

objet désirable, tandis que les télégraphes et les téléphones ont concouru à l'annihilation des distances—le téléphone rural, en particulier, ayant grandement amélioré dans les campagnes les conditions sociales et économiques. La presse, elle aussi, par le bon marché des communications télégraphiques et le taux peu élevé des matières postales de seconde classe dans toutes les parties du pays, a énormément contribué à développer le sentiment national. Ces moyens de communication font le sujet des parties VI, VII, VIII et IX.

Dans la partie I de 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'Etat; on y a ajouté des notes sur la genèse de la Commission des Chemins de fer et ses attributions.

## PARTIE I.—CONTRÔLE DU GOUVERNEMENT SUR LES TRANSPORTS ET MOYENS DE COMMUNICATION.

Les problèmes du transport, parce qu'ils sont d'importance vitale dans la vie économique du Canada, occupent une partie considérable du temps et de la considération de nos parlementaires et de nos hommes publics. Avec le développement moderne des nouvelles méthodes, il devient de plus en plus important de se rendre compte que les nombreux moyens de transport—le rail, la route, l'eau et l'air—sont ou doivent être des parties corrélatives d'un tout complet. Chaque mode trouve place quand il s'agit d'assurer efficacement le transport nécessaire au Canada. C'est pourquoi le problème se ramène à l'ajustement des conditions dans lesquelles opère chacun de ces modes de telle sorte que le mouvement des voyageurs et du fret qui en résulte puisse se faire avec le maximum d'efficacité économique, c'est-à-dire, au taux le moins élevé possible proportionnellement à l'accommodation désirée. L'organisation du ministère fédéral des Transports est la reconnaissance de cette nécessité grandissante d'étudier les problèmes du transport et des communications qui s'y rattachent comme des parties d'un tout coordonné. Ce ministère fut organisé le 2 novembre 1936, sous l'autorité du c. 34, 1936, laissant à un ministère unique le droit de regard et de surveillance des chemins de fer, des canaux, des ports, de la marine et des vaisseaux, de l'aviation civile et de la radio. Le Service Météorologique dépend aussi du ministère des Transports.

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 éventuellement à la Commission des Chemins de fer. De temps en temps l'autorité réglementaire de la Commission fut amplifiée de manière à s'étendre d'une façon limitée à d'autres utilités. L'histoire et les fonctions de cet organisme paraissent dans un bref résumé aux pp. 662-663.