

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, et l'industrie des transports reflète maintenant dans une grande mesure la concurrence actuelle entre les transporteurs publics. Dans les circonstances, 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.

En 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, mais la loi sur le transport par véhicule à moteur 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<sup>er</sup> février 1904, elle héritait de tous les pouvoirs et attributions de son prédécesseur, le Comité des chemins de fer du Conseil privé. La Commission, qui compte actuellement un commissaire en chef, un commissaire en chef suppléant, un commissaire en chef adjoint et trois commissaires, possède des pouvoirs de réglementation et d'administration très étendus et est également constituée comme cour d'archives par la loi sur les chemins de fer et reconnue comme telle par les autres cours. 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 point de droit ou de compétence avec l'autorisation d'un juge de cette cour, ou sur instruction du gouverneur en conseil\*.

La Commission, en vertu de plus d'une vingtaine de lois du Parlement, notamment la loi sur les chemins de fer et la loi sur les transports, exerce son autorité sur les transports par fer et par voie d'eau intérieure et sur les communications téléphoniques et télégraphiques.

\* Le compte rendu des jugements de la Commission est donné dans *Canadian Railway Cases* et *Canadian Railway and Transport Cases*, et les jugements, ordonnances, décisions et règlements sont publiés par l'Imprimeur de la Reine à Ottawa dans *J.O.R. & R.*