

des campagnes; son usage s'est tellement popularisé qu'en 1921, les fermiers de la province d'Ontario possédaient 64,045 automobiles de tourisme. La presse, elle aussi, par le bon marché des communications télégraphiques et par sa diffusion au moyen de la poste dans toutes les parties du pays, a énormément contribué à développer le sentiment national. Enfin, on peut dire que le progrès des inventions modernes, entre lesquelles le radiophone, dont l'usage commence à se généraliser, joue un rôle prépondérant, fait disparaître de jour en jour cette sensation d'isolement et d'ennui qui caractérisait autrefois la vie rurale au Canada et dont le reflet assombrissait les pages de la littérature canadienne.

La statistique des transports et communications, qui fait l'objet du présent chapitre, embrasse les chemins de fer et les tramways électriques, les automobiles, les compagnies de messageries, les canaux, la navigation, les télégraphes, les téléphones et l'administration postale. Les statistiques des chemins de fer et des canaux, des télégraphes, téléphones et compagnies de messageries sont puisées dans les rapports de la Section des transports du Bureau Fédéral de la Statistique. La statistique de la navigation est puisée dans le rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries, le surplus des données étant fourni par le ministère des Douanes. Enfin, les statistiques postales sont celles du département des Postes.

CHEMINS DE FER.

Esquisse historique.—Le premier chemin de fer canadien fut construit en 1836 dans la province de Québec, entre St-Jean et Laprairie; son parcours était de seize milles et le matériel roulant était trainé par des chevaux, jusqu'à ce que les locomotives leur fussent substituées en 1837. Un second chemin de fer, reliant Montréal à Lachine, fut ouvert en 1847 et une troisième ligne, celle de St-Hyacinthe, en 1848. Néanmoins, en 1850, il n'y avait encore que 66 milles de voies ferrées au Canada. On peut dire que l'ère des chemins de fer commença au Canada en 1851, date à laquelle fut passée une loi pourvoyant à la construction d'une ligne de chemin de fer entre le Haut et le Bas Canada; elle eut pour résultat l'achèvement du chemin de fer du Grand Trunk, entre Montréal et Toronto en 1856, son prolongement vers l'ouest jusqu'à Sarnia en 1859 et, vers l'est, jusqu'à la Rivière-du-Loup en 1860. La section du chemin de fer Atlantic & St-Lawrence allant de Portland, Maine, à la frontière canadienne fut louée pour 999 ans, si bien qu'en 1859, lors de l'achèvement du pont Victoria, par lequel les trains traversent le St-Laurent, en arrivant à Montréal, le Grand Trunk possédait une route continue de 800 milles de longueur, entre Portland et Sarnia. Une voie reliant Detroit à Port Huron fut louée en 1859, les routes de Champlain en 1863, le Buffalo & Lake Huron en 1867; le Chicago & Grand Trunk fut complété depuis Port Huron jusqu'à Chicago en 1880. En 1881, le réseau Georgian Bay & Lake Erie, de 171 milles, fut incorporé et l'année suivante vit la fusion de ce réseau avec le Great Western (904 milles) et celle du réseau Midland (473 milles) avec le Grand Trunk. En 1888, le Grand Trunk s'annexa également le chemin de fer Northern, allant