

On établit une distinction entre les points de droit et les questions de compétence; 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 au Parlement. Lorsque les attributions du comité furent transportées à la Commission des Chemins de fer (maintenant la Commission des Transports) cette responsabilité fut conservée, mais nécessairement de façon différente. Toute décision de la Commission peut être déferée au Gouverneur Général en Conseil, qui peut d'ailleurs intervenir de son propre mouvement, pour l'infirmier ou la modifier, mais ce pouvoir s'exerce généralement par envoi de la cause devant la Commission pour y être jugée de nouveau. Depuis son institution jusqu'au 31 décembre 1939, la Commission a entendu 10,618 causes, mais 123 de ses jugements ont été portés en appel et 6 cas ont été référés à la Cour Suprême du Canada; 79 de ces cas, y compris les 6 références, ont été portés devant la Cour Suprême du Canada et 50 devant le Gouverneur en Conseil. Treize des jugements déferés à la Cour Suprême et trois de ceux déferés au Gouverneur Général en conseil ont été accordés.

PARTIE II.—CHEMINS DE FER

L'étude du transport sur rail est divisée en trois sections: chemins de fer, tramways électriques et messageries.

Section 1.—Chemins de fer*

Le chemin de fer continue d'être le moyen de transport le plus important au point de vue placement et trafic. Ce mode de transport possède un champ statistique plus étendu que tout autre, car les chiffres sur la longueur des voies ferrées, l'outillage, les finances et le trafic sont passablement complets.

Historique.—L'Annuaire de 1940 contient aux pp. 654-656 une esquisse historique du développement des chemins de fer au Canada. De plus amples détails sont fournis aux pp. 632-639 de l'Annuaire de 1922-23, aux pp. 611-613 de l'Annuaire de 1926 et aux pp. 706-710 de l'Annuaire de 1934-35.

Sous-section 1.—Parcours et matériel des chemins de fer

Bien que la construction du premier chemin de fer canadien—la ligne de 16 milles reliant Laprairie et St-Jean, Qué.—ait été commencée en 1835, le Canada ne compte que 66 milles de voie ferrée exploitée en 1850. La première grande période de construction (telle qu'indiquée au tableau 1) a lieu entre 1850 et 1860, alors que le Grand Tronc et le Great Western, de même que plusieurs lignes moins considérables, sont construits. De 1860 à 1870, pendant que des troubles politiques et commerciaux accablent l'Amérique et l'Europe, plusieurs des chemins de fer exploités au Canada éprouvent des difficultés financières et relativement peu de construction nouvelle s'accomplit durant cette période. La construction des chemins de fer Intercolonial et Canadien Pacifique fait partie d'une autre période d'expansion rapide entre 1870 et 1890. Le Grand Tronc Pacifique, le Transcontinental National et le Canadien Nord sont construits au cours de la dernière grande période de construction de chemins de fer, de 1900 à 1917.

* Révisé et vérifié par G. S. Wrong, B.Sc., chef de la Branche des Transports et Utilités Publiques, Bureau Fédéral de la Statistique. Cette Branche publie un "Rapport annuel sur les chemins de fer", ainsi que nombre d'autres bulletins dont la liste est donnée au chapitre XXVIII du présent volume. Certaines statistiques financières des chemins de fer sont compilées avec la collaboration de fonctionnaires du Ministère des Transports.