

La Colombie-Britannique voulait également être reliée au centre du Canada. L'expansion rapide des chemins de fer américains vers l'ouest menaçait de détourner les courants commerciaux et les intérêts des gens de cette région vers les États-Unis. Le gouvernement fédéral a alors accepté de construire un chemin de fer de 3200 km qui partirait de la côte du Pacifique et qui traverserait les montagnes Rocheuses pour venir se raccorder au réseau ferroviaire du Canada, établissant ainsi un lien avec le littoral de la Colombie-Britannique. Avec cette garantie, la Colombie-Britannique s'est jointe à la Confédération en 1871.

Peu de temps après, la chute du taux de croissance, conjuguée aux remous politiques et aux changements de gouvernements, a eu pour effet de ralentir la construction du chemin de fer transcontinental. En 1880, le gouvernement fédéral a conclu une entente avec un groupe, plus tard connu sous le nom de la Compagnie de chemin de fer du Canadien Pacifique, pour terminer les travaux de construction du chemin de fer transcontinental.

Le tronçon entre Port Arthur (aujourd'hui Thunder Bay) et Winnipeg a été complété en 1883. L'année suivante, on a commencé la construction de la difficile section traversant la région sauvage située au nord du lac Supérieur, dont les coûts ont atteint, à plusieurs endroits, jusqu'à 350000 dollars par kilomètre de voie. Le dernier crampon a été posé à Craigellachie, dans la passe de l'Aigle en Colombie-Britannique, le 7 novembre 1885. Le plus long chemin de fer du monde était finalement en opération d'un océan à l'autre; l'Est et l'Ouest étaient solidement reliés.

La fin de la dépression de 1896 a été suivie d'une période d'expansion rapide. La production de textiles a plus que doublé, tandis qu'il s'est traité trois fois plus de fer et d'acier. Les exportations de bois brut, de pâte de bois, de nickel et de cuivre ont toutes enregistré des augmentations importantes. La production de blé dans les provinces de l'Ouest a placé le Canada dans une position dominante sur les marchés mondiaux de cette céréale. Tous ces changements ont eu des répercussions considérables sur les transports; le nombre de kilomètres de voies ferrées a notamment connu une augmentation au cours des dernières années du XIX<sup>e</sup> siècle. Un deuxième chemin de fer transcontinental, le National Transcontinental, a été construit aux frais de l'État entre Moncton, au Nouveau-Brunswick, et Winnipeg, au Manitoba; au même moment, le Grand Trunk Pacific Railway était prolongé de Winnipeg jusqu'à la côte du Pacifique. En outre, le chemin de fer du Canadien National avait reçu l'autorisation de

prolonger sa ligne vers l'ouest, d'Edmonton jusqu'au Pacifique, et vers l'est, de Port Arthur jusqu'au Québec. À cette époque, trois chemins de fer sillonnaient le Dominion, trois tronçons traversaient les Rocheuses, et trois lignes reliaient le centre du Canada aux provinces maritimes. En 1917, le nombre de kilomètres de chemins de fer avait presque doublé par rapport à 1903, alors que la population n'avait augmenté que de 40% au cours de la même période. Le Canada venait au premier rang de tous les pays du monde pour le ratio de kilomètres de voies par habitant. Les dépenses encourues étaient toutefois trop élevées pour un pays aussi jeune.

Dans un effort pour éviter que la situation ne devienne catastrophique, le gouvernement canadien a pris à sa charge deux chemins de fer en faillite: le Grand Trunk et l'Intercolonial. Ce faisant, il constituait le noyau de ce qui allait devenir le chemin de fer du Canadien National, en 1923. Le déclenchement de la Deuxième Guerre mondiale en 1939 a eu des répercussions profondes sur tous les modes de transport. La construction d'usines de matériel de défense, la conversion et l'expansion des installations existantes de production d'acier, ainsi que la production d'avions, de navires et de véhicules à moteur ont entraîné des investissements considérables dans l'infrastructure des transports. À la fin du second conflit mondial, l'économie canadienne a connu une autre période florissante en raison de la demande accumulée pour toutes sortes de biens de consommation, de produits industriels et de matières premières. Cette conjoncture favorable a également été marquée par d'importants changements dans l'industrie des transports. De nouveaux modes de transport ont fait leur apparition. Dix ans après la fin de la guerre, le camionnage et le transport aérien avaient déjà fait une brèche sérieuse au monopole des chemins de fer. Un système de transport plus concurrentiel et plus sensible aux besoins de sa clientèle est résulté de cette percée.

Le réseau de chemins de fer du Canadien National, qui est la propriété du gouvernement, est l'un des plus étendus du monde. En décembre 1986, le Canadien National et le Canadien Pacifique possédaient ou contrôlaient 90% de toutes les voies ferrées au Canada.

### 13.3.2 Statistiques du transport ferroviaire

**Voies ferrées et matériel roulant.** La longueur totale du réseau ferroviaire en exploitation en 1986 était de 93 544 km, ce qui constitue une diminution de 2,2% par rapport à 1985 et de 3,9% par rapport à 1984. En 1986, le Canadien National possédait 54,2% des voies ferrées exploitées au Canada tandis que le Canadien Pacifique en