

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, fut inaugurée 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, année où fut passée une loi pourvoyant à la construction d'une ligne de chemin de fer entre le Haut et le Bas-Canada; elle eut 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 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 Tronc possédait une route continue de 800 milles de longueur, entre Portland et Sarnia. Une voie reliant Detroit à Port Huron fut louée en 1859, les routes du 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 du réseau Great Western (904 milles) et celle du réseau Midland (473 milles) avec le Grand Tronc. En 1888, le Grand Tronc s'annexa également le chemin de fer Northern, allant de Toronto à Barrie, ouvert en 1853, ainsi que le chemin de fer Hamilton & North-Western. 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 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 de 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 374 milles de voies ferrées, savoir: 229 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-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 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 devenant ainsi en mesure de s'assurer une part des transports de la métropole commerciale du Canada.

Premier transcontinental—Le C.P.R.—Dès 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