

télégraphes et des messageries, quoique leur conférant à cet égard des pouvoirs moins étendus que ceux qu'ils possèdent en matière de chemins de fer.

En principe, la procédure de la Commission, d'une grande simplicité, est exempte de formalités, car l'expérience a démontré que ce mode d'opérer favorise les compromis et les transactions. Si possible, les différends sont aplanis au moyen de recommandations faites à la compagnie ou à l'expéditeur; ainsi, en 1921, 88 p.c. des plaintes reçues par la Commission furent réglées en dehors de toute audience. L'ancien comité des chemins de fer siégeait à Ottawa, à la manière d'un tribunal, de telle sorte que les plaignants qui ne pouvaient ni comparaître en personne, ni retenir les services d'un avocat, ne pouvaient faire redresser leurs griefs. Au contraire, la Commission des Chemins de fer siège en tous lieux et ses itinéraires sont arrangés de telle manière que l'audition des témoins et des plaignants entraîne un minimum de frais.

Le commissaire en chef, ou le sous-chef, s'il préside, tranche souverainement les questions de droit. Sur les points de fait aussi, les décisions de la commission sont finales et sont indépendantes des précédents créés par la jurisprudence de toute autre cour. Les questions de droit et de compétence sont distinguées; dans le premier cas, la Commission peut, à son gré, permettre un appel à la Cour Suprême, mais dans le second cas le droit d'appel est absolu.

Le comité des chemins de fer du Conseil Privé étant constitué par les membres du Cabinet était responsable envers le Parlement. Lorsque les attributions du comité furent transportées à la Commission des chemins de fer, cette responsabilité fut conservée, mais modifiée dans son essence. Toute décision de la Commission peut être déferée au gouverneur en conseil, qui peut d'ailleurs intervenir de son propre mouvement, pour l'infirmier ou la modifier, mais ce pouvoir d'infirmation s'exerce généralement en renvoyant la cause devant la Commission pour y être jugée de nouveau. Depuis son institution jusqu'au 31 décembre 1922, la Commission a entendu 7,518 causes, mais 80 de ses jugements seulement ont été frappés d'appel, 46 étant déferés à la cour Suprême du Canada et 34 au gouverneur général en conseil. Deux de ces appels sont encore pendants, dix de ceux portés devant la Cour Suprême et un de ceux soumis au gouverneur général en conseil ont été frappés d'infirmation.

II.—CHEMINS DE FER.

1.—Esquisse historique.

Le premier chemin de fer canadien fut construit en 1836 dans la province de Québec, entre St-Jean et Laprairie; son parcours était de seize milles et le matériel roulant était traîné par des chevaux, jusqu'à ce que les locomotives leur fussent substituées en 1837. Un second chemin de fer, reliant Montréal à Lachine, fut ouvert en 1847 et une troisième ligne, celle de St-Hyacinthe, en 1848. Néanmoins, en 1850, il n'y avait encore que 66 milles de voies ferrées au Canada.

Commencement de l'ère des chemins de fer.—Le Grand Trunk.—On peut dire que l'ère des chemins de fer commença au Canada en 1851, date à laquelle fut passée une loi pourvoyant à la construction d'une ligne de chemins de fer entre le Haut et le Bas Canada; elle eut pour résultat l'achèvement du chemin de fer du Grand Trunk, entre Montréal et Toronto en 1856, son prolongement vers l'ouest jusqu'à Sarnia en 1859, et vers l'est, jusqu'à la Rivière-du-Loup en 1860. La section du chemin de fer Atlantic & St-Lawrence allant de Portland, Maine, à la frontière canadienne fut louée pour 999 ans, si bien qu'en 1859, lors de l'achèvement du pont Victoria, par lequel les trains traversent le St-Laurent, en arrivant à Montréal