

vaux, le gouvernement fédéral accorda \$25,000,000 (125,000,000 francs) en argent et 25,000,000 d'acres de terre (10,116,600 hectares), en même temps que 640 milles (1,030 kilomètres) de voie ferrée déjà construite et dont le coût se montait, y compris les arpentages, à environ \$33,000,000 (165,000,000 francs).

Construction et parachèvement du chemin de fer du Pacifique.

A l'aide de ce subside la compagnie entreprit les opérations, qu'elle conduisit avec une telle énergie que la ligne était terminée vers 1886, cinq années avant l'expiration du temps mentionné dans l'acte d'entreprise, et le premier convoi allant de Montréal à Vancouver circula durant le mois de juin de cette année.

Depuis cette date, le développement des voies ferrées à l'ouest de Winnipeg de la part de la compagnie et de celle d'autres compagnies dont les constructions ont été rendues possibles par la construction de la ligne-mère, a atteint un point considérable. Les régions éloignées au nord et au sud ont été développées, et les plaines fertiles du Manitoba et du Grand Nord-Ouest ainsi que les plaines plantureuses et les régions minières de la Colombie-Britannique ont été reliées par voies ferrées avec les ports de mer de l'Atlantique et du Pacifique et avec le réseau de chemins de fer américains dans la direction du sud.

Le système économique du Dominion, adopté en 1882, en vue d'aider des compagnies locales au moyen d'octrois de terre et d'argent, dans le but de développer des entreprises de voies ferrées dans les anciennes provinces du Canada, a eu pour résultat, sous le contrôle de règlements sévères, de pourvoir à un ouvrage de première classe.

Statistiques des chemins de fer pour 1885-86.

Les données suivantes se rapportant à la statistique des chemins de fer des années 1885 et 1886 sont d'une grande importance, parce qu'elles indiquent la condition des voies ferrées dans le Dominion à l'époque où l'on a établi une communication d'un océan à l'autre.

Il y avait alors 11,523 milles (18,544 kilomètres) de voie faites et 10,697 milles (17,216 kilomètres) de voie ferrée en exploitation, 10,303 milles (16,581 kilomètres) étaient pourvus des rails d'acier. Le capital acquitté s'élevait à \$653,376,144 (3,266,880,720 francs), y

compris les bonis accordés et les dépenses faites par l'Etat, jusqu'à concurrence de \$124,966,467 (624,832,337 francs). Les recettes ont été de \$33,389,382 (166,946,910 francs), et les frais d'exploitation se sont élevés à \$24,177,582 (120,887,910 francs). Le nombre des voyageurs était de 9,861,124, et pour les marchandises 15,670,460 tonnes (15,921,187 tonnes métriques) ont été transportées.

Il y avait 1,567 locomotives, 1,305 wagons à voyageurs et 23,615 fourgons à marchandises et à bestiaux. Les lignes appartenant à des compagnies de houillères et de minerai de fer ne font pas partie des chiffres qui précèdent. Sur ce dernier nombre on comptait dans la Nouvelle-Ecosse 113 milles (182 kilomètres), sous le contrôle de 13 compagnies.

En 1886, la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien possédait ou avait sous son contrôle 4,533 milles (7,295 kilomètres) de chemin de fer en Canada, dont 3,769 milles (6,065 kilomètres) étaient en exploitation. Le chemin de fer Grand-Tronc possédait ou avait sous son contrôle 2,598 milles (4,181 kilomètres).

Relevé général du développement des chemins de fer depuis 1886 jusqu'à ce jour.

Quant à ce qui concerne la période de 1886 à aujourd'hui, on a poussé d'année en année, d'une manière active, la construction de voies ferrées, avec leurs dépendances immédiates. Au moyen d'un tunnel percé sous le lit de la rivière Saint-Clair, et complété en 1891, la compagnie du Grand-Tronc obtint un nouveau raccourci de communication directe avec les réseaux de chemins de fer du Michigan, et à la fin de 1890 le gouvernement avait complété le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la limite orientale du havre de Sydney. Cap-Breton, accroissant par cet ouvrage jusqu'à 1,142 milles (1,838 kilomètres) ce qui constitue la longueur totale de la ligne. A la fin de l'année 1888, on avait construit une voie ferrée, avec un parcours moins prolongé, entre Montréal et Saint-Jean, Nouveau Brunswick, avec passage à travers l'Etat du Maine et se reliant avec le réseau du chemin de fer Pacifique Canadien. Vers le nord de Québec, on avait construit 242 milles (389 kilomètres) de voie ferrée donnant accès aux districts agricoles du lac Saint-Jean. Vers le nord de l'Ottawa, il faut développer un autre district agricole dont le parcours sera de 56

milles (90 kilomètres) de voie ferrée. De ce parcours 25 milles de voie ferrée 40.2 kilomètres) ont été construits dans la direction de l'ouest et traverseront le district à la source de la rivière Ottawa; à l'ouest de Winnipeg, le pays septentrional est sillonné par des chemins de fer qui sont raccordement avec la ligne-mère du Pacifique Canadien. Toutefois, l'une des lignes est longue de 250 milles (402 kilomètres), une autre, de 254 milles (409 kilomètres), et une troisième longue de 191 milles (307 kilomètres), longeant la pente orientale des montagnes Rocheuses, donnent accès à des sections de pays très riches, tandis que les immenses districts qui s'étendent au sud sont couverts par plus d'un chemin et ont communication par raccourci avec les réseaux de chemins de fer américains.

Des réseaux de lignes couvrent les parties sud des vieilles provinces d'Ontario et de Québec. Aujourd'hui, six lignes de chemins de fer se réunissent à Québec, sept à Montréal, sept à Toronto, six à Ottawa et neuf à Winnipeg.

Statistique des chemins de fer. 1893-1894.

Comme on l'a précédemment observé, l'Etat, les gouvernements des provinces et les municipalités ont largement aidé aux entreprises de chemins de fer, en octroyant des terres et de l'argent. A la fin de juin 1894, le gouvernement fédéral, en outre de la construction de ses propres chemins et d'octrois à la compagnie du Pacifique, a aidé à la construction de 71 chemins de fer, pour lesquels il a dépensé 11½ millions de piastres (56,250,000 francs) en argent comptant. Les gouvernements des provinces ont contribué à la construction de chemins de fer en accordant une somme approchant 30 millions de piastres (150 millions de francs), et les municipalités ont octroyé une somme de près de 16 millions de piastres (80 millions de francs) dans le même but.

A la fin de l'exercice clos le 30 juin 1894, le nombre de milles de chemins de fer complétés était, sans compter les lignes de compagnies privées de houillères et de minerai de fer, de 15,768, soit 25,376 kilomètres, dont 15,368 (25,376) se composeraient de rails d'acier: le nombre de milles en exploitation était de 15,627 (25,250 kilomètres). Le somme du capital acquitté était de \$837,975,020 (4,439,875,100 francs). Les recettes brutes étaient de \$49,552,528 (247,762,640 francs), et la