Si d'un côté cette proposition a eu pour effet de faire échouer l'entreprise du chemin de fer de l'Intercolonial, elle a eu aussi celui de créer la compagnie du Grand-Tronc dont nous avons fait l'histoire un peu plus haut.

352. Cette difficulté une fois passée, l'agitation de la construction d'un chemin de fer intercolonial cessa. Chaque province, dans la suite, commença à construire d'après ses propres plans. En septembre 1852, la province du Nouveau-Brunswick fit un contrat avec MM. Peto, Betts, Jackson et Brassey, pour la construction d'un chemin de fer du côté ouest de cette province, allant vers l'est jusqu'à la ligne frontière de la Nouvelle-Ecosse.

En 1852 la province du Canada prit des mesures pour la construction d'une ligne à Trois-Pistoles, 153 milles à l'est de Québec, et dont une partie fut construite.

A peu près 288 milles de chemin de fer furent ainsi construits sans l'aide du gouvernement impérial.

En 1854 la Nouvelle-Ecosse adopta un acte de chemin de fer, et la première pelletée de terre fut remuée à Richmond près d'Halifax, le 13 juin 1854.

En 1858 les différentes législatures adoptèrent des résolutions déterminant que l'importance nationale du chemin de fer Intercolonial exigeait l'intermédiaire du gouvernement impérial. Chaque province envoya des délégués en Angleterre, et le résultat fut un nouveau refus pour l'aide demandée. Les provinces, cependant, déterminées à construire ce chemin de fer, envoyèrent une dépêche conjointe au gouvernement impérial en 1861, comportant les résolutions adoptées par quinze délégués des différentes provinces assemblées en conseil dans la ville de Québec. L'honorable P. M. Vankoughnet pour le Canada, l'honorable Joseph Howe pour la Nouvelle-Ecosse, et l'honorable S. L. Tilley pour le Nouveau-Brunswick furent envoyés en Angleterre comme délégués. Pendant qu'ils étaient à Londres, survint l'"affaire de la Trent" circonstance qui donna à leur mission une impulsion des plus favorables, dont les délégués ne furent pas lents à profiter. Afin de rencontrer l'intérêt annuel sur le coût estimé de 3 millions de livres sterling, ils proposèrent que si le gouvernement impérial voulait prélever la somme de £60,000 par année, les provinces de leur côté prélèveraient une semblable somme de £60,000, à la condition que le gouvernement transporterait gratuitement les malles et les munitions de guerre. Cette proposition fut rejetée par le gouvernement impérial, mais il proposa à la place l'offre d'une garantie telle que préparée par le comte de Gray en 1851.

En mars 1862, les délégués des différentes provinces s'assemblèrent à Québec et décidèrent d'accepter l'offre de la garantie impériale de l'intérêt sur les emprunts qui devaient être contractés. Une délégation composée des honorables W. P. Howland et J. B. Sicotte pour le Canada et des honorables Joseph Howe pour la Nouvelle-Ecosse, et S. L. Tilley pour le Nouveau-Brunswick, allèrent en conséquence en Angleterre. De graves difficultés s'élevèrent relativement au fonds d'amortissement, la portion canadienne de la délégation s'y opposa fortement.

353. Les législatures de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick dans l'espoir que les difficultés disparaîtraient bientôt, passèrent des bills autorisant certains emprunts pour la construction du chemin de fer. Le