

PARTIE I.—EXPANSION ET RÉGLEMENTATION OFFICIELLES DES TRANSPORTS

Le gouvernement fédéral joue un double rôle dans l'expansion des services de transports. Dans le premier cas, il vise à assurer le développement et la croissance de moyens de transports appropriés à l'époque, et dans le second, il s'occupe de la réglementation économique des tarifs et des services ainsi que de la réglementation d'ordre technique, pour assurer les normes de sécurité des moyens de transports et pour d'autres fins. La construction de canaux, depuis ceux de l'époque de la Confédération jusqu'à la Voie 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.

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 de 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 actuellement 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 placé 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. La Commission précisait qu'il importe moins maintenant de réglementer un monopole que de maintenir l'équilibre entre divers modes de transport concurrentiels. La législation fondée sur les résultats de la Commission royale d'enquête a été adoptée par le Parlement et a reçu la sanction royale le 9 février 1967. Le statut, nommé loi nationale sur les transports, 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 statut 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 précise également les cadres d'une réglementation du transport par pipelines de denrées autres que le pétrole et le gaz et du transport routier interprovincial et international, que pourrait appliquer la nouvelle Commission canadienne des transports.

L'objet de cette loi 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 pèsent 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 peut demander à la nouvelle Commission de lui fixer un tarif maximal. La loi prévoit aussi une procédure qui permettra aux sociétés ferroviaires, tout en sauvegardant l'intérêt public, d'abandonner certaines lignes et de retirer certains services de voyageurs là où ils ne sont plus nécessaires.