

le Haut et le Bas Canada; elle eut pour résultat l'achèvement du chemin de fer du Grand Trunk, entre Montréal et Toronto en 1856, son prolongement vers l'ouest jusqu'à Sarnia en 1859, et vers l'est, jusqu'à la Rivière-du-Loup en 1860. La section du chemin de fer Atlantic & St-Lawrence allant de Portland, Maine, à la frontière canadienne fut louée pour 999 ans, si bien qu'en 1859, lors de l'achèvement du pont Victoria, par lequel les trains traversent le St-Laurent en arrivant à Montréal, le Grand Trunk possédait une route continue de 800 milles de longueur, entre Portland et Sarnia. Une voie reliant Détroit à Port Huron fut louée en 1859, les routes de Champlain en 1863, le Buffalo & Lake Huron en 1867; le Chicago & Grand Trunk fut complété depuis Port Huron jusqu'à Chicago en 1880. En 1881, le réseau Georgian Bay & Lake Erie, de 171 milles, fut incorporé et l'année suivante vit la fusion de ce réseau avec le Great Western (904 milles) et celle du réseau Midland (473 milles) avec le Grand Trunk. En 1888, le Grand Trunk s'annexa également le chemin de fer Northern, allant de Toronto à Barrie, ouvert en 1853, ainsi que le chemin de fer Hamilton & Northwestern. Le creusement du tunnel St-Clair, achevé en 1891, établit une communication directe avec les chemins de fer des Etats-Unis. Entre 1870 et 1880, l'écartement des voies avait été changé et ramené de 5' 6'' à la largeur normale de 4' 8½''.

Construction de l'Intercolonial.—Dès 1830, il avait été question d'un chemin de fer intercolonial entre les provinces maritimes et le Canada. En 1844, le gouvernement impérial fit le tracé préliminaire d'un chemin de fer militaire et, en 1851, demanda au parlement, soit de fournir les fonds nécessaires à sa construction, soit d'accorder une garantie d'intérêt. Des divergences d'opinion quant à l'itinéraire amenèrent la chute du projet mais, en 1853, la Nouvelle-Ecosse entreprit de construire avant l'année 1862, une ligne principale, allant de Halifax à la frontière du Nouveau-Brunswick, avec embranchements à Pictou et Victoria Beach. Toutefois, le projet d'un chemin de fer intercolonial s'effondra, tant en Nouvelle-Ecosse qu'au Nouveau-Brunswick, à cause du manque de fonds et, en 1867, les provinces maritimes n'avaient encore que 341 milles de voies ferrées, savoir: 196 milles au Nouveau-Brunswick, c'est-à-dire les lignes de St-John à Shédiac et de St-Andrews à Richmond et 145 milles en Nouvelle-Ecosse, c'est-à-dire les lignes d'Halifax à Truro et Windsor et de Truro à Pictou. En vertu des dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, ces lignes devinrent la propriété du gouvernement fédéral, lequel entreprit l'achèvement du chemin de fer et le termina en 1876. En 1879, l'embranchement du Grand Trunk allant à la Rivière-du-Loup fut acheté et en 1898 l'embranchement allant de Chaudière Junction à Ste-Rosalie Junction fut loué, en même temps que des arrangements étaient conclus pour permettre la circulation, depuis ce dernier point jusqu'à Montréal, des trains de l'Intercolonial sur les voies du Grand Trunk, l'Intercolonial posant ainsi sa candidature à une partie des transports de la métropole commerciale du Canada.

Premier Transcontinental—C.P.R.—En 1849, un opuscule publié par le major Carmichael-Smyth préconisait la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, dont le tracé ressemblait beaucoup à l'itinéraire actuel. En 1851, une commission parlementaire fit un rapport nettement défavorable à cette entreprise, au moins momentanément. Lorsque la Colombie Britannique entra dans la Confédération, en 1871, le pacte fédératif obligeait la Puissance à commencer dans les deux années suivantes la construction du chemin de fer du Pacifique et à l'achever en dix ans. Ces travaux commencèrent effectivement en 1874, mais se