

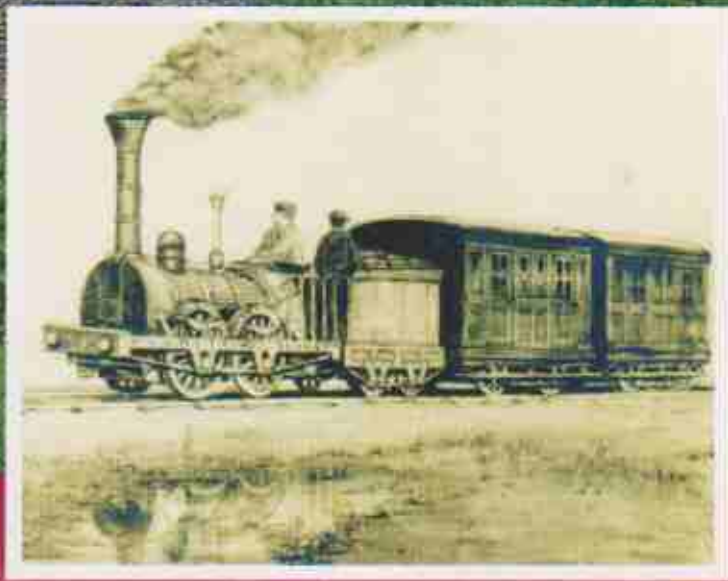
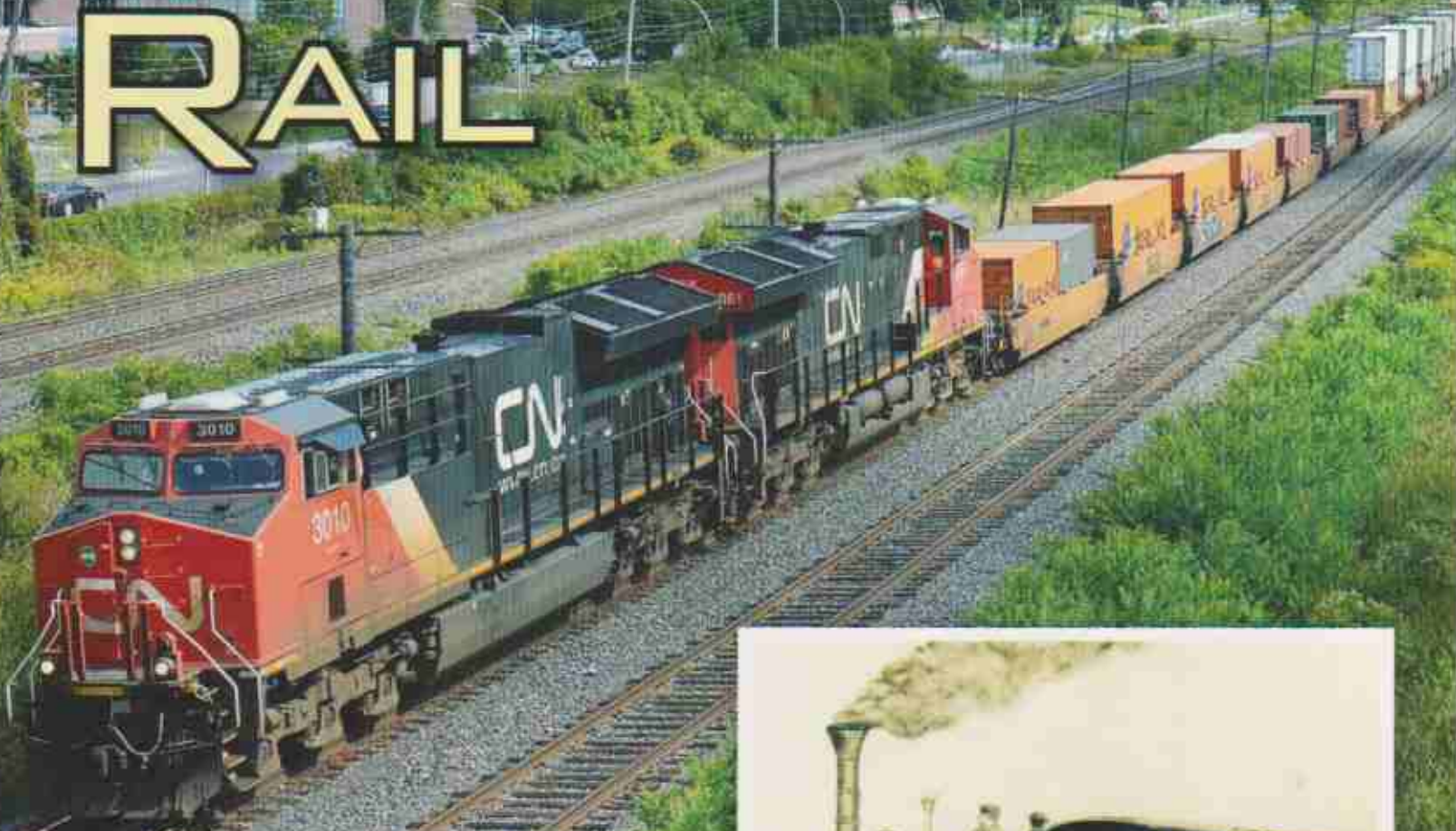
- An Overview of Railway History in Canada
- Stan's Photo Gallery

- Un survol de l'histoire du chemin de fer au Canada
- Les photos de Stan

No. 581 • NOV./NOV. - DEC./DÉC. • 2017



CANADIAN RAIL



CANADA 150



CANADIAN RAIL

Published bi-monthly by the Canadian Railroad Historical Association
Publié tous les deux mois par l'Association canadienne d'histoire ferroviaire

Suggested Retail Price/Prix de détail suggéré : \$9.75

ISSN 0008-4875

Postal permit no./permis postal no : 40066621

TABLE OF CONTENTS – TABLE DES MATIÈRES

An Overview of Railway History in Canada / <i>Un survol de l'histoire du chemin de fer au Canada</i> by / par Robert Robinson and Douglas N. W. Smith	267
Stan's Photo Gallery / <i>Les photos de Stan</i> , by / par Stan Smaill	332

The Canadian Railroad Historical Association is a volunteer, membership based, not for profit corporation, founded in 1932 and incorporated in 1941. It owns and operates Exporail, the Canadian Railway Museum in the greater Montreal, Quebec region (www.exporail.org) and publishes Canadian Rail bi-monthly. Membership in the Association includes a subscription to Canadian Rail and discounts at Exporail.

