

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-Écosse 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-Écosse 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 Saint John à Shédiac et de St-Andrews à Richmond et 145 milles en Nouvelle-Écosse, 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 Tronc 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 Tronc, 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 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 poursuivirent avec lenteur. En 1880, le gouvernement signa une convention avec le Syndicat du chemin de fer Canadien Pacifique, par laquelle il cédait à ce syndicat toutes les voies construites ou en voie de construction, s'engageait à lui verser une subvention de \$25,000,000 et lui octroyait à titres de subsides 25,000,000 d'acres de terre; il lui accordait en outre la franchise douanière pour tous ses matériaux de construction importés, et enfin, une protection de vingt années contre toute ligne concurrente. De son côté le Syndicat s'engageait à achever cette formidable entreprise avant le premier mai 1891 et à en assurer l'exploitation efficace. En fait, cette construction fut complètement achevée le 7 novembre 1885. A l'exemple du Grand Tronc, le chemin de fer Canadien Pacifique commença à acquérir de petits embranchements destinés à alimenter son trafic; citons, entre autres, le North Shore, Québec, Montréal, Ottawa & Occidental en 1881; la ligne de Winnipeg à Manitou en 1882; l'Ontario & Québec, le Credit Valley et la ligne Toronto, Grey & Bruce en 1883; le St-Lawrence & Ottawa et le Manitoba Northwestern en 1884; le North Shore de la Nouvelle-Écosse en 1885; l'Atlantic & Northwestern en 1886; le West Ontario Pacific en 1887; le Sudbury & Sault Ste-Marie en 1888; le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, le Columbia & Kootenay en 1890; le Montréal & Ottawa et le Montréal & Lake Maskinongé en 1892.

Le second transcontinental—le Grand Tronc Pacifique.—Vers la fin du siècle le Grand Tronc, qui avait déjà une ligne de prolongement de l'ouest jusqu'à Chicago, soumit au gouvernement canadien un projet lui permettant de participer à la colonisation et au développement de l'ouest. Il était proposé de louer des lignes depuis Chicago jusqu'à Winnipeg, via Minneapolis, et avec les secours du gou-