

des notes sur la genèse de la Commission des Chemins de fer et ses attributions. Les parties 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, de la radio et de l'administration postale.

PARTIE I.—CONTROLE GOUVERNEMENTAL SUR LES TRANSPORTS ET MOYENS DE COMMUNICATION.

Les entreprises privées qui, depuis cinquante ans, s'occupent des transports et des communications au Canada, 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 à la Commission des Chemins de fer dont l'autorité fut amplifiée de manière à s'étendre sur différents autres moyens de transport et communication. Nous donnons, pp. 676-678, 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 soumis 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, créée dans la province de Québec en 1909, exerce ses pouvoirs 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." La Nouvelle-Ecosse 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.

Le développement et la complexité toujours croissante dans le domaine des transports ont décidé le gouvernement fédéral à nommer en 1931 une Commission Royale chargée d'étudier le problème des transports au pays, particulièrement par rapport aux communications ferroviaires et aux moyens d'expédition, portant sur la situation actuelle et sur le développement futur du pays (voir pp. 658-660 de l'Annuaire de 1933.)

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-

* Revisé par P. F. Baillargeon, secrétaire de la Commission des Chemins de fer.