

de l'automne de 1851, fut de nouveau réinstallé dans la première de ces villes, où il demeura jusqu'à l'été de 1859. Ce fut durant cette période que la question de fixer définitivement le siège du gouvernement fut décidée en faveur d'Ottawa par Sa Majesté la reine Victoria, à qui un vote du Parlement Canadien avait laissé ce soin. Dans l'interval, un progrès considérable s'était produit dans le développement matériel du pays. Même avant l'Union, on avait pris des mesures importantes pour développer le système des canaux. Le canal de Lachine fut ouvert au trafic en 1825; le canal Welland, le fut en 1829; Le Canal Rideau, construit entièrement aux frais du gouvernement Impérial, fut ouvert en 1842; et le canal de Burlington, qui faisait de Hamilton un port sur les lacs, le fut la même année. En 1832, la Législature du Haut-Canada accorda des fonds pour la construction du Canal de Cornwall, mais, diverses causes, y compris la rébellion, entravèrent la marche de ce travail, qui ne fut terminé qu'à la fin de 1842. Depuis cette époque, le système des canaux fut encore développé et amélioré, et le progrès s'est continué jusqu'à nos jours. On évalue à plus de \$20,500,000 les dépenses totales faites en faveur des canaux canadiens, jusqu'à la date de la Confédération.

Le premier chemin de fer à vapeur du Canada fut établi entre Laprairie, au pied des rapides de Lachine, sur la rive sud du Saint-Laurent, et St-Jean, sur la rivière Richelieu: c'était un anneau de plus dans la chaîne des communications par eau et par voie ferrée, entre Montréal et New-York. Ce chemin de fer fut inauguré en 1837. Deux ans plus tard, on ouvrit entre Queenston et Chippewa, une nouvelle voie autour des rapides et des chutes de la rivière Niagara. En 1847, une nouvelle ligne se construisit entre Montréal et Lachine. Cependant, la période qui s'écoula entre 1850 et 1860 fut réellement celle de l'expansion des chemins de fer, avant la Confédération. En 1853 et en 1854, le Great Western Railway relia Niagara Falls et Hamilton, London et Windsor. En 1853, on compléta les communications entre Montréal et Island Pond, en raccordant par une voie ferrée ce dernier endroit à Portland, et en 1854, on établit, entre Québec et Richmond, une ligne qui relia également Québec et Montréal. En décembre 1855, on fit communiquer Hamilton avec Toronto, et en 1856, le chemin de fer du Grand Tronc relia Montréal à Toronto. Le Northern Railway, de Toronto à Collingwood, fut terminé en 1855, et le "Buffalo & Lake Huron Railway," entre Fort Erié et Goderich, le fut en 1858, quoique certaines de ses sections fussent alors, déjà complétées et en exploitation. La navigation sur les rivières et les lacs se développa sans ralentissement, depuis 1809, où un bateau à vapeur nommé "Accommodation", appartenant à M. John Molson de Montréal, commença à naviguer entre Montréal et Québec. En 1816, on lança le "Frontenac," sur le lac Ontario. Depuis, chaque année vit des vaisseaux plus grands et plus rapides parcourir nos eaux intérieures, et les principaux promoteurs des entreprises de navigation à vapeur furent l'honorable John Hamilton, de Kingston, dans le Haut-Canada, et l'honorable John Molson, dans le Bas-Canada. Vers le milieu de la période 1850-1860, de grandes et puissantes compagnies de navigation à vapeur s'étaient déjà établies, quand la concurrence du Grand Tronc, qui s'était étendu section par section, porta un coup sérieux aux entreprises de transport sur les lacs et les rivières.