

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 pour la population un grand facteur de solidarité à laquelle la radio vient de nos jours apporter 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 de deuxième classe peu élevé 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 OFFICIELLE DES MOYENS DE TRANSPORT ET DE COMMUNICATION

Section 1.—Règlementation officielle des moyens de transport*

En vue d'assurer les moyens de transport nécessaires, le rail, la route, l'eau et l'air doivent constituer les organes reliés les uns aux autres d'un système général où chacun ait sa place. Le ministère fédéral des Transports fut organisé le 2 novembre 1936, sous l'empire du chapitre 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 transports et les 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 peut s'accompagner d'éléments de monopole et de 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. La réglementation, en ce qui concerne les chemins de fer à charte ou qui relèvent du gouvernement fédéral, est maintenant assurée par la Commission des transports. De temps à autre, l'autorité de la Commission a été étendue jusqu'à un certain point à d'autres services publics (voir ci-dessous "Commission des transports aériens", pages 769-770).

Outre la Commission des transports, plusieurs provinces comptent des organismes dont les fonctions comprennent entre autres la surveillance et la réglementation des services publics locaux qui relèvent des autorités provinciales ainsi que la réglementation de leurs tarifs. Parmi ces organismes figurent le ministère des Affaires municipales d'Ontario (autrefois la Commission municipale et ferroviaire d'Ontario, établie en 1906), la Commission des services publics du Québec, établie en 1909, le Bureau des commissaires des services publics de la Nouvelle-Écosse et la Commission des services publics du Manitoba. Dans les trois autres provinces de l'Ouest, les mêmes fonctions sont exercées par le ministère provincial des Chemins de fer.

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