L'Association canadienne d'histoire ferroviaire (ACHF) est une société, sans but lucratif, formée de membres bénévoles, fondée en 1932 et incorporée en 1941. L'ACHF possède et exploite Exporail, le Musée ferroviaire canadien, situé à Saint-Constant, dans la région du Grand Montréal, au Québec (www.exporail.org) et elle publie le bimestriel Canadian Rail. L'adhésion à l'Association inclut un abonnement à Canadian Rail et des rabais à Exporail.

For your membership in the CRHA, which includes a subscription to Canadian Rail, write to:

CRHA, 110 rue St-Pierre, St-Constant, QC, J5A 1G7

Membership Dues for 2017:

In Canada: \$50.00 (including all taxes)

United States: \$50.00 in U.S. funds.

Other Countries: \$85.00 Canadian funds.

Canadian Rail is continually in need of news, stories, historical data, photos, maps and other material. Please send all contributions to Peter Murphy, 80 Lakeshore Road, PH8, Pointe Claire, QC, H9S 4H6, email: psmurphy@videotron.ca. No payment can be made for contributions, but the contributor will be given credit for material

submitted. Material will be returned to the contributor if requested. Remember "Knowledge is of little value unless it is shared with others".

INTERIM CO-EDITORS: Peter Murphy, Douglas N.W. Smith

CARTOGRAPHER: James Taylor

FRENCH TRANSLATION: Jean-Maurice Boissard, Bernard-André Genest, Luc Hamilton, Gilles Lazure, Jacques Loiseau, Malcolm Lewis Richmond et Denis Vallières

ENGLISH PROOFREADING: Garth Stevenson

CORRECTION DES ÉPREUVES FRANÇAISES: Micheline Vaillancourt

LAYOUT: Gary McMinn

PRINTING & DISTRIBUTION: Impression Expo

FRONT COVER: One hundred and eighty one years of railway progress, from the diminutive Dorchester Canada's first locomotive in 1836 to CN's most modern diesel locomotive that meets Tier 4 emission standards in 2017. The 3010 was manufactured by General Electric Model ET44AC, it was delivered in 2015 and is numbered in the series 3000 to 3126. The 3010 is the lead unit on train 149 westbound at Pointe Claire, Quebec on August 1, 2017. CRHA Archives, John Loye Fonds and Kenneth Goslett

PAGE COUVERTURE: Cent-quatre-vingt-une années de progrès dans le domaine ferroviaire, de la petite Dorchester de 1836, la première locomotive au Canada, à la plus moderne des locomotives diesel du CN répondant les normes d'anti-pollution Tiers 4 de 2017. La 3010 est du modèle ET44AC fabriqué par la General Electric; elle fut livrée en 2015 et fut numérotée dans la série 3000-3126. Ici, elle est à la tête du train numéro 149 en direction ouest, à Pointe-Claire, Québec, le 1^{er} août 2017. Archives ACHF, fonds John Loye et Ken Goslett

We acknowledge the financial support of the Government of Canada through the Canada Periodical Fund of the Department of Canadian Heritage.

Nous reconnaissons l'appui financier du gouvernement du Canada par l'entremise du Fonds du Canada pour les périodiques, qui relève de Patrimoine canadien.



Canadian
Heritage

Patrimoine
canadien



The CRHA may be reached at its web site: www.exporail.org or by telephone at 450-638-1522

L'ACHF peut être contactée à son site web : www.exporail.org ou par téléphone au 450-638-1522

An Overview of Railway History in Canada: Events that shaped today's railway network

By Robert Robinson and Douglas N W Smith
 Edited by Peter Murphy and Garth Stevenson
 French version, Jean-Maurice Boissard
 and Gilles Lazure

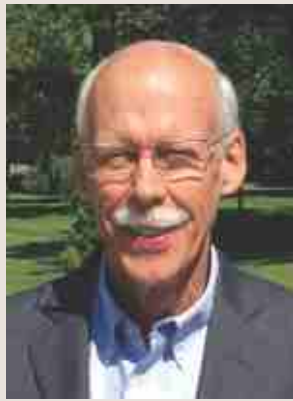
Un survol de l'histoire du chemin de fer au Canada : Les événements qui ont façonné le réseau ferroviaire d'aujourd'hui

Par Robert Robinson et Douglas N W Smith
 Révisé par Peter Murphy et Garth Stevenson
 Traduction : Jean-Maurice Boissard
 et Gilles Lazure

Introduction

This article originated as a lecture delivered to a non-railfan audience at McGill University's Community for Lifelong Learning (MCLL). It subsequently morphed into an expanded paper for a general introduction to Canadian railway history for a study group at MCLL, attended by people with only a general interest in the subject. As such, it tried to stuff ten pounds worth of information into a five-pound bag, and consequently could only hit the most important events and major railways. The subject proved so popular that it led to subsequent annual study groups which have treated the history of Canada's railways in more detail, with each year being devoted to a different geographic region. Study group co-moderators Andrew Macdougall and Robbie Robinson, both long-time CRHA members and Exporail volunteers as well as MCLL members, haven't decided where to go from here yet now that they've reached the west coast.

Robbie's article has been greatly expanded and enhanced by Doug Smith, Garth Stevenson and Peter Murphy who have added details and a lot of information that had originally been left out; the French version was produced by Jean-Maurice Boissard, Gilles Lazure translated the photo captions. However, in treating a subject which requires a large book to cover effectively, even in a feature-length article celebrating Canada's Centennial, there will inevitably be only superficial coverage of the topic. It is the authors' hope that having an accessible overview will pique some interest and allow those interested to go further into the subject in the areas of most interest to them.



Robbie Robinson

Introduction

Cet article a d'abord été conçu comme une conférence donnée à un auditoire néophyte, sans expérience ferroviaire de la Communauté d'apprentissage continu de McGill (CACM). Il a ensuite fait l'objet d'un document élargi devant servir d'introduction générale à l'histoire des chemins de fer canadiens à l'intention d'un groupe d'étude du CACM composé de personnes ayant seulement un intérêt général dans le sujet. En tant que tel, il a essayé de condenser en cinq lignes

ce qui en demandait au moins dix, par conséquent, il n'a pu aborder que les événements les plus importants et les principaux chemins de fer. Le sujet s'est avéré si populaire qu'il a mené ultérieurement à des groupes d'étude annuels qui ont traité l'histoire des chemins de fer du Canada plus en détail, chaque année étant consacrée à une région géographique différente. Les co-moderateurs du groupe d'étude, Andrew Macdougall et Robbie Robinson, membres de longue date de l'ACHF et bénévoles d'Exporail ainsi que membres de la CACM, n'ont pas encore décidé où aller, maintenant qu'ils ont atteint la côte ouest.

