

communication directe entre les deux ports de l'océan Atlantique, celui de Halifax, dans la Nouvelle-Ecosse, et celui de Saint-Jean, dans le Nouveau-Brunswick, et un certain nombre de havres à la tête du lac Ontario, le haut du lac Érié et le lac Huron, se raccordant avec les lignes américaines de l'ouest et du sud et obtenant partie du trafic des grands lacs à divers points.

Par conséquent, le 1er juillet 1876 ouvre une nouvelle époque dans l'histoire des chemins de fer du pays, et les statistiques de 1875-76, qui se terminent avec le 30 juin 1876, sont d'une grande importance comme sujets de comparaison.

Statistique des chemins de fer pour 1875-76.

Le nombre des chemins de fer en exploitation à cette date était de 37, y compris ceux du gouvernement (les chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Île du Prince-Edouard), ayant un parcours total de 5,157 milles (8,299 kilomètres), dont il faut déduire 228 milles (366 kilomètres) pour la partie du parcours du Grand-Tronc, dans les États-Unis, ce qui laissait 4,929 milles (7,932 kilomètres) exploités en Canada. A l'exception de 19 milles (31 kilomètres) du Great Western, la voie partout était simple, dont 2,373 milles (3,819 kilomètres) avaient des rails d'acier, 2,758 milles (4,438 kilomètres) posés sur des rails de fer, et dans le cas d'une ligne, 25½ milles (41 kilomètres), des rails de bois. Le montant total du capital acquitté sur voie ferrée exploitée ou en voie de construction s'élevait à \$333,886,047 (1,669,430,238 francs), dont l'État a dépensé \$60,283,026 (301,415,131 francs).

On a transporté 6,331,757 tonnes (6,433,065 tonnes métriques) de marchandises et 5,544,814 voyageurs. Les recettes montèrent à \$19,158,084 (96,790,420 francs), et le coût de l'exploitation à \$15,802,721 (79,013,607 francs). Il y avait 100 locomotives, 773 wagons à voyageurs et 13,647 fourgons à marchandises et à bestiaux. Les chiffres ci-dessus mentionnés ne comprennent pas certaines lignes courtes exploitées par des compagnies houillères, pour fin d'expédition, dont on compte dans la Nouvelle-Ecosse 15, ayant un parcours de 111 milles (178 6/10 kilomètres).

En sus des chemins de fer exploités, il y avait un montant considérable de travaux à exécuter pour la voie ferrée et par le gouvernement et par des compagnies privées. Ainsi

les rapports officiels publiés pour l'année précédente indiquent qu'au 30 juin 1875 il y avait en construction, mais non prêts pour l'exploitation, 2,275 milles de chemins, soit 3,661 kilomètres. Dans ce nombre de milles il faut comprendre ce qui était en vue pour relier la partie du Canada à l'ouest des grands lacs avec les eaux du Pacifique, et qui a pris pour nom définitif le chemin de fer du Pacifique Canadien.

Condition générale de la construction des chemins de fer en 1876.

Avant d'étudier ce grand projet et l'ère nouvelle créée par sa réalisation, il serait bien d'examiner jusqu'à quel point était limité le développement de ces voies ferrées dans une partie importante de l'intérieur des régions mentionnées. Une carte accompagnant le rapport ministériel de 1876 indique à la vérité un raccourcissement général des principales cités du Dominion avec les lignes américaines au sud et l'ouest, mais cette ligne de parcours entier suivait de près le fleuve Saint-Laurent. A l'exception de la ligne du Grand-Tronc se rendant à Ottawa et mesurant 50 milles (80 kilomètres), sur le côté nord de la rivière, et une autre ligne mesurant environ 120 milles (193 kilomètres), se détachant d'un point sur la ligne mère et se dirigeant vers la rivière Ottawa à Pembroke, il n'y avait à proprement parler aucune ligne perçant les forêts épaisses dont l'intérieur du pays est couvert, à l'exception de quelques sentiers primitifs, quelquefois même impraticables, et même sous ces conditions d'un parcours très limité. Il est vrai de dire que Québec pouvait se relier au moyen de bateaux passeurs d'un bord à l'autre de la rivière, mais il n'y avait pas de communication pour l'est, l'ouest et le nord; Montréal n'avait pas de communication par voie ferrée vers le nord ou l'est, tout en ayant par l'intermédiaire du pont Victoria les communications nécessaires avec le sud.

Cet état de choses, toutefois a été promptement changé; on avait en vue la construction d'une voie ferrée sur le côté nord du Saint-Laurent entre Québec et Ottawa, ainsi que la construction d'un chemin de fer reliant les systèmes existants du Canada Est et Central avec le chemin de fer du Pacifique (expressément stipulée comme condition préalable de l'entrée de la Colombie Anglaise dans la confédération). On avait commencé simultanément à chaque extrémité du parcours, des

arpentages inaugurés en juin et juillet 1891, pour parcourir la région intermédiaire.

Condition des communications à l'ouest des Grands Lacs avant la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Il est intéressant de noter les conditions du trafic entre les régions du Canada à l'est et à l'ouest du lac Supérieur avant la construction du chemin de fer du Pacifique.

Jusqu'à la source des eaux canadiennes sur le lac Supérieur, savoir: Prince Arthur's Landing, la baie du Tonnerre l'accès se faisait par navires et vapeurs.

Entre Prince Arthur's Landing (maintenant Port Arthur) et la colonie de la Rivière Rouge à Fort-Garry (connu depuis sous le nom de Winnipeg), la route suivie par les voyageurs, désignée sous le nom de "vieille route des canots," constituait le seul moyen de communication qui utilisait les cours d'eau les plus favorables ainsi que les rivières, sur toute la distance de 451 milles (726 kilomètres).

Il n'y avait sur ce parcours que onze courts portages mesurant huit milles (12 9/10 kilomètres). Le long de cette route, en 1870, les troupes canadiennes, sous le commandement du colonel, maintenant lord Wolseley, ont fait le parcours pour réprimer l'insurrection des métis et des sauvages du Manitoba. On a trouvé toutefois qu'on ne pouvait utiliser cette voie de communication pour le transport des immigrants et elle a été abandonnée.

Explorations et arpentages pour le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Les arpentages pour le chemin de fer Canadien du Pacifique, commencés en 1871, ont entraîné une dépense considérable, et ont dû se prolonger pendant plusieurs années. Toutefois les renseignements obtenus ont eu une grande valeur et ont donné une quantité de détails quant à la valeur du pays, soit dans l'intérieur, soit sur la côte du Pacifique, qui ont été utilisés avec avantage dans les années subséquentes. En 1877, le chemin de fer fut commencé par l'État, mais on s'est bientôt convaincu qu'il serait préférable de faire exécuter l'entreprise par une compagnie subventionnée par le gouvernement. En conséquence la construction de la voie ferrée du chemin de fer du Pacifique, en 1881, a été confiée à la compagnie de ce nom, laquelle devait terminer les travaux en 1891. Pour aider les tra-