

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 en 1853, et 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. Les trente années suivantes plusieurs lignes importantes de chemin de fer de l'Ontario, y compris le réseau Great Western, devinrent la propriété du Grand Tronc dont les lignes s'étendirent jusqu'à Chicago.

**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. 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 jusqu'à Rivière du Loup en 1876. Plus tard, par l'acquisition, la location, ou le paiement des droits de passages sur d'autres lignes, l'Intercolonial a été continué jusqu'à Montréal.

**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 commission parlementaire se prononça contre la réalisation de l'entreprise à cette époque. 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 céda 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 sur son passage, dans les parties colonisées du pays, de petits embranchements destinés à alimenter son trafic.