

Le besoin de faire connection avec le terminus du Northern à Collingwood à influencé la compagnie en 1855 à passer un contrat avec la ligne de steamers tri-hebdomadaire qui reliait ce port à celui du lac Michigan.

Plus tard le Northern, le Hamilton et North Western et le Northern Pacific Junction furent exploités d'après un arrangement spécial, et il appert dans les rapports sur les chemins de fer pour l'année finissant le 30 juin 1888, que ces différentes routes étaient louées et mises en opération par la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

Le chemin de fer Northern de Toronto à Brantford et Barrie fut ouvert au trafic en 1853.

348. En ces dernières années le terrassement sur la ligne du Grand-Tronc a été mis en condition admirable ; on y a ajouté une double voie sur un parcours de 400 milles, la largeur de la voie qui était de 5 pieds 6 pouces a été réduite à 4 pieds 8½ pouces, sur la ligne on a remplacé les vieux rails par des nouveaux en acier et très forts, et les facilités de transport du fret à Montréal et à Portland, en ce qui concerne les vapeurs océaniques, sont des plus complètes. La distance de Chicago à Montréal par le Grand-Tronc est plus courte d'à peu près 100 milles que celle de Chicago à New-York par les voies américaines sans compter que le coût de la transportation est beaucoup moindre. La concurrence excessive que se sont faits récemment les chemins de fer américains et les différentes lignes de vapeurs océaniques, faisant escale à New-York et qui a eu pour résultat une baisse telle dans le prix de transport du fret sur terre et sur mer qu'il est presque impossible d'y faire un profit, n'empêchera pas le Grand-Tronc avec ses facilités toutes naturelles de sortir finalement victorieux de la présente dépression et de rétablir la valeur de sa propriété à la position qui lui est due.

349. Le nombre de milles de rails du Grand-Tronc était le 30 juin 1894, de 3,158, dont 3,098½ milles étaient en acier.

L'INTERCOLONIAL.

350. Comme on l'a déjà dit, depuis plus de trente années passées on avait essayé à Saint-André de lier le Saint-Laurent à l'Atlantique. La question de la ligne de frontière fut la cause que cette entreprise ne réussit pas, mais cependant l'idée de la construction de l'Intercolonial ne fut pas abandonnée. En 1844, le gouvernement impérial fit faire une exploration pour la construction d'une route militaire. La route explorée traversait l'intérieur du Nouveau-Brunswick en ligne diagonale, de Moncton à la Rivière-du-Loup. En 1845, la manie de la construction de chemins de fer en Angleterre fut telle qu'elle eût pour résultat un bon nombre de projets qui ont été menés à bonne fin. Parmi ceux qui étaient à la tête de ces projets se trouvait sir Richard Brown, alors engagé dans des projets pour mettre en communication la Grande-Bretagne avec le Japon, la Chine et les Indes orientales, par le moyen d'une ligne continue de steamers et de chemins de fer à travers l'Amérique Britannique du Nord. Il s'empara du projet du chemin de fer d'Halifax et Québec, et en devint un des plus forts supporteurs. Des routes furent projetées. Les gouverneurs furent consultés.