

APPENDICE.

Le grand tronc de chemin de fer du Canada, avec le chemin de fer du Maine de l'Atlantique et du St. Laurent, 1,112 milles de long, d'une largeur uniforme 5 pieds 6 pouces, tel que maintenant soumis à l'attention du public anglais, forme le réseau de chemin de fer le plus étendu du monde. Protégé contre toute possibilité de concurrence préjudiciable, sur presque tout son parcours, par des causes naturelles ainsi que par des décrets législatifs, il monopolise le trafic d'une région embrassant 809 milles en ligne directe de Portland au Lac Huron, Hampshire et Maine. A Portland il se relie avec le réseau de chemins de fer allant à l'est vers la province du Nouveau-Brunswick, et plus tard à Halifax dans la Nouvelle-Ecosse, et atteignant vers le sud, par des lignes déjà existantes, Boston et New-York. A la frontière du Canada, il s'unit de nouveau à d'autres lignes conduisant à Boston et aux grands districts manufacturiers de la Nouvelle Angleterre. De Richmond il s'étend à l'est jusqu'à Québec et Trois-Pistoles, 253 milles, donnant un accès direct au grand port maritime du Canada en été, et plus tard par voie ferrée à l'Atlantique, à Halifax, par les Trois-Pistoles et Miramichi, formant la seule route conduisant aux grandes pêcheries du Golfe St. Laurent et aux districts à bois, houille et minéraux du Nouveau-Brunswick. A Montréal, il rencontre encore trois chemins de fer en exploitation entre cette ville et Boston et New-York. A Prescott, il reçoit la ligne tributaire de Bytown et des vastes districts à bois de l'Ottawa, 60 milles, maintenant en voie d'être promptement terminée; et sur le côté opposé du St. Laurent, le chemin septentrional de New-York à Ogdensburg versera son flot de trafic et de voyageurs sur la ligne du grand tronc. A Kingston, le chemin de fer de Rome et St. Vincent, aussi de New York, devient son tributaire. De là à Toronto, il reçoit tous les produits de cette riche partie du pays située au nord du Lac Ontario, par la branche de Belleville et Peterborough, et plusieurs autres lignes nouvelles déjà en voie d'être construites, et toutes tributaires de la ligne du grand tronc. A Toronto, le chemin de fer d'Ontario, Simcoe et Huron (100 milles maintenant presque terminés) verse le trafic de la région entourant le lac Simcoe et la Baie Georgienne. Au même endroit il rencontre aussi le grand chemin de fer occidental allant par Hamilton au Détroit, 240 milles, maintenant dans un état d'achèvement fort avancé, et par lequel on communique avec la partie sud du Canada Ouest, ainsi qu'avec les chemins de fer en opération du Détroit aux Etats du Michigan, d'Illinois et du Wisconsin.

De Toronto vers l'ouest, la ligne passant à travers le cœur de la péninsule occidentale du Canada, assure au grand tronc le trafic exclusif de la plus belle partie de la province, tandis qu'elle débouche, à son terminus de Sarnia, précisément à la décharge du lac Huron, évitant les bas-fonds des rivières Détroit et St. Clair au-dessous,—endroit le plus favorablement situé pour la navigation qui s'étend sur les lacs Huron et Michigan, et plus tard sur le lac Supérieur. A Sarnia, les chemins de fer américains maintenant en voie de construction mettent la ligne du grand tronc en communication la plus directe avec les lignes artérielles de l'ouest et du Mississippi, région dont les progrès en population et en richesse ont été regardés presque comme fabuleux, et dont les ressources ne sont cependant encore que très partiellement développées, tandis que le trafic des districts à mines de cuivre et de fer sur le lac Supérieur, les plus riches et les plus étendues du monde, avec la houille du Michigan, s'accumulera sur le chemin de fer à cet endroit, atteignant la navigation océanique à Montréal en moins

ils recevront

pleinement

le trafic du

du capital

ouverts au

e les mains

e de MM.

du chemin,

es contrats

insuffisant

re suivant

£887,796

335,100

£549,695

, et PEAR-

ER DU

5 chaque,

capital du

moindre,

classe de

flet à ma