

de la Colombie-Britannique. Le transport peu coûteux s'impose dans un pays où la population est ainsi disséminée et qui produit pour le marché étranger de même que pour 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'État sur les transports et les communications, étudiée 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.

Du point de vue économique et social, le développement des communications, dans un pays aussi vaste et où les centres de population sont si épars, est à peine moins important que celui des transports. La poste a été un grand facteur de solidarité parmi la population, à laquelle la radio vient de nos jours apporter aussi son concours. Le télégraphe et le téléphone ont fortement contribué à amoindrir les distances et à rendre les relations plus étroites; le téléphone rural a été un bienfait particulier pour la vie économique et sociale des campagnes. La presse, secondée par des communications par télégraphe et par câble à bon marché et par un tarif postal peu élevé 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*

En vue d'assurer les moyens de transport nécessaires, le rail, la route, l'eau et l'air devraient faire partie intégrante d'un système général où chacun ait sa place. Le ministère fédéral des Transports fut organisé le 2 novembre 1936, sous l'autorité du ch. 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 de communications constituent, généralement parlant, un "monopole naturel", i.e. un mode d'entreprise qui peut servir le public plus efficacement et plus économiquement lorsqu'un ou quelques organismes ont la haute main sur un genre particulier de service à travers le pays. C'est pourquoi il y a eu une forte tendance vers la consolidation et la fusion au cours du dernier demi-siècle. La concentration de l'exploitation ferroviaire 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; il a donc 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.