

truction du grand tronçon du chemin de fer du Pacifique Canadien en 1877, et son parachèvement en 1886-87. La date actuelle, 1894-95.

Il ne faut pas oublier que le Canada, tel que constitué actuellement, ne remonte pas à une époque reculée, et que voici les dates des changements importants dans sa constitution. De 1791 à 1841 il exista quatre divisions distinctes au point de vue de l'administration séparée des lois et des archives, savoir : — La Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick, le Bas-Canada (maintenant Québec), et le Haut-Canada (maintenant Ontario). En 1841, le Haut et le Bas-Canada s'unirent pour prendre le nom de province du Canada. En 1867 eut lieu la confédération de ces quatre provinces depuis cette date la réunion des renseignements statistiques est plus aisée. En 1870 on acquit les territoires du Nord-Ouest et l'on créa la province du Manitoba. En 1871 la Colombie-Britannique se joignit au Dominion, ainsi que l'Île du Prince-Edouard en 1873.

Premier chemin de fer construit.

La première voie ferrée entreprise par le pays a été la construction d'un chemin de fer d'un petit parcours mesurant 46 milles entre La Prairie et St-Jean, dans ce qui s'appelle maintenant la province de Québec, mais qui dans le temps s'appelait le Bas-Canada. Cette voie fut inaugurée en juillet 1836, la traction se faisant au moyen de chevaux. Ceux-ci furent remplacés l'année suivante par les locomotives. Cette voie faisait partie du chemin de fer Montréal et Champlain, qui a été terminé en 1851, établissant une communication entre Caughnawaga, sur la rive sud du fleuve St-Laurent, en amont de Montréal et Rouse's Point, près de la frontière des Etats-Unis.

De 1837 à 1850 peu d'ouvrage a été fait pour les voies ferrées, car en 1847 il n'y avait que 51 milles (87 kilomètres) de voie ferrée en exploitation dans tout le Bas-Canada. Le trafic se faisait principalement par voie d'eau, lequel avait été rendu possible par l'établissement d'un système de canaux le long du fleuve Saint-Laurent, inauguré en 1847 par le canal Welland, donnant accès du lac Ontario au lac Huron, et dont l'exploitation avait commencé en 1829.

Commencement de la construction du Grand-Tronc.

Toutefois, la décade suivante, celle

de 1850 à 1860, a été marquée au coin d'une activité considérable. En effet, en 1852 on a commencé la construction du Grand-Tronc, lequel a été terminé en 1860, avec un parcours de 872 milles (1,403 kilomètres) sur le territoire canadien.

La division allant de Montréal à Toronto fut parachevée et livrée au trafic vers le milieu de l'année 1856. Par suite de la construction du Pont Victoria, ouvert en décembre 1859, on a complété le raccordement avec le terminus sud de la ligne, dans le havre de Portland, Etat du Maine, Etats-Unis.

Arpentage du chemin de fer Intercolonial.

En 1837-38, par suite de l'opinion publique parfaitement déclarée, relativement à la construction d'une voie ferrée reliant Québec à l'océan, le projet de 1832 s'est terminé par l'ordre de faire faire une exploration dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, en vue de relier Saint-André, sur la baie de Fundy, à Lévis, en face de Québec. Le gouvernement impérial contribua £10,000 sterling (200,000 francs) pour les dépenses de cette exploration. Par suite des objections faites par le gouvernement des Etats-Unis, se basant sur la question de frontière non réglée entre le Canada et l'Etat du Maine, le projet ne fut réglé qu'en 1842. La question ayant eu une issue adverse au Canada on a dû faire une nouvelle exploration en 1844, et la ligne fut localisée par un détour considérable de manière à éviter la région en dispute à travers laquelle passait la première ligne.

En 1852, dans le Nouveau-Brunswick, on commença la construction d'un chemin de fer entre Saint-Jean et Shédiac, sur le golfe Saint-Laurent, lequel fut livré au trafic en 1860. Longueur du chemin, 108 milles (174 kilomètres).

Dans l'intervalle, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, on commença en 1854 la construction d'une voie ferrée que l'on a terminée en 1858, entre Halifax et Truro, 61 milles (98 kilomètres).

Cette voie ferrée a été le commencement de ce qui se trouve maintenant le chemin de fer Intercolonial.

Statistique des chemins de fer de 1860.

En 1860 le gouvernement fit un premier effort systématique pour réunir et arranger des renseigne-

ments relatifs aux affaires de chemins de fer.

Il y avait cette année-là 16 compagnies de chemins de fer en opération dans la province du Canada, et une étendue de voie ferrée longue de 1,880 milles (3,026 kilomètres) ou si on ajoute les lignes d'embranchement qu'ils possédaient aux Etats-Unis, un total de 2,107 milles (3,391 kilomètres). De ce total 1,974 milles (3,176 kilomètres), avec équipement, avaient coûté \$97,189,441 (485,898,208 francs), desquels le gouvernement a contribué une somme de \$20,246,247 (101,231,235 francs). En l'année 1860, 2,030 milles (3,267 kilomètres) rapportèrent \$6,722,666 (33,613,332 francs) et les frais d'exploitation avaient été de \$5,675,511 (28,377,557 francs). Le nombre de voyageurs était de 1,825,755, et 1,459,446 tonnes (1,459,446 tonnes métriques) de marchandises avaient été transportées : toutefois, pour les marchandises, 1 lignes d'importance mineure, comprenant 91 milles (146 kilomètres) n'ont pas donné de rapports. La course moyenne des convois rapides était de 24.3 milles (391 kilomètres) à l'heure, en y comprenant les arrêts. Le nombre total de personnes employées sur tous les chemins de fer était de 6,606. A la fin de l'année 1859 il y avait sur tous les chemins de fer 384 locomotives, dont 217 étaient la propriété du Grand-Tronc. Les rails étaient de fer, toutes les lignes étaient simples, et le combustible employé pour les locomotives était le bois.

Commencement de la construction du chemin de fer Intercolonial.

En vertu de l'acte de 1867 réunissant les quatre provinces du Canada, il a été expressément stipulé que le chemin de fer Intercolonial serait construit par le Dominion, afin de donner la communication désirée entre les provinces maritimes et le Canada central.

Les travaux furent donc immédiatement commencés, et en juillet 1876 cette voie ferrée a été terminée et livrée au trafic jusqu'à la Rivière du Loup, où elle se relia au Grand-Tronc, qui régissait le trafic depuis ce point jusqu'à Lévis, en face de Québec; le gouvernement acquit cette section en 1879. Dans l'intervalle, en 1871 la Colombie anglaise, et en 1873 l'Île du Prince-Edouard, entrèrent dans la confédération canadienne. Par suite du parachèvement du chemin de fer Intercolonial et les raccordements qui en ont découlé avec les voies ferrées existantes, on a établi une