

L'*Intercolonial* ne fut pas aménagé à titre avant tout d'entreprise commerciale, mais plutôt pour répondre aux besoins politiques et économiques du pays. Construit à grands frais, il devait servir à l'acheminement rapide et efficace du trafic entre les provinces Maritimes et le Québec. Bien qu'elle ne se soit jamais traduite par un succès financier, sa construction fit beaucoup pour raffermir les liens de la Confédération et servit fort utilement au développement du pays.

Entre temps, le *Grand Trunk*, qui avait achevé en 1853 le tronçon Montréal-Portland de sa ligne, terminait celui de Montréal-Sarnia en 1860. En 1860, aussi, le *Chicago, Detroit and Canada Grand Trunk Junction Railway*, qui reliait Sarnia à Détroit, fut acquis par le *Grand Trunk* en vertu d'un bail perpétuel. En 1880, grâce à l'acquisition de certaines lignes et à la construction de tronçons de liaison, le *Grand Trunk* avait réussi à acquérir sa propre ligne jusqu'à Chicago, ce qui lui assurait, enfin, une route directe depuis Portland (Maine).

Au cours des huit années qui suivirent immédiatement l'achèvement de la route Portland-Chicago, le *Grand Trunk*, en s'appliquant à acheter presque tous les chemins de fer concurrents, établit un réseau de lignes qui rayonnaient dans tout l'Ontario. Ces lignes suffisaient à former un empire ferroviaire compact et à promettre d'intéressants bénéfices jusqu'au début du XX^e siècle alors que le grand courant de migration commença à se déverser dans les prairies à l'ouest des Grands lacs. Le transport tant des voyageurs que des marchandises se mit à prendre de l'expansion et le *Grand Trunk*, enfermé dans un périmètre restreint, se trouva pour ainsi dire exclu de tout ce lucratif trafic de long acheminement. Les administrateurs furent forcés d'en arriver à la conclusion qu'il fallait aménager une ligne dans l'Ouest canadien. Le tracé proposé au gouvernement s'étendait depuis North-Bay, passait au nord du lac Supérieur pour atteindre un réseau d'embranchements dans les prairies et se prolongeait jusqu'à la côte du Pacifique. Le gouvernement pensa, cependant, que si la ligne était construite le *Grand Trunk* acheminerait le trafic direct plutôt sur Portland (Maine) que sur les ports canadiens d'Halifax et de Saint-Jean.

Un accord intervint finalement par lequel le *Grand Trunk* s'engageait à organiser la *Grand Trunk Pacific Railway Company*,—dont le capital social appartiendrait entièrement au *Grand Trunk*,—qui poserait et entretiendrait une ligne principale, depuis Winnipeg jusqu'à la côte du Pacifique, dotée d'un réseau d'embranchements dans les provinces des Prairies. Le gouvernement fédéral s'engagea à aménager un chemin de fer devant s'appeler *National Transcontinental* qui relierait Moncton (N.-B.) à Winnipeg (Man.) et qui, une fois achevé, serait loué au *Grand Trunk* pour un certain nombre d'années moyennant un pourcentage convenu des frais de construction. Il fut aussi convenu que le *Grand Trunk Pacific* construirait un embranchement s'étendant depuis le lac Supérieur, à Fort-William ou près de Fort-William, jusqu'à un point de jonction avec le *National Transcontinental*; cette ligne devait s'appeler *Lake Superior Branch*. L'accord fut ratifié par une loi du Parlement adoptée en 1903 (S.C. 1903, chap. 71).

La construction du *Grand Trunk Pacific* et du *National Transcontinental* commença en 1905. La construction du premier se fit à partir et de Winnipeg (Man.) et de Prince-Rupert (C.-B.), la ligne principale du chemin de fer étant divisée en deux sections, celle des Prairies et celle des Montagnes. Le chemin de fer reliant Winnipeg à la côte du Pacifique se termina à l'automne de 1914. L'embranchement, destiné à servir à l'acheminement des céréales par la route des Grands lacs, fut cons-