L'article de Robbie a été considérablement élargi et amélioré par Doug Smith, Garth Stevenson et Peter Murphy, qui ont ajouté des détails et beaucoup d'informations d'abord laissées de côté. La version française a été réalisée par Jean-Maurice Boissard, Gilles Lazure assurant la traduction des légendes des illustrations. Cependant, pour couvrir efficacement un sujet qui exigerait un ouvrage conséquent, même dans un article de fond célébrant le centenaire du Canada, la couverture ne pourra être que superficielle. Les auteurs espèrent que le fait d'avoir proposé un aperçu accessible suscitera un certain intérêt et permettra aux personnes qui en ont envie d'approfondir le sujet dans les domaines qui les passionnent le plus.

The history of the railway began at the opening of the 19th century, although there had been wheeled vehicles, pushed or pulled by people or animals, running on tracks of some sort, for hundreds of years. Cornishman Richard Trevithick applied the steam engine to a vehicle running on tracks to create the first locomotive in 1803; his original train ran in 1804.

The first common carrier railway was the Stockton and Darlington Railway, inaugurated in 1825 near Newcastle in the northeast of England; George Stephenson and his son Robert designed the railway and the locomotive for it. They built the line with a distance of 4'-8½" between the rails, a distance convenient for a horse to walk between them; this has become the 'standard gauge' for many railways worldwide today. Interestingly, while the steam locomotive pulled the coal from the mines, horses handled the passenger coaches. In 1829 Robert Stephenson won the £500 prize in the Rainhill (near Liverpool) locomotive trials with his locomotive named Rocket, proving his designs as the most effective of the age. This locomotive averaged 13 mph over 70 miles and achieved a top speed of 26 mph.

The revolutionary railway idea spread quickly to North America. Plans were made to build railways in both the United States and the British colonies.

The First Railway in Canada

In 1825 there were only 850,000 inhabitants of the British mainland colonies of eastern North America: 500,000 in Lower Canada, 150,000 in Upper Canada, 125,000 in Nova Scotia, and 75,000 in New Brunswick. Transport was a major problem for this small number of people spread out over a vast territory. Roads were primitive, often impassable in the spring thaw period, and so the waterways—the lakes, rivers, and canals—were the prime conduits for moving goods and people. Unfortunately they were frozen for nearly half the year, and even when flowing, required the unloading and portaging of goods around unnavigable waters except where expensive canals had been built. The first railways were seen as a way to link navigable waterways, giving them the name of 'portage routes'.

In 1832 a charter was granted to the Company of Proprietors of the Champlain and St. Lawrence Railroad (C&SL) to build such a railway from La Prairie, on the south shore of the Saint Lawrence River near Montreal, to Saint John's (now Saint-Jean-sur-Richelieu). This 14½ mile line was envisioned as a way to shorten the Montreal-New York water transport route along the Richelieu River, Lake Champlain, and Hudson River corridor. Initial capital for the venture was set at £50,000.

L'histoire du chemin de fer commence dès le début du 19e siècle, bien qu'il y ait eu des véhicules sur roues, poussés ou tirés par des personnes ou des animaux, sur des rails de diverses sortes, depuis des centaines d'années. Richard Trevithick, originaire des Cornouailles, adapte la machine à vapeur à un véhicule fonctionnant sur des rails pour créer la première locomotive en 1803; son train original a roulé en 1804.

La première compagnie de chemin de fer de service public est le Stockton and Darlington Railway (S&DR), inauguré en 1825 près de Newcastle dans le nord-est de l'Angleterre. George Stephenson et son fils Robert conçoivent les voies et la locomotive. Ils construisent cette voie avec un écartement de 4 pi 8 ½ po (1,435 m), la distance qui convient pour un cheval marchant entre les rails, et qui deviendra l'« écartement standard » pour la plupart des réseaux dans le monde aujourd'hui. Curieusement, alors que la locomotive est utilisée pour tirer les wagons de charbon dans les mines, les chevaux tirent les voitures de passagers. En 1829, Robert Stephenson gagne le prix de 500 £ dans le concours de locomotives de Rainhill (près de Liverpool) avec sa Rocket, démontrant que son design était le meilleur à l'époque. La locomotive parcourut les 112,7 km (70 milles) à une vitesse moyenne de 21km/h (13 mi/h) avec une vitesse de pointe de 42km/h (26 mi/h).

L'idée révolutionnaire du chemin de fer s'étend rapidement en Amérique du Nord. Des plans sont élaborés pour construire des chemins de fer aux États-Unis et dans les colonies britanniques.

Le premier chemin de fer au Canada

En 1825, les colonies continentales britanniques de l'est de l'Amérique du Nord ne comptent que 850 000 habitants : 500 000 dans le Bas-Canada, 150 000 dans le Haut-Canada, 125 000 en Nouvelle-Écosse et 75 000 au Nouveau-Brunswick. Le transport est un problème majeur pour ce petit nombre de personnes réparties sur un vaste territoire. Les routes sont archaïques, souvent infranchissables pendant la période printanière de dégel, et les cours d'eau - les lacs, les rivières et les canaux - sont les premières voies pour le transport des marchandises et des personnes. Malheureusement, elles sont gelées pendant pratiquement la moitié de l'année, et même lorsqu'elles coulent, elles exigent des portages des marchandises pour contourner les eaux non navigables, sauf là où de coûteux canaux ont été construits. Les premiers chemins de fer sont perçus comme un moyen de relier les voies navigables, en leur donnant le nom d'« itinéraires de portage ».

En 1832, une charte est accordée à la Compagnie des Propriétaires du chemin de fer Champlain and Saint-Laurent (C&SL) pour construire une ligne entre La Prairie, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent près de Montréal,

The CRHA was founded in 1932 for the express purpose of organizing a celebration to commemorate the 100th anniversary of Canada's first railway in 1936. Part of the activities was the construction of a full scale model of the Dorchester, Canada's first locomotive. It is made of wood, much of it from Singer (Located in St. Jean, Quebec) sewing machine shipping crates as Robert R. Brown worked for Singer and pickings were slim in 1936. The model is on display in the Angus pavilion at Exporail. Bruno Cordellier

L'ACHF fut fondée, en 1932, dans le but précis d'organiser une célébration du 100e anniversaire du premier chemin de fer au Canada, en 1936. Une partie de ces activités fut consacrée à la construction d'une réplique grandeur nature de la Dorchester, la première locomotive au Canada. Elle fut faite de bois dont le gros provint de caisses d'expédition de machines à coudre Singer, car Robert R. Brown travaillait chez Singer et la disette sévissait à l'époque. La réplique est exposée au pavillon Angus d'Exporail. Bruno Cordellier



