

vernement 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 embranchement 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 le Dominion 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. Cette construction fut complètement achevée le 7 novembre 1885. A l'exemple du Grand Tronc, le chemin de fer Canadien Pacifique commença l'acquisition dans les parties colonisées du pays de petits embranchements pour alimenter son trafic.

Le second transcontinental—Le Grand Tronc Pacifique.—Vers la fin du siècle le Grand Tronc, qui avait déjà une ligne de prolongement vers 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 gouvernement de construire une voie de Winnipeg jusqu'à la côte du Pacifique. Le gouvernement objecta qu'une trop grande partie de ce réseau passerait par les Etats-Unis et un second projet fut soumis pour la construction, à l'aide de subsides plus considérables, d'une ligne depuis North Bay jusqu'à Winnipeg. En 1903 le gouvernement proposa un autre plan; au lieu de s'arrêter à North Bay la ligne devait se prolonger jusqu'à Moncton, Nouveau-Brunswick, la section de l'Est entre Moncton et Winnipeg devant être construite par le gouvernement et louée au Grand Tronc Pacifique pour une période de cinquante ans, ce dernier ne payant aucun loyer au cours des sept premières années et 3 p.c. sur le coût de la voie pendant les 43 autres années. La moitié occidentale du chemin de fer entre Winnipeg et Prince Rupert devait être construite par le Grand Tronc Pacifique, le gouvernement garantissant l'intérêt sur les obligations jusqu'à concurrence de 75 p.c. du coût de la construction