

PARTIE I. — 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 du Canadien Pacifique et du Canadien National.

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, appartient aux Commissaires des Chemins de fer dont l'autorité fut amplifiée de manière à s'étendre sur différents autres moyens de transport et communication. 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 rouages similaires chargés de la surveillance et du contrôle des utilités publiques locales dépendant des autorités provinciales. Parmi ceux-ci citons la Commission Municipale et Ferroviaire 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 créée 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'une et l'autre, une Commission des Utilités Publiques dont les attributions sont similaires; dans trois autres provinces de l'ouest les mêmes fonctions sont exercées par les ministères provinciaux 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 règlements des voies ferrées disposait que ces tarifs seraient fixés par les directeurs de la compagnie puis soumis à l'approbation du gouverneur en son conseil. De plus, on comptait sur la concurrence pour maintenir les tarifs à un niveau raisonnable. Et, cependant, le temps qui s'écoulait amena une désillusion; on comprit que la concurrence n'était pas nécessairement un régulateur efficace. Par exemple, on se plaignait de ce que le Grand Tronc établit une discrimination préjudiciable aux intérêts du Canada en faisant payer un prix minime de Chicago à New York, en passant par le Canada, et se rattrapait au moyen d'un tarif très élevé sur les lignes du Haut-Canada. En 1888, le contrôle des tarifs fut attribué au comité des chemins de fer du Conseil Privé siégeant à Ottawa.