation de leurs tarifs. Une loi de 1851 codifiant les règle-