

PARTIE I.—RÉGLEMENTATION OFFICIELLE DES MOYENS DE TRANSPORT

La surveillance et la réglementation des moyens de transport par l'autorité fédérale remontent en grande partie à l'époque où les entreprises ferroviaires du pays monopolisaient pour ainsi dire les transports. Des problèmes particuliers avaient déterminé directement la réglementation: la prévention des injustices relatives aux tarifs et aux frais et dues au caractère monopolisateur de l'industrie, par exemple, ou encore la sécurité des moyens de transport et de leurs méthodes d'exploitation. Mais les chemins de fer allaient être tellement liés à l'intérêt public que cette réglementation fut accrue au point de devenir la plus complète de toutes celles qui visent une industrie canadienne.

Entre temps, la concurrence croissante née des progrès du transport routier a fort modifié la situation. A l'inverse de celle qui s'exerçait à l'origine entre les sociétés ferroviaires, la concurrence d'aujourd'hui n'indique guère de tendance à la fusion des entreprises et au retour du semi-monopole. Si nombreux sont les expéditeurs qui assurent leur propre livraison que, de toute évidence, la concurrence actuelle entre voituriers deviendra dans une large mesure un trait permanent de l'industrie du transport.

Rien d'étonnant que des règlements qui, s'agissait-il de monopole, ne pesaient pas aux chemins de fer ou ne comportaient que des sanctions théoriques, puissent être jugés de plus en plus restrictifs et gênants une fois la concurrence devenue très vive. Les autorités doivent donc envisager de refondre un à un les règlements, pour conserver, dans l'intérêt du public, ceux que nécessite encore le monopole ou le quasi-monopole des chemins de fer et, là où la concurrence assure au public une protection suffisante, en relâcher d'autres afin de permettre aux services ferroviaires de la soutenir plus efficacement. Il importe moins maintenant de régir un monopole que de coordonner divers modes de transport qui se font concurrence.

En 1936, le ministère fédéral des Chemins de fer et Canaux est devenu le ministère des Transports, ce qui a centralisé 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. La question de la régie de la circulation routière interprovinciale et internationale a été résolue par le jugement du comité judiciaire du Conseil privé, en date du 22 février 1954, décrétant que la régie relevait du gouvernement fédéral.

Une conférence entre les représentants des gouvernements fédéral et provinciaux a eu lieu à Ottawa en avril 1954 pour étudier les moyens de donner suite à cette décision. Le 26 juin 1954, le Parlement a adopté la loi sur le transport par véhicule à moteur, loi qui accorde à toutes les provinces qui le désirent le droit d'appliquer au transport routier interprovincial et international les mêmes règlements au sujet des permis de commodité et de nécessité publiques et de taux que ceux qui s'appliquent aux entreprises exploitées uniquement dans la province. Cette loi a depuis lors été proclamée dans l'Alberta, la Colombie-Britannique, le Manitoba, la Nouvelle-Écosse, l'Ontario, l'Île-du-Prince-Édouard et la Saskatchewan.

Aux termes de la loi de 1938 sur les transports, la Commission des chemins de fer est devenue la Commission des transports et, à l'autorité qu'elle exerçait à l'égard des chemins de fer, est venue s'ajouter la régie de certains aspects du transport par eau sur les Grands lacs et sur le Yukon et le Mackenzie.