

colonie-sœur. Des résolutions favorables à l'entreprise furent adoptées dans le même mois par les deux législatures. Les chambres de commerce de Québec et Montréal, nommèrent des comités spéciaux avec mission d'agir de concert avec la délégation. En janvier 1836, une délégation dont les membres étaient porteurs d'une pétition à l'adresse du roi, se rendit en Angleterre. Dans le mois de mars suivant, la législature de la Nouvelle-Ecosse adopta une résolution semblable à celle adoptée dans la législature de Québec, et la législature du Nouveau-Brunswick adopta un acte incorporant la Compagnie du chemin de fer de Saint-André et Québec.

Le gouvernement impérial accorda un bonus de £10,000 pour couvrir les dépenses d'exploration et d'arpentage de la ligne proposée du chemin de fer de Québec à Saint-André. L'arpentage fut mis sous la surveillance et contrôle du capitaine Yule, officier des Ingénieurs Royaux, et les travaux commencèrent le 24 juillet 1836. Vers ce temps, la contrée entière où le capitaine Yule poursuivit ses opérations était sensé former complètement partie du territoire britannique. En 1837, le gouvernement des Etats-Unis fit des objections à la route proposée. Notification de ce fait fut donnée au gouverneur général du Canada et au lieutenant gouverneur du Nouveau-Brunswick, et des ordres furent donnés de suspendre les travaux jusqu'à ce qu'une ligne de frontière fut décidée.

332. Dans une autre direction, les suggestions de M. Fairbairn portèrent leur fruit immédiatement. En 1832, une charte de la législature canadienne, fut obtenue pour un chemin de fer depuis Laprairie, sur la rivière Saint-Laurent, jusqu'à Saint-Jean, sur le Richelieu. Son nom officiel était "La Compagnie propriétaire du chemin de fer Champlain et Saint-Laurent." Elle a la distinction d'être la première ligne de chemin de fer à passagers, au Canada. Elle fut inaugurée en juillet 1836, par lord Gosford, le même jour que le capitaine Yule commença ses travaux de surveillance sur le chemin de fer Québec et Saint-André. A l'occasion de l'inauguration, le train consistait en quatre convois traînés par quatre chevaux, le système de locomotive fut adopté l'année suivante. La longueur de la ligne était de 16 milles et la largeur de la voie 5 pieds 6 pouces.

Un coup-d'œil sur la carte géographique indiquera pourquoi les promoteurs avaient choisi cette région pour leur chemin de fer. Leur but était de faire la communication entre les eaux du Saint-Laurent et celles du lac Champlain, en prenant pour bases les lignes isocèles triangulaires, au lieu des deux côtés des eaux jusqu'alors employés, obtenant en cela de plus rapides communications entre Montréal et New-York, par une ligne mixte par eau et par terre.

333. Le premier rapport de chemin de fer présenté à la législature du Canada fut celui de ce dernier, et l'on peut le trouver dans les documents législatifs de 1845. Il est comme suit :

	1842.	1843.	1844.
Nombre de passagers	27,041	22,379	27,118
Tonneaux de fret	7,716	9,786	12,639
Recettes brutes. £	13,600	11,850	15,234
Dépenses "	10,744	8,916	11,851

Les dépenses étaient de 77.8 pour cent sur les recettes totales en 1844. En 1893, les dépenses de tous les chemins de fer du Canada étaient de 70.36