

resta dans l'opposition sous la conduite de George Brown; la politique de cet homme d'état lui attira de nombreux adhérents dans le Haut-Canada, mais déplaisait énormément à la population du Bas-Canada; les deux sections de la province se rangeaient ainsi l'une contre l'autre.

Amélioration des transports.—Pendant ce temps, des progrès considérables étaient accomplis dans le développement matériel du pays. Antérieurement à l'union, on songeait déjà à la création d'un réseau de canaux. Le canal de Lachine fut ouvert au trafic en 1825; le canal Welland, en 1829; le canal Rideau, construit entièrement aux frais de la métropole, en 1832 et le canal de Burlington, qui fit d'Hamilton un port lacustre, dans la même année. En 1832, la législature du Haut-Canada vota des crédits pour la construction du canal de Cornwall, mais différents obstacles retardèrent les travaux et il ne fut achevé qu'à la fin de l'année 1842. Ce réseau de voies d'eau fut constamment amélioré et étendu jusqu'à nos jours. On a estimé officiellement à \$20,962,244 le coût de la construction des canaux au Canada jusqu'à la Confédération.

Le premier chemin de fer canadien fut inauguré en 1837; partant de Laprairie, au pied des rapides de Lachine et sur la rive sud du Saint-Laurent, il s'arrêtait à St-Jean, sur la rivière Richelieu, constituant un anneau dans les communications par eau et par rail entre Montréal et New-York. En 1847, une autre ligne était ouverte entre Montréal et Lachine. La décade qui s'écoula entre 1850 et 1860 peut être considérée comme l'ère de l'expansion des voies ferrées, antérieurement à la Confédération. En 1853 et 1854, le Great Western Railway relia Niagara Falls à Hamilton, London et Windsor. En 1853, on compléta la communication entre Montréal et Island Pond en raccordant par une voie ferrée ce dernier point à Portland et en 1854 l'ouverture d'une voie ferrée entre Québec et Richmond compléta une ligne ininterrompue entre Québec et Montréal. En décembre 1855, Hamilton et Toronto étaient reliées par voie ferrée et en 1856 le chemin de fer du Grand-Tronc circulait entre Montréal et Toronto. Le Northern Railway allant de Toronto à Collingwood fut achevé en 1855 et le Buffalo & Lake Huron Railway, entre Fort Erie et Goderich le fut en 1858, quoique plusieurs de ses tronçons fussent déjà achevés et exploités.

La navigation sur les lacs et sur les rivières fit de rapides progrès à partir de l'année 1809, date à laquelle l'"Accommodation", bateau à vapeur appartenant à John Molson, de Montréal, commença à voyager entre Montréal et Québec. En l'année 1816, le "Frontenac" fut lancé dans les eaux du lac Ontario. D'année en année, des navires de plus en plus grands et de plus en plus rapides circulaient sur nos eaux intérieures, les principaux promoteurs des entreprises de navigation à vapeur étant, dans le Haut-Canada, l'honorable John Hamilton, de Kingston et dans le Bas-Canada l'honorable John Molson. Vers 1855, la navigation à vapeur était en pleine prospérité, lorsque la concurrence du chemin de fer du Grand-Tronc porta un coup sérieux aux entreprises de transport fluviales et lacustres.

A la même époque, la navigation à vapeur commençait à relier le Canada à la Grande-Bretagne. Hugh Allan, de Montréal, fut le pionnier de cette importante entreprise. Dès 1853, plusieurs navires d'environ 1,200 tonneaux circulaient entre Montréal et Liverpool et en 1855, la maison Allan était chargée du transport du courrier postal, à raison d'un départ par quinzaine. Les débuts de cette entreprise furent marqués par une série de désastres presque sans exemple et extrêmement décourageants mais avec un courage inflexible, les propriétaires de la ligne Allan continuèrent leur tâche, réparèrent leurs pertes de leur mieux et arrivèrent graduellement à donner un service réputé pour sa régularité et sa sécurité.