

moins important que celui des transports. Le télégraphe et le téléphone ont fortement contribué à raccourcir les distances et à rendre les relations plus étroites; le téléphone rural a particulièrement favorisé la vie économique et sociale des campagnes. La poste a été pour la population un grand facteur de solidarité à laquelle la radio vient de nos jours apporter son concours. Depuis quelques années, la radio-diffusion et diverses autres formes de communications par radio jouent un rôle très important dans le développement culturel et le domaine économique en général. La presse, secondée par des communications par télégraphe et par câble 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 communications sont étudiés aux parties VI, VII, VIII et IX.

PARTIE I.—RÈGLEMENTATION OFFICIELLE DES MOYENS DE TRANSPORT ET DE COMMUNICATION

Section 1.—Réglementation 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.

La voirie relève surtout des gouvernements provinciaux ou municipaux (voir partie III).

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 une forte tendance vers la consolidation et la fusion s'est manifestée 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 réglementer 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 749-750).

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

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