

## HISTORIQUE DU NATIONAL-CANADIEN

Le chapitre du Rapport de la Commission royale des transports (1951) consacré à la Politique nationale en matière de transport renferme la déclaration suivante :

*Le Canada, plutôt fortuitement qu'à dessein, est devenu propriétaire de ce qui, aujourd'hui, constitue l'un des plus grands réseaux ferroviaires de l'univers. Cela vient de ce que l'État et les provinces avaient garanti les obligations des sociétés ferroviaires qui se sont par la suite fusionnées au Réseau des chemins de fer Nationaux du Canada.*

Le National-Canadien remonte au premier chemin de fer du Canada, le *Champlain and St. Lawrence*, long de 14½ milles, qui commença à fonctionner en 1836 entre Laprairie et Saint-Jean (P. Q.). Le Réseau comprend maintenant cette première ligne et plusieurs autres, courtes et longues, aménagées dans différentes parties du pays à différentes époques et pour répondre à diverses fins. Le Réseau est la société qui a succédé au *Grand Trunk*, à l'*Intercolonial*, au *Canadian Northern*, au *National Transcontinental* et au *Grand Trunk Pacific*.

Le *Grand Trunk* a été constitué par une loi du Parlement en 1852 aux fins d'établir un réseau partant de Portland, sur la côte atlantique des États-Unis, passant par Montréal, Toronto, Stratford et Sarnia, et allant jusqu'à Détroit, et appelé à se prolonger jusqu'à Chicago.

Pendant que le *Grand Trunk* travaillait à atteindre son objectif, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick étaient le théâtre d'une grande activité ferroviaire où les projets, cependant, l'emportaient sur les réalisations. Toutefois, l'Acte de l'Amérique du Nord britannique de 1867 portait que le gouvernement nouvellement constitué du Dominion devait construire un chemin de fer reliant Halifax au Saint-Laurent, à Québec ou près de Québec, et que la ligne devait être commencée dans un délai de six mois à compter de la date de confédération. On se hâta d'achever les levers,—dont quelques-uns étaient déjà commencés,—et la construction de l'*Intercolonial* débuta aussitôt sous la direction de sir Sandford Fleming.

Le tracé à suivre au Nouveau-Brunswick souleva une controverse. On avait le choix de trois routes : au nord, le long de la baie des Chaleurs, au centre, et au sud, le long de la vallée de la rivière Saint-Jean. On adopta la route du nord pour des raisons d'ordre militaire et économique, bien qu'elle fût la plus longue et la plus coûteuse. Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse avait déjà établi une ligne depuis Halifax jusqu'à Truro et le *Grand Trunk* avait été poussé à l'est jusqu'à Rivière-du-Loup. L'*Intercolonial* fut officiellement ouvert à la circulation entre Halifax et Lévis le 1<sup>er</sup> juillet 1876.

En 1879, l'*Intercolonial* acheta du *Grand Trunk* la ligne qui reliait Rivière-du-Loup à Chaudière, ce dernier se réservant le droit de faire circuler ses trains entre Chaudière et Pointe-Lévis, vis-à-vis de Québec. En 1897, l'*Intercolonial* obtint le droit de faire circuler ses trains sur les voies du *Grand Trunk* jusqu'à Montréal, établissant ainsi une route directe depuis Halifax et Saint-Jean jusqu'à Montréal. Le *Prince Edward Island*, aménagé par le gouvernement provincial entre 1871 et 1873, devint la propriété du gouvernement fédéral lorsque l'Île se joignit à la Confédération le 1<sup>er</sup> juillet 1875, et fut désormais exploité comme une partie de l'*Intercolonial*.