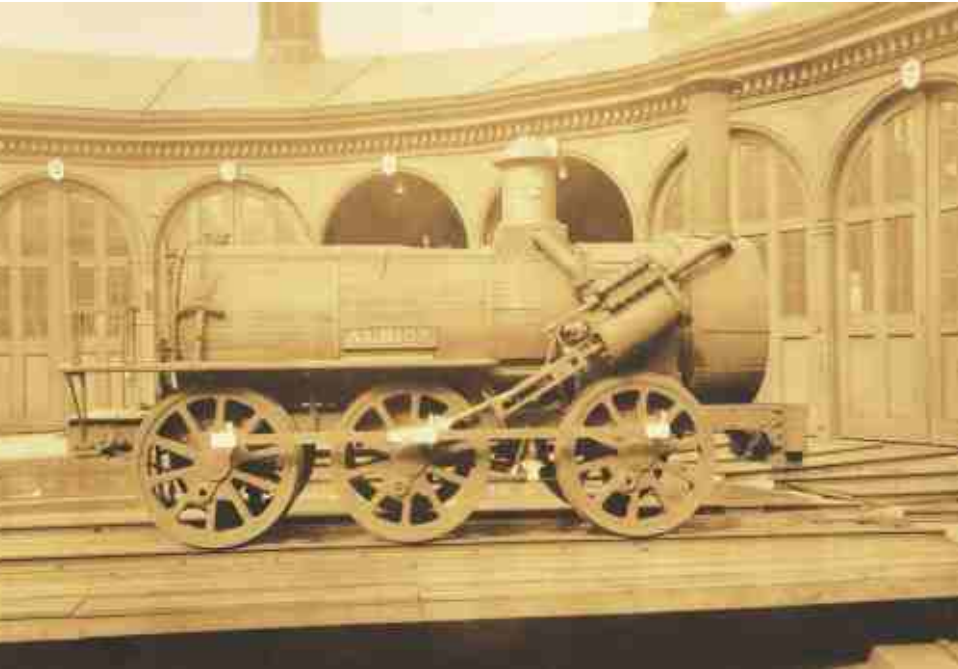
One of Stephenson's locomotives, the 127th one built by his Newcastle works, was imported to become Canada's first locomotive. Named the Dorchester, it was a 0-4-0 wheel arrangement and used wood for fuel. (A replica of this locomotive is on display at Exporail.) Tracks were iron straps laid on wood rails. Canada's first train ran on this line in July 1836. Unfortunately, the Canadian experience with English locomotives was the same as the American had been—they were unsuited to the rough-and-ready track that characterized the first North American lines. So the services were operated using horses while the Dorchester was modified from 0-4-0 to 4-2-0 wheel arrangement, and two American locomotives were ordered in 1837 to replace it.

By 1850 there were only six steam railways operating in all of British North America, three portage routes at or near Montreal and three running from mines to tidewater in Nova Scotia—total route mileage was 66. At that time there were over 9,000 miles of railways operating in the United States. One Montreal pamphleteer at the time commented: "In the United States they build railways; in Canada we talk about it." Although canals in Canada had usually been built at government expense (for example, the Chambly, Lachine, Welland, and Rideau canals), the railways were all private enterprises. In fact, governments stated that there was no public money available to build railways because of their extensive commitment to build canals. Although the population of the colonies had grown to over two million by 1850, there

jusqu'à Saint-Jean (maintenant Saint-Jean-sur-Richelieu). Cette ligne de 23,3 km (14 ½ mi) est envisagée comme un moyen de raccourcir la route fluviale Montréal-New York le long de la rivière Richelieu, du lac Champlain et de la rivière Hudson. Le capital initial de l'entreprise est fixé à 50 000 £.

L'une des locomotives de Stephenson, la 127e construite par ses ateliers de Newcastle, est importée, devenant la première locomotive au Canada. Nommée Dorchester, il s'agit d'une locomotive de configuration 0-4-0 chauffée au bois. (Une réplique de cette locomotive est présentée à Exporail.) La voie est composée de rails en bois recouverts de bandes de fer. Le premier train du Canada roule sur cette ligne en juillet 1836. Malheureusement, l'expérience des locomotives anglaises au Canada est la même qu'aux États-Unis en général : ces machines ne sont pas adaptées aux voies rudimentaires des premières lignes nord-américaines. Ainsi, les services sont assurés par des chevaux tandis que la Dorchester est modifiée en 4-2-0, et deux locomotives américaines sont commandées en 1837 pour la remplacer.

En 1850, il n'y a que six réseaux de chemin de fer à vapeur dans toute l'Amérique du Nord britannique, trois itinéraires de portage au Québec à ou près de Montréal et trois en provenance des mines vers l'océan en Nouvelle-Écosse, pour un kilométrage total de voies de 106 km (66 mi). À cette époque, déjà plus de 14 500 km (9 000 mi) de chemin de fer sont en service aux États-Unis. Selon un critique de Montréal à l'époque : « Aux États-Unis, ils



The Albion is Canada's second oldest extant locomotive having been built between 1849 and 1854, the actual United Kingdom builder is uncertain. It worked with the *Samson* until 1886 when the Albion mine was closed. Today this relic is also on display at the Nova Scotia Museum of Industry. Ronald S. Ritchie collection

L'Albion est la deuxième plus vieille locomotive encore en existence au Canada, ayant été construite entre 1849 et 1854; l'identité de son véritable constructeur au Royaume-Uni n'est pas établie. Elle fut utilisée avec la Samson jusqu'en 1886, l'année de fermeture de la mine Albion. De nos jours, ce vestige du passé est aussi exposée au Nova Scotia Museum of Industry. Collection Ronald S. Ritchie

was little private capital available for large projects, and so most of the railway 'talk' was not converted to construction due to lack of money.

The First Railway in the Maritimes

The earliest railways in the Maritimes served coal mines located in the Stellarton-New Glasgow and Cape Breton regions of Nova Scotia. The first steam locomotive, named *Samson*, was put into service on the 6.5 miles of the Albion Mines Railway in 1839. Built by Timothy Hackworth in Sheldon, England, it remains the oldest preserved locomotive in Canada and is a prized exhibit at the Museum of Industry in Stellarton.

The Railway Guarantee Act of 1849

Relying on waterways for transport virtually cut off import and export traffic in the Province of Canada because of the winter freeze. To open up a year-round route to an ice-free port, Montreal businessmen proposed a railway be built from their city to a New England port. A pamphleteer from Portland, Maine by the name of Poor battled Boston interests to gain the terminus. The proposed St. Lawrence & Atlantic Railroad (StL&A) would run from Montreal east to Sherbrooke, Quebec, then to the US border, and American promoters would build the Atlantic & St. Lawrence Railroad (A&StL) north from Portland to meet it. The railway was chartered in 1845, but in Canada only £100,000 was subscribed. Efforts were made to raise money in England, but there was financial turmoil in the markets at that time and little was pledged.

