

des rapports annuels par l'intermédiaire du ministre des Chemins de Fer et Canaux. La vérification continuelle 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 partie ou 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 combinés, sous toute forme.

Dans la formation de toute nouvelle compagnie les employés de tout service absorbé par la nouvelle compagnie doivent avoir la préférence.

La partie III pourvoit à l'établissement d'un tribunal ayant la juridiction recommandée par la Commission, excepté que le paragraphe (e) "abandon de lignes, services et facilités" est biffé. Les pouvoirs du tribunal peuvent être invoqués par l'une ou l'autre des compagnies et les décisions du président appuyé d'un autre membre sont finales et lient les deux chemins de fer, même si l'un d'eux n'a pas nommé de représentant. Les ordonnances du tribunal sont impératives et appliquées de la même manière que les ordonnances de la Commission des Chemins de Fer et ne sont pas sujettes aux appels excepté sur les questions de juridiction et seulement devant la Cour Suprême du Canada. Quand il y a conflit entre une décision de ce tribunal et une ordonnance de la Commission des Chemins de Fer c'est le tribunal qui domine. Dans le cas d'une dispute affectant substantiellement le public ou affectant une province quelconque le président doit donner des avis en bonne et due forme aux intéressés, qui peuvent être entendus à l'audience.

Cette loi n'autorise pas l'amalgame ou l'administration unifiée des deux chemins de fer.

Section 2.—Statistiques des chemins de fer.

On peut dire que le chemin de fer de Stockton et Darlington, inauguré en Angleterre le 26 septembre 1825, marque le début de l'ère ferroviaire dans l'univers. Depuis lors jusqu'en 1933 la longueur du réseau ferroviaire du monde a augmenté à un total d'environ 783,000 milles. Environ un tiers de ce total se trouve aux Etats-Unis, puisque ce pays possédait en 1932 des voies ferrées d'une longueur globale de 247,595 milles. La Russie soviétique se classait deuxième avec 55,926 milles; l'Inde britannique troisième avec 42,961 milles, et le Canada quatrième avec 42,338 milles. La France avait 26,113 milles de voies ferrées; l'Allemagne, 36,405 milles; la Grande-Bretagne, 20,251 milles; l'Australie, 27,798 milles; l'Argentine, 25,451 milles; le Brésil, 19,853 milles, et le Mexique, 14,506. Au point de vue du nombre d'habitants par mille de voie ferrée, l'Australie prenait le premier rang, avec 238 habitants seulement par mille, le Canada prenant la deuxième place avec 254 habitants par mille de voie ferrée (à l'exclusion de 341 milles de voies, en majeure partie des lignes principales de chemins de fer canadiens construites en territoire américain).

La longueur des lignes canadiennes en exploitation est donnée, pour toutes les années écoulées entre 1850 et 1933, au tableau 1; on y voit que la plus grande période d'activité de construction de chemins de fer a été dans les 1850, alors que le parcours se prolongea de 66 à 2,065; puis, un arrêt en 1860; la deuxième période d'activité fut en 1870 et 1880, suivie d'un état presque stationnaire vers 1890; enfin, une troisième période de construction à outrance entre 1900 et 1917, après quoi il y eut un ralentissement.