

de Toronto à Barrie, ouvert en 1853, ainsi que le chemin de fer Hamilton & Northwestern. Le creusement du tunnel St-Clair, achevé en 1891, établit une communication directe avec les chemins de fer des Etats-Unis. Entre 1870 et 1880, l'écartement des voies avait été changé et porté de 5' 6" à la largeur normale de 4' 8½".

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 du 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 341 milles de voies ferrées, savoir: 196 milles au Nouveau-Brunswick, c'est-à-dire les lignes de St-John à Shédiac et de St-Andrews à Richmond et 145 milles en Nouvelle-Ecosse, c'est-à-dire les lignes d'Halifax à Truro et Windsor et de Truro à Pictou. En vertu des dispositions de la loi 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 en 1876. En 1879, l'embranchement du Grand Trunk allant à la Rivière-du-Loup fut acheté et en 1898 l'embranchement allant de Chaudière Junction à Ste-Rosalie Junction fut loué, en même temps que des arrangements étaient conclus pour permettre la circulation, depuis ce dernier point jusqu'à Montréal, des trains de l'Intercolonial sur les voies du Grand Trunk, l'Intercolonial posant ainsi sa candidature à une partie des transports de la métropole commerciale du Canada.

En 1849, un opuscule publié par le major Carmichael-Smyth préconisait la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, dont le tracé ressemblait beaucoup à l'itinéraire actuel. En 1851, une commission parlementaire fit un rapport nettement défavorable à cette entreprise, au moins momentanément. 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 du Pacifique, par laquelle il cédait 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 titre 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