In the same year, businessmen in Upper Canada promoted the Great Western Railway (GWR) from Niagara

construisent des chemins de fer; au Canada, nous en parlons. » Bien que les canaux au Canada aient généralement été construits à des fins publiques (par exemple, les canaux de Chambly, Lachine, Welland et Rideau), les chemins de fer sont des entreprises privées. En fait, les gouvernements ont déclaré qu'il n'y a pas d'argent public disponible pour construire des chemins de fer en raison de leur important engagement à construire des canaux. Bien que la population des colonies atteigne plus de deux millions d'habitants en 1850, il y a peu de capitaux privés disponibles pour de gros projets, de sorte que la plupart des « discussions » de chemin de fer ne se concrétisent pas faute d'argent.

Le premier chemin de fer dans les Maritimes

Les premiers chemins de fer des Maritimes desservent des mines de charbon situées dans les régions de Stellarton-New Glasgow et du Cap-Breton, en Nouvelle-Écosse. La première locomotive à vapeur, nommée *Samson*, est mise en service sur les 10 km (6,5 mi) de l'Albion Mines Railway en 1839 entre les puits et le quai de chargement. Construite par Timothy Hackworth à Sheldon, en Angleterre, elle demeure la plus ancienne locomotive préservée au Canada et est une pièce estimée du Musée de l'industrie à Stellarton.

Le « Guarantee Act » des chemins de fer de 1849

S'appuyant sur les voies navigables pour le transport, les importations et les exportations sont pratiquement paralysées dans la Province du Canada en raison du gel en hiver. Pour ouvrir une route toute l'année vers un port sans glace, les hommes d'affaires de Montréal

Falls to Hamilton, and thence to Windsor and Sarnia. This road had a double goal: open Canada West to year-round transport, and be a trunk line from the American Midwest to the eastern seaboard. This line, north of Lake Erie, was shorter than any competing route through the US from Detroit to Buffalo. But the raising of money was as difficult for this road as it had been for the St. Lawrence & Atlantic Railroad in Quebec.

Sir Allan MacNab was president of the GWR. Coincidentally, he was also leader of the Canadian opposition in the legislature, and chairman of Canada's Railway Commission. Alexander T. Galt, of Sherbrooke, was involved in the StL&A (he later became president), and he succeeded in getting elected as a member of the Canadian Legislature. So with a definite conflict of interest, in 1849 the Canadian government passed the first bill of support for railways—the Guarantee Act. This provided that the government would guarantee the interest at not over 6%

proposent de construire un chemin de fer de leur ville vers un port de la Nouvelle-Angleterre. Un critique de Portland, dans le Maine, du nom de Poor, lutte contre les intérêts de Boston pour obtenir le terminus de la ligne. Le projet de chemin de fer St. Lawrence & Atlantic (StL&A) irait de Montréal-Est à Sherbrooke, au Québec, puis à la frontière américaine, et les promoteurs américains construiraient le chemin de fer Atlantic & St. Lawrence (A&StL) au nord de Portland pour le rejoindre. Le chemin de fer obtient sa charte en 1845, mais au Canada, seulement 100 000 £ sont souscrites. Des efforts sont déployés en Angleterre pour amasser des fonds, mais les marchés traversant des turbulences financières à ce moment-là, il y a peu d'engagements.

La même année, des hommes d'affaires du Haut-Canada promeuvent le chemin de fer du Great Western (GWR) entre Niagara Falls et Hamilton et de là, vers Windsor et Sarnia. Cette route a un double objectif : ouvrir

The Ill-Fated Provincial Gauge

A matter of great dispute in the Victorian railway world was the appropriate track gauge. A wide variety of gauges between 3 feet and 7 feet was used by railways with reams of paper spent to justify the choices. In 1847 the backers of the railway building from Montreal to Portland elected to use a 5 foot 6 inch gauge. This was to satisfy Maine investors who feared traffic coming down from Canada would by-pass the port of Portland and go to Boston if the New England gauge of 4'-8½" was adopted.

Following the Board of Railway Commissioners announcement in 1852 that only railways adopting the 5'-6" gauge would be eligible for funding under the 1849 Guarantee Act, almost every railway built in Central Canada adopted this gauge.

The Maritime railways followed suit as they planned to connect with the Province of Canada either by an all-Canadian route or through projected railroads built through Maine to this gauge. With both the Grand Trunk and Great Western seeking to haul traffic from the American Midwest, by the mid-1870s both had converted to 4'-8½" gauge that had become the standard in the United States. The provincial gauge passed out of existence in the 1880s with the sole exception of the isolated Carillon & Grenville Railway in Quebec, which steamed on until 1910.

L'infortuné écartement provincial

Le choix de l'écartement de la voie est le sujet d'une vive polémique dans le monde ferroviaire victorien. Une grande variété d'écartements entre 3 pieds et 7 pieds a été utilisée par les chemins de fer avec des tonnes de papier dépensées pour justifier les choix. En 1847, les promoteurs du réseau ferroviaire entre Montréal et Portland choisissent l'écartement de 5 pi 6 po (1,68 m). C'est pour satisfaire les investisseurs du Maine qui craignent que le trafic venant du Canada ne passe pas par le port de Portland mais se dirige vers Boston si l'écartement de 4 pi 8½ po (1,42 m) était adopté en Nouvelle-Angleterre.

À la suite de l'annonce faite par le Conseil des chemins de fer en 1852 que seuls les chemins de fer qui adopteront l'écartement de 5 pi 6 po (1,68 m) seront admissibles à un financement en vertu du Guarantee Act de 1849, presque tous les chemins de fer construits dans le Canada central adopteront cet écartement.

Les compagnies de chemin de fer des Maritimes emboîtent le pas car elles prévoient établir des liens avec la Province du Canada, soit par un itinéraire entièrement canadien, soit par des voies ferrées construites à travers le Maine avec cet écartement. Le Grand Trunk et le Great Western cherchant à assurer du trafic depuis le Midwest américain, tous deux sont convertis à l'écartement de 4 pi 8½ po (1,42 m) au milieu des années 1870, ce qui était devenu la norme aux États-Unis. L'écartement provincial disparaîtra dans les années 1880 à l'exception du chemin de fer isolé du Carillon & Grenville au Québec, qui fonctionnera jusqu'en 1910.

on an issue of bonds, for not over half the cost of construction, of any railway over 75 miles in length as soon as one half of it was completed.

