

et au retour du semi-monopole. Si nombreux sont les expéditeurs qui assurent leur propre livraison que, de toute évidence, la concurrence actuelle entre transporteurs 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 sur les chemins de fer ou ne comportaient que des sanctions théoriques, puissent être jugés de plus en plus restrictifs et gênants pour la concurrence devenue très intense. 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 adoucir d'autres afin de permettre aux services ferroviaires de la soutenir plus efficacement. Il importe moins maintenant de régir un monopole que de maintenir l'équilibre entre divers modes de transport qui se font concurrence. Une indication de cette tendance est fournie par la modification de la loi des Transports approuvée en 1955, qui autorise les chemins de fer à publier comme tarifs adoptés les tarifs prévus par contrat avec les expéditeurs.

Le 2 novembre 1936, la fusion du ministère des Chemins de fer et Canaux et du ministère de la Marine avec la Division de l'aviation civile du ministère de la Défense nationale a centralisé les chemins de fer, les canaux, les ports, la marine et la navigation, l'aviation civile, la radio et la météorologie sous le nouveau ministère des Transports.

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 véhicules 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 d'exploiter une ligne de transport publique nécessaire et les mêmes tarifs que ceux qui s'appliquent aux entreprises exploitées uniquement dans la province. Cette loi a depuis lors été adoptée dans sept provinces.

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 sur les chemins de fer, est venue s'ajouter la régie de certaines questions du transport par eau sur les Grands lacs, sur le Yukon et le Mackenzie.

La Commission royale d'enquête sur les transports, dans le rapport qu'elle a présenté au Parlement en 1951, recommandait une coordination plus complète des moyens de transport, en confiant à une seule Commission les fonctions actuellement dévolues à la Commission des transports, à la Commission des transports aériens et à la Commission maritime du Canada. Le Parlement n'a pas donné suite à ce vœu.

**La Commission des transports du Canada.**—L'*Annuaire* de 1940, aux pp. 652-653, explique la situation qui a amené la réglementation des chemins de fer du Canada par une Commission et fournit d'autres renseignements sur l'organisation de la Commission des transports, ses méthodes, ses décisions, etc.

Pour ce qui est du transport par rail, les pouvoirs de la Commission s'étendent à presque tous les aspects de l'activité des chemins de fer, y compris la structure corporative, l'emplacement, l'aménagement et l'exploitation des lignes, ainsi que les tarifs et les droits. Les chemins de fer qui relèvent de la Commission comprennent ceux qui desservent plus d'une province, ceux qui circulent sur les tronçons canadiens des lignes américaines et ceux qui sont constitués en corporation au moyen d'une charte fédérale. En outre, la Commission exerce ses pouvoirs sur tout chemin de fer qui, par une loi du Parlement, a été déclaré d'utilité générale au Canada. Autrement dit, sauf ceux qui sont propriété des provinces de l'Ontario et de la Colombie-Britannique, tous les chemins de fer canadiens relèvent de la Commission.

Une fois instituée, la Commission est devenue l'organisme tout désigné pour régler d'autres moyens de transport et de communication. La liste, en augmentation constante, comprend maintenant les sociétés de messagerie et de télégraphe, les compagnies