

des nouvelles méthodes, il importe de plus en plus de comprendre que les nombreux moyens de transport—le rail, la route, l'eau et l'air—sont ou doivent être des parties relatives d'un tout complet. Chaque mode trouve place quand il s'agit d'assurer efficacement le transport nécessaire au Canada. 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 et l'amalgamation. L'application de cette absorption se trouve dans le fait que les entreprises de transports et de communications constituent, à vrai dire, un "monopole naturel", c'est-à-dire un type d'entreprises qui peut mieux servir le public efficacement et économiquement lorsqu'une ou quelques compagnies contrôlent un type particulier de service à travers le pays. L'exemple frappant de ces fusions au Canada de nos jours, c'est la concentration du contrôle des chemins de fer du pays dans les mains du Canadien Pacifique et du Canadien National.

Cependant, comme ce contrôle contient des éléments de monopole et possiblement de surcharge qui déplaisent au public, on a jugé bon au Canada, comme en d'autres pays, d'établir une autorité pour contrôler les taux et autres conditions des services que les voituriers publics vendent au public. Ce contrôle, en ce qui concerne les chemins de fer qui sont sous la juridiction du Gouvernement, est confié à la Commission des Transports qui a remplacé la Commission des Chemins de fer. De temps à autre l'autorité réglementaire de la Commission a été étendue modérément à d'autres services publics. Suit un bref résumé de l'histoire et des fonctions de cet organisme.

Outre la Commission des Transports, qui s'occupe des grandes utilités publiques soumises à l'action du Gouvernement fédéral, plusieurs provinces ont des rouages similaires chargés de la surveillance et du contrôle des utilités locales dépendant des autorités provinciales, et de leurs taux. Parmi ceux-ci il y a le Ministère des Affaires Municipales d'Ontario (autrefois la Commission Municipale et Ferroviaire d'Ontario, établie en 1906); la Commission des Utilités Publiques du Québec établie en 1909; le Bureau des Commissaires des Utilités Publiques de la Nouvelle-Ecosse et la Commission des Utilités Publiques du Manitoba. Dans les trois autres provinces de l'Ouest les mêmes fonctions sont exercées par les ministères provinciaux des chemins de fer.

Commission des Transports au Canada*

L'Annuaire de 1940 contient aux pages 652-653 des paragraphes préliminaires sur la situation qui a amené l'introduction de la réglementation des chemins de fer au Canada par une commission.

La Commission, connue auparavant sous le nom de Commission des Chemins de Fer du Canada, a été organisée le 1er fév. 1904, conformément aux stipulations de la loi des chemins de fer de 1903 (3 Ed. VII, c. 58). A ses débuts elle se composait d'un commissaire en chef, d'un sous-chef et d'un commissaire. En 1908, on y ajouta un adjoint au commissaire en chef et deux autres commissaires. D'après la

* Révisé par P. F. Baillargeon, secrétaire de la Commission des Transports au Canada.