

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 transporteurs est devenue, dans une large mesure, un trait permanent des transports.

Rien d'étonnant que des règlements qui, en régime monopolisateur, 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 refondre un à un les règlements pour conserver, dans l'intérêt du public, ceux qui nécessitent encore le monopole ou 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 sur les transports adoptée en 1955, qui autorise les chemins de fer de passer, avec les expéditeurs, un contrat aux taux prévus, dits les «taxes convenues».

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 au nouveau ministère des Transports.

La voirie relève surtout des gouvernements provinciaux ou municipaux. La question de la régie des transports routiers interprovinciaux et internationaux a été résolue par le jugement du comité judiciaire du Conseil privé (22 février 1954) décrétant qu'elle relevait du gouvernement fédéral. Une conférence réunissant 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 aux transports routiers interprovinciaux et internationaux les mêmes règlements au sujet des permis d'exploitation et des tarifs que ceux qui s'appliquent aux entreprises exploitées uniquement dans la province. La loi a été proclamée dans sept provinces.

La Commission des transports du Canada.—Créée par la loi de 1903 sur les chemins de fer, cette commission était dénommée *Commission des chemins de fer*; la loi de 1938 sur les transports lui a donné son nom actuel. Organisée le 1^{er} février 1904, elle héritait de tous les pouvoirs et attributions de son prédécesseur, le Comité des chemins de fer du Conseil privé. Elle était également investie de nouveaux pouvoirs et attributions qui, depuis cette date, se sont fort accrus. Au début, elle se composait d'un commissaire en chef, d'un commissaire en chef suppléant et d'un commissaire. En 1908, ses cadres furent élargis par l'adjonction d'un commissaire en chef adjoint et de deux autres commissaires. La Commission est constituée comme cour d'archives par la loi sur les chemins de fer et reconnue comme telle par les autres cours, mais elle possède aussi des pouvoirs de réglementation et d'administration très étendus.

Elle règle à huis clos la plupart des requêtes et des plaintes dont elle est saisie, mais elle tient des audiences publiques en divers lieux du Canada suivant qu'elle le juge à propos, surtout pour la commodité des parties et pour leur éviter des dépenses. Aux audiences publiques, les dépositions sont faites sous serment et les parties en cause comparaissent en personne ou se font représenter. Toute conclusion ou décision sur une question de fait qui est de son ressort est obligatoire et définitive et aucune de ses ordonnances ou décisions ne peut être contestée ni faire l'objet d'un nouvel examen, si ce n'est après appel interjeté devant la Cour suprême du Canada sur un