

en vertu de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, sur le transport local effectué par chemin de fer au Canada à l'est de Lévis (P.Q.); 5° maintien de la subvention courante de 30 p. 100 applicable aux provinces Maritimes, sur le trafic de la région située à l'est de Lévis jusqu'à des gares au Canada situées à l'ouest de Lévis; 6° suppression de la subvention annuelle de 7 millions dite du «pont-rail» qui s'applique depuis 1951 au trafic non concurrentiel acheminé par fer entre l'Est et l'Ouest du Canada, au nord du lac Supérieur; 7° reprise par le gouvernement fédéral de l'examen de sa politique de subventionner le transport des grains de provenance des provinces des Prairies vers d'autres régions du Canada.

En général, la Commission s'est dit que la concurrence plutôt que la réglementation devrait primer. Par conséquent, elle a exhorté les provinces à ne pas réglementer les tarifs ou le régime d'entrée dans l'industrie. (Fait étrange, en 1962 une Commission royale nommée par la province de Terre-Neuve en est venue à une conclusion absolument contraire sur ce point.) Toutefois, la Commission MacPherson a proposé que la Commission des transports du Canada s'assure que les chemins de fer n'abaissent pas les tarifs au-dessous de leurs déboursés, quelle que soit la marchandise qu'ils transportent, et livrent ainsi une concurrence injuste aux camionneurs. La Commission estimait que, autant que possible, les transporteurs et les expéditeurs devraient défrayer entièrement les installations qu'ils utilisent et qui sont fournies aux frais du public. Elle a reconnu que certains chemins de fer, grandes routes et aéroports sont nécessaires à la défense nationale, à la mise en valeur des ressources nouvellement découvertes et difficiles d'accès, et au maintien de services de voyageurs et de marchandises aux endroits dépourvus d'autres moyens de transport. Dans ces cas, les frais devraient être directement à la charge du gouvernement et non des transporteurs ou des expéditeurs. Enfin, la Commission s'est inspirée du principe selon lequel la politique du gouvernement doit être neutre: elle ne doit pas favoriser un mode de transport plutôt qu'un autre. Ce qui veut dire, entre autres choses, que toute subvention qui continuera d'être versée aux chemins de fer en vertu de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes devra aussi être versée aux transporteurs publics qui utilisent les autres modes de transport.

Pour différentes raisons, aucune des recommandations de la Commission MacPherson n'a encore fait l'objet d'une loi (août 1962), mais au cours de l'année close le 31 mars 1962, les chemins de fer ont reçu du gouvernement fédéral 50 millions en paiement provisoire découlant des recommandations de la Commission, plus 20 millions devant servir expressément à l'abaissement du tarif-marchandises. Ces sommes venaient s'ajouter aux versements effectués aux chemins de fer en vertu de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et d'autres lois plus anciennes.

PARTIE I.—RÉGLEMENTATION OFFICIELLE DES MOYENS DE TRANSPORT

La surveillance et la réglementation des moyens de transport par les autorités fédérales remontent en grande partie à l'époque où les entreprises ferroviaires du pays monopolisaient pour ainsi dire les transports. Des problèmes particuliers en avaient déterminé directement la réglementation: la prévention de la discrimination en matière de tarifs découlant du 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 avaient été 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 des transports routiers 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