The Guarantee Act broke the financing log jam. The StL&A met the rails of the A&StL at Island Pond, Vermont in 1853. The Canadian line extended some 16 miles into the United States as the A&StL was barely able to raise the funds to reach Island Pond. While the Champlain and St. Lawrence extended its operations from St. Jean to Rouses Point, New York in 1851, the one mile segment in New York State was built under an American charter. The GWR opened its line from Niagara Falls to Hamilton on November 1, 1853 and to Windsor on January 17, 1854. The Suspension Bridge over the Niagara River that carried its rails to New York State was an engineering marvel. Designed by John Roebling, it opened to rail traffic on March 18, 1855.

l'Ouest canadien par un transport fonctionnant toute l'année et être une ligne principale du Midwest américain vers la côte est. Cette ligne, au nord du lac Érié, est plus courte que n'importe quelle route concurrente à travers les États-Unis entre Detroit (Michigan) et Buffalo (New York). Mais la levée de fonds s'avère aussi difficile pour cette route que pour le chemin de fer du StL&A au Québec.

Sir Allan MacNab est le président du GWR. Incidemment, il est également chef de l'opposition canadienne à l'assemblée législative et président de la Commission des chemins de fer du Canada. Alexander T. Galt, de Sherbrooke, est impliqué dans le StL&A (il en devient président) et réussit à devenir membre élu de l'Assemblée législative canadienne. Donc, avec un certain conflit d'intérêts, en 1849, le gouvernement canadien adopte le premier projet de loi de soutien pour les chemins de fer, le Guarantee Act. Cette loi prévoit que le gouvernement garantit l'intérêt sans dépasser 6 % sur une émission d'obligations, pour pas plus de la moitié du coût de construction de tout chemin de fer de plus de 121 km (75 mi) de long dès que la moitié de celui-ci est achevé.

Le Guarantee Act lève les obstacles au financement. Le StL&A raccorde ses rails à ceux de l'A&StL à Island Pond au Vermont, en 1853. La ligne canadienne est prolongée d'environ 26 km (16 mi) aux États-Unis, l'A&StL étant à peine capable de recueillir des fonds pour atteindre Island Pond. Pendant que le Champlain & St. Lawrence étend leurs activités de Saint-Jean à Rouses Point, New York, en 1851, le tronçon d'un mille dans l'État de New York est construit en vertu d'une charte américaine. Le GWR ouvre sa ligne de Niagara Falls à Hamilton le 1er novembre 1853 et à Windsor le 17 janvier 1854. Le pont suspendu sur la rivière Niagara qui amène les rails jusqu'à l'État de New York est une merveille d'ingénierie. Conçu par John Roebling, il est ouvert à la circulation ferroviaire le 18 mars 1855.

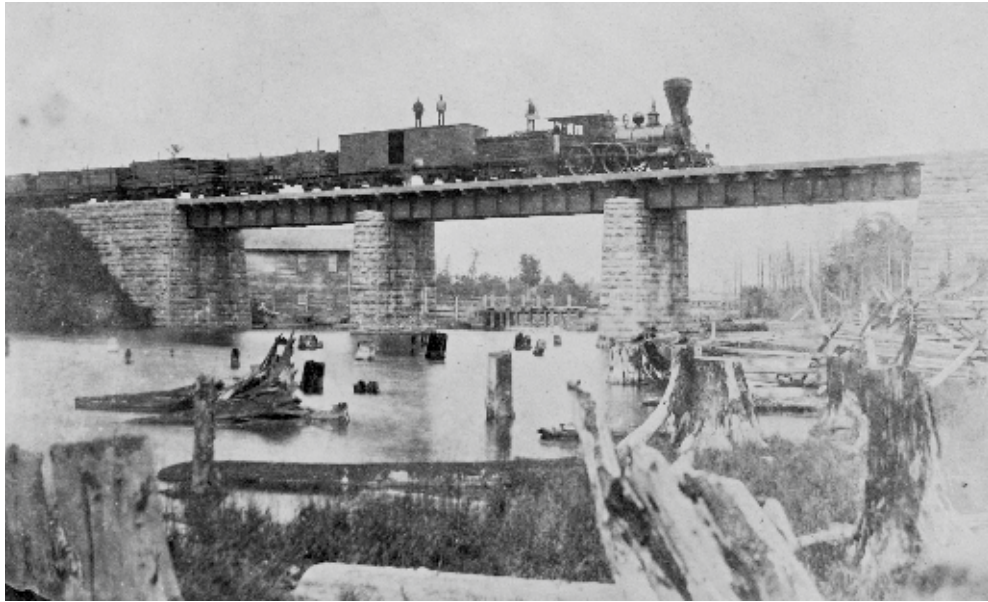


While the provincial gauge remained in use on the GTR and GWR, both companies often laid a third rail on their main lines to handle 'narrow gauge' 4 foot 8½ inch equipment so as to avoid having to transship cargos coming from the USA. This photo of the Suspension Bridge at Niagara Falls shows the third rail laid by the GWR. Niagara Falls Public Library

Alors que l'écartement « provincial » était encore en utilisation sur le GTR et le GWR, les deux compagnies installèrent souvent un troisième rail sur leurs voies afin d'accommoder l'équipement à « voie étroite » de 1435 mm (4 pi 8 ½ po) afin d'éviter d'avoir à transborder les chargements en provenance des États-Unis. Cette photo du Suspension Bridge, à Niagara Falls, montre le troisième rail posé par le GTW. Librairie publique de Niagara Falls

This circa 1859 photo taken on the Northern Railway of Canada south of Barrie, Ontario is one of the earliest Canadian images to show a freight train. Library and Archives Canada e008406082

Cette photo prise aux alentours de 1859 sur le Northern Railway of Canada, au sud de Barrie, Ontario, est l'une des plus anciennes photos canadiennes montrant un train de marchandises. Bibliothèque et Archives Canada, e008406082



The GWR, however, was not the first steam railway in Ontario. That honour goes to the Ontario, Simcoe & Huron Railway (OS&H). It inaugurated service in May 1853 from Toronto northward to Machell's Corners (since renamed Aurora). The OS&H reached its northern terminus, Collingwood, 94 miles from Toronto, in 1855. It was reorganized as the Northern Railway of Canada in 1858.

The Grand Trunk Railway

The Railway Guarantee Act facilitated a railway boom in the 1850s, and many other lines were constructed in this period. Even more were proposed and chartered, including a line from Montreal to Kingston, and another from Kingston to Toronto. Many interests were competing to gain advantage, and politics figured heavily in the eventual decisions. Sir Francis Hincks, a minister in the cabinet, together with four other cabinet ministers and the solicitor general of Upper Canada, formed the Grand Trunk Railway (GTR) to link Montreal with Toronto and Hamilton, where a junction could be made with the Great Western Railway.

