

complété le 16 décembre 1859, alors que le pont Victoria fut inauguré et ouvert au trafic. La ligne du Détroit à Port Huron, 50 milles, fut louée en 1859, celle du lac Champlain en 1863 et celle de Buffalo au lac Huron en 1867. Avec ces additions la longueur totale de chemin de fer atteint 1,377 milles et demeura ainsi, à part quelques légers changements, jusqu'en 1880.

343. La ligne n'a pas été complétée sans difficultés financières. En 1855, un appel fut fait au gouvernement pour un nouvel aide et le résultat de cet appel et d'autres demandes subséquentes, fut que la compagnie emprunta du gouvernement, en différentes occasions, y compris le montant déjà mentionné, une somme totale de \$15,142,633, de plus, la valeur de l'hypothèque du gouvernement diminue graduellement, tellement qu'aujourd'hui cette hypothèque passe après toutes les autres. En 1861 la compagnie se trouva embarrassée avec une dette flottante de plus de \$12,000,000, les rails et le roulant étaient défectueux et des renouvellements onéreux s'imposaient. Il est nécessaire de bien se rappeler ces faits pour qu'en songeant à la position présente de la compagnie l'on puisse mieux apprécier les efforts qui ont dû être faits pour arriver au présent état florissant.

344. En 1868 le chemin de fer Buffalo et lac Huron devint une partie du Grand-Tronc, et plus, le pont international sur la rivière Niagara fut construit donnant accès à Buffalo, point principal où le Erié et le New-York Central luttaient pour le trafic de l'ouest à New-York. Le fait que le chemin de fer Lac Huron traversait très obliquement le Grand-Tronc à Stratford fut cause qu'une nouvelle route de l'Etat du Michigan à Buffalo et New-York fut construite et amena au terminus ouest du Grand-Tronc beaucoup de trafic, ce qui augmenta de beaucoup les recettes. En 1879 un arrangement fut effectué avec le gouvernement de la Puissance pour l'achat, par ce dernier, de la ligne de Québec à la Rivière-du-Loup, 124 milles, et en août de la même année, cette section cessa d'appartenir au Grand-Tronc et fut ajoutée à l'Intercolonial. Avec le fruit de cette vente le Grand-Tronc acheta deux chemins de fer du Michigan, alors en banqueroute, et qui forment aujourd'hui le Chicago et Grand-Tronc, quoique ne faisant pas partie de la ligne principale, ce nouveau chemin s'y relie et donne au Grand-Tronc un contrôle assez important sur l'immense commerce de Chicago aux côtes de l'Atlantique.

345. Le Grand-Tronc qui étend maintenant ses ramifications les plus importantes à travers les Etats du Michigan, l'Illinois et le Wisconsin, convergeant vers sa ligne principale à Chicago et au Détroit, contrôle en grande partie le trafic américain des grands centres industriels à Montréal, Boston, Portland et New-York, avec lesquels il a des connections directes ou très favorables.

A part quelques modifications d'une assez mince importance faites aux chemins du Lac Champlain, comme par exemple s'être débarrassé du bateau traversier de Lachine à la rive sud du Saint-Laurent ; cette vente de la ligne de la Rivière-du-Loup diminua la longueur totale du Grand-Tronc en Canada à 1,235 milles tout en augmentant considérablement le montant d'affaires. En 1881 le chemin de la Baie Georgienne et Lac Erié,