

Le 16 juillet 1976, le gouverneur en conseil exemptait de l'application de la Loi sur le transport par véhicule à moteur le service Roadcruiser exploité par le Canadien National à Terre-Neuve. Ce service d'autobus relève actuellement du Comité des transports par véhicule à moteur de la Commission canadienne des transports, et est soumis à l'application de la Partie III de la Loi nationale sur les transports (SRC 1970, chap. N-17).

La réglementation des chemins de fer remonte à l'époque où les sociétés ferroviaires possédaient en fait le monopole des transports. Des mesures visant d'une part à protéger le public contre des tarifs excessifs, une discrimination injuste ou toute autre pratique nuisible, et d'autre part à assurer la sécurité de l'exploitation ont soumis les transports ferroviaires à la plus complète réglementation que connaisse une industrie canadienne. Toutefois, l'essor rapide des services de transport routier, aérien et par pipeline a supprimé le quasi-monopole des chemins de fer, ce qui a eu pour effet de placer ceux-ci dans une situation de forte concurrence.

La Loi nationale sur les transports (SRC 1970, chap. N-17) définit une politique nationale des transports au Canada, visant l'efficacité maximale de tous les moyens de transport disponibles au prix de revient le plus bas. Elle prévoyait la création d'une Commission canadienne des transports pour remplir les fonctions qu'exerçaient auparavant trois Commissions: la Commission des transports du Canada, la Commission des transports aériens et la Commission maritime canadienne. Elle a établi un cadre pour la réglementation, par la Commission canadienne des transports, du transport routier interprovincial et international et du transport par pipeline de produits autres que le pétrole et le gaz naturel.

En général, l'objet de cette Loi est de développer l'industrie des transports tout en protégeant le public contre les tarifs excessifs ou discriminatoires. Les sociétés ferroviaires sont libérées de certains des règlements périmés les plus gênants qui les empêchaient de soutenir efficacement la concurrence. Par ailleurs, un expéditeur qui n'a pas d'autre choix que d'envoyer ses marchandises par chemin de fer peut demander à la Commission de lui fixer un tarif maximal. Tout en protégeant l'intérêt public, la Loi prévoit l'abandon de certaines lignes et la suppression des services de transport des passagers là où ils ne sont plus nécessaires.

La Commission canadienne des transports a constitué plusieurs comités, entre autres le Comité des transports par chemin de fer, le Comité des transports aériens, le Comité des transports par eau, le Comité des transports par pipelines de denrées et le Comité des transports par véhicule à moteur. La Commission est une cour d'archives; ses décisions sont exécutoires dans sa sphère de compétence et ne peuvent être examinées que s'il y a appel à la Cour suprême du Canada sur une question de droit ou de compétence, ou par le gouverneur en conseil. Toutefois, une partie qui a présenté une demande de permis en vertu de la Loi sur l'aéronautique ou de la Loi sur les transports peut en appeler au ministre des Transports. En vertu de plusieurs lois du Parlement, notamment de la Loi sur les chemins de fer, de la Loi sur l'aéronautique et de la Loi sur les transports, les transports par rail, par air et par voies d'eau intérieures relèvent de la Commission.

Aux termes de la Loi sur les chemins de fer, sont du ressort de la Commission la construction, l'entretien et l'exploitation des chemins de fer soumis à l'autorité législative du Parlement, y compris les questions de génie, le tracé des voies, les passages à niveau et la protection à y assurer, la sécurité des trains, les règles d'exploitation, les enquêtes sur les accidents, les aménagements et installations, l'abandon de services et l'uniformité de la comptabilité ferroviaire. La Commission réglemente les péages des ponts et tunnels internationaux.

Exception faite de certains taux statutaires, et sous réserve des pouvoirs de la Commission d'intervenir lorsqu'elle constate que des taux sont à l'encontre de l'intérêt public, les sociétés ferroviaires sont libres de fixer leurs propres tarifs. Toutefois, les taux doivent être compensatoires, suivant la définition de la Loi sur