However members of the legislative assembly and influential businessmen who held the charter for the Montreal & Kingston Railway (M&K) would not go cheaply. To silence opposition from some Quebec politicians led by Alexander Galt, the president of the StL&A, the GTR agreed to take over the financially struggling and poorly built StL&A / A&StL between Montreal and Portland for greatly inflated rental costs. The GTR also agreed to take over the Quebec & Richmond Railway (Q&R) which was being built between South Quebec (opposite Quebec City) and Richmond and to extend the Q&R to Rivière-du-Loup, Quebec. In Ontario it took over the Toronto & Guelph

Le GWR, cependant, n'est pas le premier chemin de fer à vapeur en Ontario. Cet honneur revient à l'Ontario, Simcoe & Huron Railway (OS&H). Il a inauguré son service en mai 1853 de Toronto vers le nord jusqu'à Machell's Corners (depuis renommé Aurora). L'OS&H atteint son extrémité nord, Collingwood, à 151,3 km (94 mi) de Toronto, en 1855. Il est réorganisé en tant que Northern Railway of Canada en 1858.

Le chemin de fer du Grand Tronc

Le Guarantee Act a facilité un boom des chemins de fer dans les années 1850, et de nombreuses autres lignes seront construites pendant cette période. Beaucoup d'autres sont proposées et obtiennent leur charte, y compris une ligne entre Montréal et Kingston, et une autre entre Kingston et Toronto. Beaucoup d'intérêts sont en concurrence pour avoir l'avantage, et les politiciens s'ingèrent lourdement dans les décisions éventuelles. Sir Francis Hincks, (NdT : l'initiateur du Guarantee Act), ministre des Finances au cabinet, ainsi que quatre autres ministres et le Solliciteur général du Haut-Canada, forment le Grand Trunk Railway (GTR) pour relier Montréal à Toronto et Hamilton, où une jonction sera réalisée avec le Great Western.

Cependant, les membres de l'assemblée législative et les hommes d'affaires influents qui détiennent la charte du chemin de fer Montreal & Kingston (M&K) ne s'effaceront pas pour des miettes. Pour faire taire l'opposition de certains politiciens québécois dirigés par Alexander Galt, président du StL&A, le GTR accepte de reprendre à des coûts de location très gonflés les StL&A / A&StL mal construits entre Montréal et Portland. Le GTR accepte également de reprendre le chemin de fer Quebec & Richmond (Q&R) construit entre le district de Québec Sud

Getting Up Steam**Attiser la bouilloire**

This 1/12 size scale model of the Toronto, the first steam locomotive manufactured in Canada, was built by the late Frederick F. Angus and donated to the CRHA as part of his bequest. Jean Paul Viaud

Ce modèle, à l'échelle 1:12, de la Toronto, la première locomotive à vapeur construite au Canada, fut fabriqué par le regretté Frederick F. Angus et légué à l'ACHF par ce dernier. Jean-Paul Viaud

On April 16, 1853, the Toronto Locomotive Works completed the first steam locomotive built in Canada. Up to then, locomotives had been imported from Great Britain or the United States. James Good, an Irish immigrant, had operated a foundry in Toronto making stoves, kettles, ploughs, boilers and stationary steam engines since 1840. Deciding to branch out, he invested in new machinery and expanded his plant in 1852 to create the Toronto Locomotive Works, which built its first locomotive for the Ontario Simcoe & Huron Railway. Thousands of Canadian-built locomotives would follow from several early manufacturers. Later, Montreal Locomotive Works (MLW) and Canadian Locomotive Works (CLC in Kingston, Ontario) became the prime Canadian locomotive builders. With the demise of CLC in 1969 and MLW in 1985, General Motors Diesel Division in London, Ontario was the final Canadian locomotive manufacturer; it closed its plant in 2012 ending locomotive production in Canada.

Le 16 avril 1853, la Toronto Locomotive Works achève la première locomotive à vapeur construite au Canada. Jusque-là, les locomotives étaient importées de Grande-Bretagne ou des États-Unis. James Good, un immigrant irlandais, exploitait une fonderie à Toronto depuis 1840, fabriquant des poêles, des bouilloires, des charrues, des chaudières et des machines à vapeur stationnaires. Il décide de se lancer dans la fabrication de locomotives : il investit dans de nouvelles machines-outils et agrandit son usine en 1852 pour créer la Toronto Locomotive Works, qui construit sa première locomotive pour l'Ontario Simcoe & Huron Railway (OS&H). Des milliers de locomotives construites au Canada seront issues de plusieurs constructeurs du début. Plus tard, la Montreal Locomotive Works (MLW) et la Canadian Locomotive Works (CLC à Kingston, en Ontario) deviennent les principaux constructeurs de locomotives au Canada. Avec la disparition de la CLC en 1969 et de la MLW en 1985, la General Motors Diesel Division de London, en Ontario, reste le dernier fabricant canadien de locomotives; elle fermera cependant son usine en 2012, mettant fin à la production de locomotives au Canada.

Railway (T&G) and agreed to extend it as far west as the St. Clair River.

The GTR also built the spectacular Victoria Bridge, which the Victorians considered one of the engineering wonders of the world, across the Saint Lawrence River to create an unbroken rail line from Sarnia, Ontario to Portland, Maine. This bridge, whose design was approved by Robert Stephenson, was a continuous rectangular tubular structure of wrought iron almost 6,600 feet long,

(en face de Québec) et Richmond, et de l'étendre jusqu'à Rivière-du-Loup, au Québec. En Ontario, il reprend le chemin de fer Toronto & Guelph (T&G) et accepte de le prolonger aussi loin à l'ouest que la rivière St. Clair.

Le GTR construit également le spectaculaire pont Victoria, que les Victoriens considèrent alors comme l'une des merveilles de l'ingénierie mondiale, à travers le fleuve Saint-Laurent, afin de créer une ligne ferroviaire ininterrompue de Sarnia, en Ontario à Portland, dans le

The GTR terminus at Point Lévis, Quebec (several miles west of the Town of Lévis) in the 1860s was also a stopping point for trans-Atlantic steamships. In the foreground is a string of what appears to be immigrant cars. Library and Archives Canada PA143770



Au cours des années 1880, le terminus du GTR à Pointe-Lévis, Québec (à quelques kilomètres à l'ouest de la ville de Lévis) était aussi une escale pour les trans-atlantiques à vapeur. À l'avant-plan apparaît une rame de ce qui pourrait être des voitures d'immigrants. Bibliothèque et Archives Canada PA-143770

unlike anything that had been built in North America before, although Stevenson had successfully used the design on a smaller scale in Wales. The first train crossed the Victoria Bridge with great fanfare in 1859.

In 1860 the GTR was proclaimed to be the longest railway under a single management in the world. The claim was ironic as it was also teetering on the verge of bankruptcy despite all the government aid.

