

maritime actuelle, l'apport fourni à l'expansion ferroviaire et à la réalisation de nombreux embranchements, la fondation de la société Air Canada, les investissements importants dans les aéroports et les installations aéronautiques et la construction de la Route transcanadienne illustrent bien son rôle au chapitre du développement. La réglementation économique comprend le contrôle des tarifs du transport et des services de transport, exercé par diverses organismes fédéraux, dont la Commission des transports du Canada, la Commission des transports aériens et la Commission maritime canadienne.

Le ministère fédéral des Transports et les diverses sociétés de la Couronne faisant rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports ont juridiction sur les canaux, les ports, la navigation, l'aviation civile ainsi que sur les chemins de fer interprovinciaux et internationaux. Le transport, par pipeline, du gaz, du pétrole brut ou ses dérivés, relève de l'Office national de l'Énergie. La régie des transports routiers interprovinciaux et internationaux incombe également au gouvernement fédéral, mais la loi de 1954 sur le transport par véhicule à moteur accorde aux commissions de transport provinciales le droit d'exercer ces pouvoirs.

La réglementation des chemins de fer remonte à l'époque où les entreprises ferroviaires possédaient de fait le monopole des transports au pays. Des mesures visant à protéger le public contre des tarifs excessifs, la discrimination injuste ou toute autre pratique nuisible, ainsi que des mesures visant à assurer la sécurité de l'exploitation ont, au cours des années, soumis les entreprises ferroviaires à une réglementation plus complète que celle qui vise toute autre industrie canadienne. Entre-temps, l'essor des services de transport routier, aérien et par pipeline a mis fin au monopole des chemins de fer en ce qui concerne une bonne proportion du trafic, et, par conséquent, a plongé les sociétés ferroviaires dans une situation fort concurrentielle.

En 1959, le gouvernement chargeait une commission royale d'enquêter sur la tarification ferroviaire et sur d'autres questions relatives au transport par chemin de fer; l'hon. C. P. McTague en a été désigné le président (M. M. A. MacPherson lui succéda plus tard). La Commission publia ses conclusions en trois volumes qui ont été déposés entre mars 1961 et juillet 1962. Le rapport précisait qu'il importe moins maintenant de régir un monopole que de maintenir l'équilibre entre divers modes de transport concurrentiels.

On retrouve, en janvier 1967, la législation fondée sur les résultats de la Commission royale d'enquête MacPherson sous la forme du bill C-231. La loi projetée définit une politique nationale du transport au Canada, en vue de réaliser le système de transport économique et efficace qui fera le meilleur usage de tous les moyens de transport disponibles au prix global le plus bas. Le bill prévoit la création d'une Commission canadienne des Transports qui remplira les fonctions qu'exercent trois Commissions actuelles,—la Commission des transports du Canada, la Commission des transports aériens et la Commission maritime canadienne. Il prévoit aussi la réglementation du transport par pipelines de denrées autres que le pétrole et le gaz, moyen de transport comparativement nouveau et prometteur. Le bill précise également les cadres d'une réglementation de l'industrie du transport routier interprovincial et international, que pourrait appliquer la nouvelle Commission canadienne des transports.

L'objet du bill C-231 est d'établir des conditions favorables au développement de l'industrie du transport et à la protection du public contre les tarifs excessifs ou discriminatoires, par voie de concurrence entre les moyens de transport plutôt que par réglementation. Certains règlements gênants et périmés pèseront moins sur les sociétés ferroviaires afin de leur permettre d'affronter la concurrence. Par contre, un expéditeur qui n'a pas d'autre choix pratique que d'expédier ses marchandises par chemin de fer pourra demander à la nouvelle Commission de lui fixer un tarif maximal. Le bill prévoit aussi une procédure qui permettra aux sociétés ferroviaires, tout en sauvegardant l'intérêt public, d'abandonner certaines lignes et de se retirer de certains services de voyageurs là où ils ne sont plus nécessaires.

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