

enclos pour le bétail, et ils sont à peu près aussi dangereux que des ponts de bois. En outre des croisements des chemins publics, il y a encore les traverses privées, c'est un autre danger considérable pour les compagnies de chemin de fer, car bien que ces traverses soient fermées des deux côtés par des barrières, elles restent souvent ouvertes par la mauvaise volonté ou la négligence des domestiques de ferme.*

Dans le système de voirie proposé pour les nouveaux districts, le chemin de fer une fois en voie d'exploitation serait complètement exempt de traverses privées, et les croisements des chemins publics n'auront lieu qu'aux stations, ce qui diminue considérablement le danger vu qu'à ces points la vitesse des trains est toujours ralentie.

Avant d'examiner comment le système de voirie proposé peut s'appliquer à la colonisation des vastes régions de l'Amérique Britannique, en vue d'établir par la suite une grande voie de communication jusqu'au Pacifique, je ferai observer qu'on soulève deux objections principales contre le système proposé.

Les frais d'arpentage et de division des terres pour la colonisation seraient beaucoup plus considérables qu'en suivant la méthode ordinaire. L'ancien système consiste à diviser le pays en lots rectangulaires sans se préoccuper du roulage futur et des communications actuelles, le nouveau système a un double objet. En outre de l'objet en vue dans l'ancien système, il a encore celui de rendre toutes les parties du pays accessibles dans le moins de temps et avec le moins de frais possible, en outre qu'il réalise tous les avantages permanents qu'on peut attendre. On objecte encore qu'en laissant les deux côtés de la route une lisière de bois, excepté aux stations, on la rend beaucoup moins agréable que si la terre cultivée avançait jusqu'à la route, des deux côtés. Cette objection a peut-être une certaine valeur, mais elle disparaît devant les avantages qu'en peut attendre de la conservation des bois des deux côtés de la ligne.

ROUTE DU PACIFIQUE.

PLANS DE CONSTRUCTION GRADUELLE.

Dans les observations précédentes on a essayé d'établir d'une façon aussi satisfaisante que possible les points suivants :

1° Le projet d'une grande route aboutissant au Pacifique date de l'époque de la première occupation du Canada, et les évènements récents viennent en accroître l'importance.

2° Une ligne continue de chemin de fer combinée avec un télégraphe électrique est ce qui répondra toujours le mieux aux besoins du pays, et sera le plus avantageux aux intérêts de l'empire colonial comme voie de communication entre les deux océans.

3° Bien que le vaste projet d'un chemin de fer traversant le continent soit de la plus grande importance, cette importance au triple point de vue, commercial, stratégique et national, ne sera réalisé que si le chemin de fer traverse des régions où le commerce sera déjà suffisamment développé.

4° Dans l'état actuel du pays, on ne saurait prétendre achever immédiatement ce grand travail, vu que l'entretien d'une si vaste ligne sans un roulage suffisant serait trop considérable, et que la construction de ce chemin de fer doit être un ouvrage de temps.

“Une des sources les plus abondantes d'accidents est le grand nombre des traverses de rues, grands chemins, ou chemins de ferme au niveau de la voie ferrée. On en compte plus de huit mille, c'est-à-dire, en moyenne, trois par mille de chemin de fer en voie d'exploitation, et plus d'une traverse par mille de parcours. Il est probable que près de dix sur cent des accidents entraînant mort ou blessures sont dus à cette cause.”

“L'entretien des cantonniers à ces traverses, et les réparations des dommages occasionnés par les collisions, entraînent des dépenses considérables.”

“On admet généralement qu'il faut réduire le nombre des traverses qui se trouvent au niveau de la voie. Et on demande l'autorisation de changer les traverses qui se trouvent au niveau de la voie, toutes les fois que cela peut se faire sans nuire au passage des trains, et de façon à faire aboutir deux ou plusieurs routes à la même traverse ; exiger aussi, toutes les fois que cela peut se faire sans de trop grands frais que les traverses passent sur ou dessous la voie.—*Rapport du Bureau des Commissaires de chemin de fer à la Législature de l'Etat de New-York, 1856.*