

traire, 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 devant 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 son 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 1929, la Commission a entendu 9,421 causes, mais 94 de ses jugements seulement ont été frappés d'appel, 53 étant déférés à la Cour Suprême du Canada et 41 au Gouverneur général en conseil. Onze des jugements déférés à la Cour Suprême et trois de ceux déférés au Gouverneur général en conseil ont été infirmés.

PARTIE II.—CHEMINS DE FER.

Section 1.—Esquisse historique.

Le premier chemin de fer canadien fut construit en 1836, entre St-Jean et Laprairie, Qué., afin de raccourcir le trajet entre Montréal et New York. 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 Tronc.—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 chemin de fer entre le Haut et le Bas Canada; elle eut pour résultat l'achèvement du chemin de fer du Grand Tronc 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, le Grand Tronc possédait une route continue de 800 milles de longueur, entre Portland et Sarnia. Une voie reliant Détroit à Port Huron fut louée en 1859, les routes de Champlain en 1863, le Buffalo & Lake Huron en 1867; le Chicago & Grand Trunk fut complété depuis Port Huron jusqu'à Chicago en 1880. En 1881, le réseau Georgian Bay & Lake Erie, de 171 milles, fut incorporé et l'année suivante vit la fusion du réseau Great Western (904 milles) et celle du réseau Midland (473 milles) avec le Grand Tronc. En 1888, le Grand Tronc s'annexa également le chemin de fer Northern, allant de Toronto à Barrie, ouvert en 1853, ainsi que le chemin de fer Hamilton & Northwestern. Le creusement du tunnel St-Clair, achevé en 1891, établit une communication directe avec les chemins de fer des États-Unis. Entre 1870 et 1880, l'écartement des voies avait été changé et ramené de 5'6'' à la largeur normale de 4'8½''.

Construction de l'Intercolonial.—Dès 1830, il avait été question d'un chemin de fer intercolonial entre les Provinces Maritimes et le Canada. En 1844, le