

canadienne des transports joue un rôle de réglementation indépendant. Air Canada, les Chemins de fer Nationaux du Canada et la Société des transports du Nord Limitée sont des sociétés de la Couronne qui sont comptables au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports.

Les canaux, les ports, la navigation, l'aviation civile ainsi que les chemins de fer interprovinciaux et internationaux relèvent du ministère fédéral des Transports et de divers organismes de la Couronne. Les transports routiers extraprovinciaux et internationaux pour compte d'autrui relèvent également du gouvernement fédéral, mais aux termes de la Loi fédérale de 1954 sur le transport par véhicule à moteur (SRC 1970, chap. M-14) la fonction de régie est exercée par les commissions provinciales des transports sauf en ce qui concerne le service Roadcruiser exploité par le Canadien National à Terre-Neuve, exempté par décret du conseil en juillet 1976. Ce service d'autobus relève actuellement du Comité des transports par véhicule à moteur de la Commission canadienne des transports, et est soumis à 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.

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, la législation permet aux sociétés ferroviaires de fixer leurs propres tarifs en fonction des forces qui s'exercent sur le marché. Toutefois, ces taux doivent être compensatoires, suivant la définition de la Loi sur les chemins de fer, et la Commission peut imposer des tarifs à l'intention des expéditeurs qui ne peuvent recourir à d'autres