

tageux leur permettant de faire sentir leur concurrence jusqu'à l'ouest de Montréal, ou bien si la cherté de la construction et de l'exploitation des chemins de fer de la Colombie Britannique justifie un tarif élevé, empêchant les marchandises de cette province de pénétrer au cœur des prairies. Un amendement à la loi des chemins de fer donne à la Commission le droit de réglementer les tarifs des téléphones, des télégraphes et des messageries, quoique lui conférant à cet égard des pouvoirs moins étendus que ceux qu'elle possède en matière de chemin de fer.

En principe, la procédure de la Commission est d'une grande simplicité et exempte de formalité, 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, 1933, 96·8 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 n'entraîne qu'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. 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, 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 par renvoi de la cause devant la Commission pour y être jugée de nouveau. Depuis son institution jusqu'au 31 décembre 1933, la Commission a entendu 10,092 causes, mais 110 de ses jugements seulement ont été frappés d'appel, 67 étant déferés à la Cour Suprême du Canada et 43 au Gouverneur Général en conseil. Douze des jugements déferés à la cour Suprême et trois de ceux déferés au Gouverneur Général en conseil ont été infirmés.

PARTIE II.—CHEMINS DE FER.*

Section 1.—Historique.

La construction du premier chemin de fer canadien fut commencée en 1835; il s'agissait d'une ligne de 16 milles seulement reliant St-Jean à Laprairie (Québec) et destinée à raccourcir le trajet entre Montréal et New-York. Elle fut inaugurée en 1836; les wagons étaient trainés par des chevaux, mais l'année suivante on leur substitua des locomotives. Vers la même époque on construisit une ligne de 6 milles en Nouvelle-Ecosse, allant de Stellarton à un endroit de chargement situé dans le port de Pictou et servant au mouvement du charbon des mines aux navires. Ici également on se servait pour commencer de chevaux, mais au printemps de l'année 1839 la "Samson", locomotive construite en Angleterre, que l'on peut encore

*Révisé et vérifié par G. S. Wrong, B.Sc., chef de la section des Transports et Utilités publiques, Bureau Fédéral de la Statistique. Cette section publie tous les ans un rapport relatif aux chemins de fer, ainsi que bon nombre d'autres bulletins dont la liste est donnée au chapitre XXIX du présent volume.