

et 49 devant le Gouverneur en Conseil. Treize des jugements déferés à la Cour Suprême et trois de ceux déferés au Gouverneur Général en conseil ont été infirmés.

PARTIE II.—CHEMINS DE FER.

L'étude du transport sur rail est divisée en trois sections: chemins de fer, tramways électriques et messageries.

Section 1.—Chemins de fer.*

Le chemin de fer continue d'être le moyen de transport le plus important au point de vue placement et trafic manutentionné. Heureusement ce mode de transport, plus que tout autre, possède un champ statistique plus étendu; car les chiffres sont passablement complets en ce qui regarde la longueur des voies ferrées, l'outillage, les finances et le trafic.

Historique.—La construction du premier chemin de fer canadien fut commencée en 1835; il s'agissait d'une ligne de 16 milles seulement reliant St-Jean à Laprairie (Québec) et destinée à raccourcir le trajet entre Montréal et New-York. Elle fut inaugurée le 21 juillet 1836; les wagons étaient traînés par la locomotive à vapeur "Dorchester", construite par Stephenson de Liverpool. Vers la même époque on construisit une ligne de 6 milles en Nouvelle-Ecosse, allant de Stellarton à un endroit de chargement situé dans le port de Pictou et servant au mouvement du charbon des mines aux navires. Ici on se servait pour commencer de chevaux, mais au printemps de l'année 1839 la "Samson", locomotive construite en Angleterre, que l'on peut encore voir à Halifax, arriva au Canada par voilier et remplaça la traction animale. Un autre chemin de fer, reliant Montréal à Lachine, fut mis en exploitation au cours de 1847 et une autre ligne, celle de St-Hyacinthe, l'année suivante. Néanmoins, il n'y avait en 1850 que 66 milles de voies ferrées au Canada.

Commencement de l'ère des chemins de fer—Le Grand Tronc.—On peut dire que l'ère des chemins de fer commença au Canada en 1851, alors que des chartes furent accordées pourvoyant à la construction d'une ligne de chemin de fer entre le Haut et le Bas-Canada; ces chartes ont été révoquées quand celle du Grand Tronc a été accordée en 1852. Ces chartes eurent pour résultat l'achèvement du chemin de fer du Grand Tronc entre Montréal et Toronto en 1856, son prolongement vers l'ouest jusqu'à Sarnia en 1859, et vers l'est jusqu'à Rivière-du-Loup, en 1860. La section du chemin de fer Atlantic & St. Lawrence allant de Portland, Maine, à la frontière canadienne, fut louée en 1853, et en 1859, lors de l'achèvement du pont Victoria sur le St-Laurent à Montréal, le Grand Tronc possédait une route continue de 800 milles de longueur, entre Portland et Sarnia. Les trente années suivantes plusieurs lignes importantes de chemin de fer de l'Ontario, y compris le Great Western, devinrent la propriété du Grand Tronc dont les lignes s'étendirent jusqu'à Chicago.

Construction de l'Intercolonial.—Dès 1830 il avait été question d'un chemin de fer intercolonial reliant la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick avec le Haut et le Bas-Canada. En 1844, le Gouvernement impérial fit le tracé d'un chemin de fer militaire et, en 1851, demanda au Parlement soit d'accorder une garantie d'intérêt, soit de fournir les fonds nécessaires à sa construction. Des divergences d'opinion quant à l'itinéraire amenèrent la chute du projet; mais en 1852 la Nouvelle-Ecosse entreprit de construire avant l'année 1862 une ligne principale allant de

* Révisé et vérifié par G. S. Wrong, B.Sc., chef de la Branche des Transports et Utilités Publiques, Bureau Fédéral de la Statistique. Cette Branche publie un "Rapport annuel sur les chemins de fer", ainsi que bon nombre d'autres bulletins dont la liste est donnée au chapitre XXIX du présent volume. Certaines statistiques financières des chemins de fer sont compilées avec la coopération d'officiers du Ministère des Transports.