

gouvernement. Dans le but d'étudier la question et si possible de lui trouver des remèdes, le gouvernement du Dominion nomma une Commission Royale par ordre en conseil, C.P. 2910, daté du 20 novembre 1931. La Commission, sous la présidence du très-honorable Lyman P. Duff, juge de la Cour Suprême du Canada, siégea dans toutes les parties du pays et le 13 septembre 1932 elle soumit son rapport.

Ce rapport condamnait la compétition illimitée et extravagante entre le Canadien National et le Canadien Pacifique et l'absence de coopération pour répondre aux besoins des transports du pays et qui avait fait construire des embranchements, des hôtels et autres facilités grandement en excédent des besoins actuels. La Commission était d'opinion que cette compétition agressive devait cesser et dans sa conclusion finale disait :

"Nous nous sentons tenus, par notre devoir envers le public, de donner un avertissement grave à la population canadienne. A moins que le pays ne soit prêt à adopter le plan que nous avons proposé, ou quelque autre mesure aussi efficace, afin d'assurer l'exploitation efficace et économique des deux réseaux et, par ce moyen, non seulement de soulager le trésor fédéral mais d'améliorer la situation financière du réseau privé, alors le seul recours serait, soit de réduire les dépenses publiques dans d'autres domaines, soit d'alourdir le fardeau des impôts sous lequel peinent les industries de ce pays. Sans l'adoption de l'une ou l'autre de ces mesures, et il y a une limite à leur application, la stabilité des finances publiques et le crédit du Pacifique-Canadien seront menacés, et il en résultera des conséquences graves pour la population canadienne et pour ceux qui ont placé leurs épargnes dans ce chemin de fer."

Pour appliquer ces remèdes elle recommandait :

(1) Que le Bureau des directeurs du Canadien National fût réduit à trois régisseurs (au lieu de 17), et que la majorité des régisseurs qui doit inclure la voix du président, gouverne ses décisions.

(2) Que le budget annuel du chemin de fer fût sous le contrôle des régisseurs et soumis chaque année au Parlement. Que les déficits annuels devraient être votés par Parlement au lieu d'être ajustés par l'émission d'obligations.

(3) Une audition continue devra être faite par des auditeurs indépendants nommés par le Parlement.

(4) L'obligation statutaire imposée aux syndics du Canadien National et aux directeurs du Canadien Pacifique d'adopter aussi tôt que pratique telles mesures coopératives, plans et arrangements susceptibles de faire disparaître les doublures de service et de facilité afin de coopérer conjointement et autant que possible dans l'emploi de toutes les facilités disponibles.

(5) Pour faciliter cette coopération la formation d'un tribunal composé du Commissaire en chef de la Commission des chemins de fer comme président et un représentant de chacun des deux chemins de fer pour régler toute dispute entre les chemins de fer spécialement des mesures ou arrangements de collaboration. Ce tribunal pourra être augmenté par l'addition d'un représentant de chacune des compagnies de chemin de fer si celui-ci considère la chose désirable. Ce tribunal devrait avoir juridiction sur les points suivants :

"(a) Usage en commun des têtes de lignes.

(b) Droits de passage et usage en commun des voies là où il y a chevauchement de services rapprochés ou éloignés, ou là où le chevauchement peut être évité.

(c) Contrôle et prohibition dans la construction de lignes nouvelles et l'installation de facilités et de services additionnels où il n'y a pas de besoin public essentiel.

(d) L'usage en commun des facilités là où la chose faciliterait l'économie ou permettrait la suppression de doubles facilités ou services non rémunérateurs.

(e) L'abandon de lignes, services ou facilités.

(f) La mise en commun de toute partie des recettes provenant du trafic des marchandises ou du trafic des voyageurs.

(g) Les choses incidentes découlant nécessairement des matières précitées."

Quoique tous les membres de la Commission approuvent ses recommandations qui, si elles sont suivies à la lettre et dans l'esprit par tous les intéressés (le gouvernement, le public et les chemins de fer), devraient apporter un soulagement notable aux contribuables canadiens, quelques-uns des membres auraient préféré un plan qui eût complètement enlevé au gouvernement du Canada la responsabilité d'une administration ferroviaire soumise à la concurrence, ou tout intérêt dans celle-ci.