

d'étudier et définir (1) le problème général des transports; (2) la situation de chacun des trois réseaux transcontinentaux; (3) la réorganisation ou l'acquisition par l'Etat desdits réseaux et (4) enfin, toutes autres questions considérées par la Commission comme entrant dans le cadre de cette enquête. Le rapport majoritaire présenté par deux membres de cette commission, sir Henry Drayton et M. Acworth, a servi de base à la politique subséquente du gouvernement canadien en la matière. Il recommandait l'absorption par l'Etat canadien du Canadien Nord, du Grand Tronc et du Grand Tronc Pacifique, leur exploitation par une commission ad hoc comme une entreprise purement industrielle, l'indemnité à attribuer aux actionnaires du Canadien Nord et du Grand Tronc devant être fixée par arbitrage.

L'acquisition de ces chemins de fer par l'Etat et les résultats financiers de leur exploitation jusqu'à la fin de 1934 sont décrits dans la section 3 du présent chapitre, pp. 697-706.

La Commission royale de 1931.—Les revenus du transport des marchandises et des voyageurs déclinèrent tellement en 1930 et 1931 que chaque mois établissait un nouveau bas comparativement au précédent. La diminution de revenu était devenu alarmante, et en face de l'augmentation des dépenses en capital et en charges fixes, l'état financier des chemins de fer canadiens exigeait un rajustement. Dans le but d'étudier la question et si possible de lui trouver des remèdes le gouvernement du Dominion nomma une Commission Royale sous la présidence du très-honorable L. P. (aujourd'hui Sir Lyman) Duff, juge de la Cour Suprême du Canada qui siègea dans toutes les parties du pays et le 13 septembre 1932 elle soumit son rapport, dont un résumé est donné dans l'Annuaire de 1933, pages 659-660. Au cours de la session suivante le parlement fédéral a donné suite au rapport de la Commission par l'adoption de la loi portant titre "Loi du National Canadien et Pacifique Canadien (chap. 33), 1933".

D'après cette loi l'ancien Bureau de direction du National Canadien est remplacé par un bureau de trois régisseurs dont le président ne doit occuper aucune autre position. Les membres sont nommés pour cinq ans et ne peuvent être démis que pour cause et après une adresse du Sénat et de la Chambre des Communes. Les décisions de la majorité, qui doit toujours comprendre la voix du président, dominant. Les régisseurs doivent soumettre chaque année des estimations de leurs besoins au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Finances et les déficits en revenu ne doivent pas être capitalisés. Les régisseurs doivent aussi présenter au Parlement des rapports annuels par l'intermédiaire du ministre des Chemins de fer et Canaux. La vérification continue doit être faite par des vérificateurs indépendants nommés chaque année par le Parlement.

La partie II de cette loi oblige les chemins de fer à collaborer comme le recommande le rapport de la Commission, et de plus, les force à diviser l'emploiement de leurs activités conjointement entre les employés des deux chemins de fer, cette division devant être opérée par négociation avec les employés.

Les mesures coopératives peuvent être exécutées au moyen de:

- (a) Nouvelles compagnies où la prépondérance est constituée par la propriété d'actions, également répartie entre les compagnies;
- (b) Baux, conventions de confiance, ou autorisations, ou conventions ayant pour objet la mise en commun et le partage des recettes provenant de l'exploitation en commun de parties du trafic-marchandises ou du trafic-voyageurs ou des opérations ou services de messageries, télégraphes ou autre exploitation;
- (c) Voies en commun, droits de passage, propriété en commun, ou conventions d'exploitation en commun, selon la nature de la propriété ou des services compris dans un plan de coopération;
- (d) Services de grands chemins en commun ou individuels, ou services de grands chemins et de voies ferrées combinées, sous toute forme.