

où la population est ainsi répartie et qui produit surtout pour l'exportation, comme le font les agriculteurs de l'Ouest, ou, comme les manufacturiers, pour la consommation dans les parties lointaines du pays même.

Pour mettre en lumière la valeur de chacun des moyens de transport, le présent chapitre de l'*Annuaire*, après avoir traité dans la partie I de la réglementation d'Etat sur les transports et les communications, étudie en particulier, dans les parties II, III, IV et V respectivement, les quatre principaux moyens de transport: le rail, la route, l'eau et l'air. Chaque partie est conçue de façon à montrer: (1) le matériel d'exploitation, l'outillage et les facilités; (2) ce qu'il en coûte au peuple canadien; et (3) le trafic ou les services rendus, dans la mesure où il existe des statistiques sur chaque sujet.

Non moins important, du point de vue social et économique, est le développement des communications dans un pays si vaste et dont les centres de population sont si éparés. La poste a été un facteur important bien que peu reconnu de solidarité entre la population des différentes parties du Canada, et la radio vient maintenant se joindre à la poursuite de ce même objet désirable; quant au télégraphe et au téléphone, ils ont fortement concouru à abolir les distances—le téléphone rural ayant particulièrement contribué à la vie sociale et économique des campagnes. La presse, elle aussi, secondée par des communications télégraphiques et par câble à bon marché et par un tarif postal peu élevé sur les matières de deuxième classe dans toutes les parties du pays, a aidé à développer le sentiment national. Ces moyens de communication sont étudiés dans les parties VI, VII, VIII et IX.

## **PARTIE I.—RÈGLEMENTATION D'ÉTAT SUR LES MOYENS DE TRANSPORT ET DE COMMUNICATION**

### **Section 1.—Règlementation d'État sur les moyens de transport\***

Avec l'essor moderne des nouvelles méthodes, il importe de plus en plus de comprendre que les divers moyens de transport—le rail, la route, l'eau et l'air—sont ou devraient être des parties corrélatives d'un tout complet. Chaque mode trouve place quand il s'agit d'assurer efficacement le transport nécessaire au Canada. Le ministère fédéral des Transports fut organisé le 2 novembre 1936, sous l'autorité du c. 34 des statuts de 1936, afin d'unifier sous un seul ministère la régie et la surveillance des chemins de fer, des canaux, des ports, de la marine et de la navigation, de l'aviation civile, de la radio et de la météorologie.

Les entreprises de transports et communications constituent, généralement parlant, un "monopole naturel", i.e. un mode d'entreprises qui peut servir le public plus efficacement et économiquement lorsqu'une ou quelques compagnies ont la haute main sur un genre particulier de service à travers le pays. C'est pourquoi il y a eu une forte tendance à la consolidation et l'amalgamation au Canada au cours du dernier demi-siècle. La concentration de l'exploitation des chemins de fer du pays dans les mains du Pacifique Canadien et des chemins de fer Nationaux constitue l'exemple frappant de ces fusions au Canada ces dernières années.

Cette concentration comporte inévitablement des éléments de monopole et des majorations possibles des tarifs, et il a été jugé bon au Canada, comme en d'autres pays, d'établir une autorité pour régler les tarifs et les autres conditions des services que les voituriers publics fournissent au pays. Ce contrôle en ce qui con-

\* Rédigé en collaboration avec la Commission des transports, la Commission des transports aériens et le ministère des Transports.