The Grand Trunk claimed they were building to English standards of track, i.e., higher quality than the US standards, and the cost was \$63,800 per mile for the Montreal-Toronto line by the time it opened in 1856. Capital cost overruns, higher-than-budget operating costs, excess competition including from water transportation, and a failure to attract enough business from the United States resulted in a huge accumulated deficit. The government was on the hook for over \$25 million in debt guarantees and loans, and it was unthinkable that the railway should cease operations. It had to come up with a bail-out strategy of some kind. After extensive

Maine. Ce pont, dont le design a été approuvé par Robert Stephenson, est une structure tubulaire rectangulaire continue en fer forgé de près de 2000 m (6 600 pi) de long, contrairement à tout ce qui a été construit en Amérique du Nord auparavant, bien que Stevenson ait utilisé avec succès ce design à une échelle plus petite au pays de Galles. Le premier train franchit le pont Victoria en grande pompe en 1859.

En 1860, le GTR est proclamé le plus long chemin de fer sous une direction unique dans le monde. Cette revendication était ironique car il était aussi au bord de la faillite malgré toute l'aide du gouvernement.

Le Grand Trunk prétend qu'il construit les voies selon les normes anglaises, c'est-à-dire de meilleure qualité que les normes américaines, et son coût est de 40 000\$/km (63 800 \$/mi) pour la ligne Montréal-Toronto au moment de son ouverture en 1856. Les capitaux supplémentaires, les dépassements de budget des coûts d'exploitation, la concurrence excessive, y compris le transport par voie d'eau, et l'incapacité d'attirer

Speeding the Mails




The railway post office cars served as mobile sorting stations for almost 120 years. For many Canadians this was the most important function of passenger trains. Not everyone travelled, but all depended and expected speedy deliveries. Here a crew deals with the Christmas mail in December 1947. Library and Archives Canada POS002391

Les voitures-poste servent de bureaux ambulants de tri de courrier pendant près de 120 ans. Pour beaucoup de Canadiens, ceci était la fonction la plus importante des trains de passagers. Tous ne voyageaient pas, mais tous dépendaient de la poste et s'attendaient à des livraisons rapides. Sur cette photo, une équipe traite le courrier de Noël, en décembre 1947. Bibliothèque et Archives Canada POS002391

The first proven cancellation of a stamp was on a train on the St. Lawrence & Atlantic Railway between Montreal and Portland, Maine on October 22, 1853. The first official use of a Railway Post Office (RPO) with clerks sorting mail was in January 1854 on the Great Western Railway between Niagara Falls and London, Ontario. This was eight years before RPOs were established in the USA. The system grew until in 1950 there were RPOs operating on 192 routes staffed by 1,385 men, covering some 40,000 miles of route. The last RPO operated on April 24, 1971 from Campbellton, NB to Lévis, Quebec. Bulk mail was still carried by rail until 1987, when it was finally turned over to trucks and planes entirely.

La première oblitération certifiée d'un timbre se fera sur un train du St. Lawrence & Atlantic entre Montréal et Portland, Maine, le 22 octobre 1853. Le premier usage officiel d'un bureau de poste ferroviaire avec des commis triant le courrier sera réalisé en janvier 1854 sur le Great Western Railway entre Niagara Falls et London, en Ontario, huit ans avant que des voitures postales apparaissent aux États-Unis. Le système se développe jusqu'à ce qu'en 1950, des voitures postales soient en service sur 192 trajets avec 1 385 personnes, couvrant quelque 64 500 km (40 000 mi) de route. La dernière circulation postale a lieu le 24 avril 1971 entre Campbellton (N.-B.) et Lévis (Québec). Le courrier en vrac sera encore transporté par chemin de fer jusqu'en 1987, date à laquelle il sera finalement entièrement confié aux camions et aux avions.

negotiations and machinations by all the players, an act of reorganization was passed in 1862. Effectively, debt was converted to equity of various rankings, and the railway was able to continue to operate, though the GTR would struggle under a mountain of debt until its much later absorption into the Canadian National Railways.



Grand Trunk Railway of Canada

CAUTION.

All Persons approaching a LEVEL CROSSING,
on this Railway, with
CATTLE, HORSES, OR CARRIAGES,
Of any description, are requested
TO STOP
At least **FIFTY YARDS** from the **TRACK**
when Trains are Passing.

DANGER SIGNALS!

According to the Regulations of the Company,
“Engine Drivers must Sound the Whistle 120
Rods before reaching every Level Crossing of a
Public Road, and the Bell must be Rung 80 Rods
before reaching such Crossing, and until the Cross-
ing be passed;” and it is particularly requested
that every omission or deviation from the above
Rule may be made known to the Superintendent
of the District.

S: P. BIDDER,
General Manager.

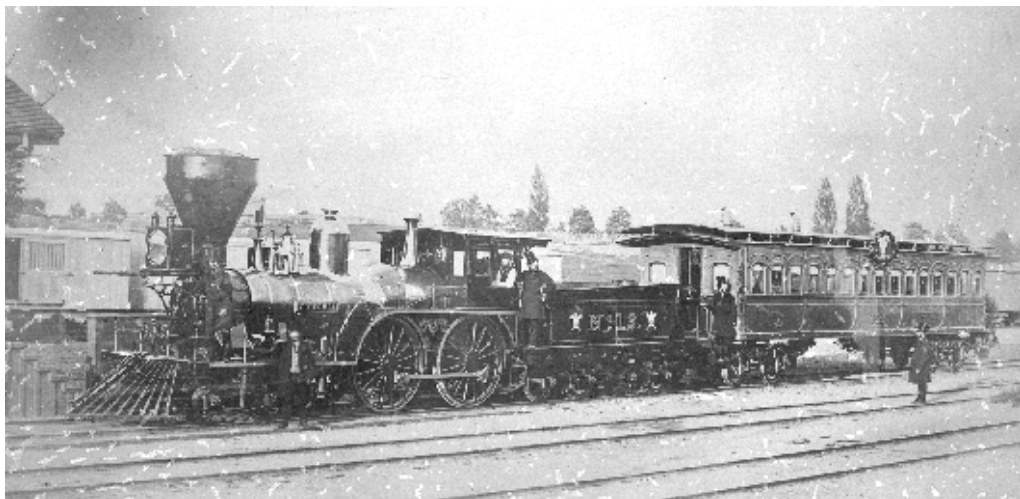
Montreal, Feb. 16, 1857.

19

Douglas Smith collection

suffisamment d'entreprises des États-Unis entraînent un énorme déficit accumulé. Le gouvernement étant responsable de plus de 25 millions de dollars en garanties de dettes et en prêts, il est impensable que le chemin de fer cesse ses activités. Il doit proposer une stratégie de renflouement quelconque. Après de longues négociations et des manigances de la part de tous les joueurs impliqués, un acte de réorganisation est adopté en 1862. De fait, la dette est convertie en actions de divers rangs et le chemin de fer peut continuer à fonctionner, bien que le GTR se débatta sous une montagne de dettes jusqu'à son absorption beaucoup plus tard par le Canadien National.

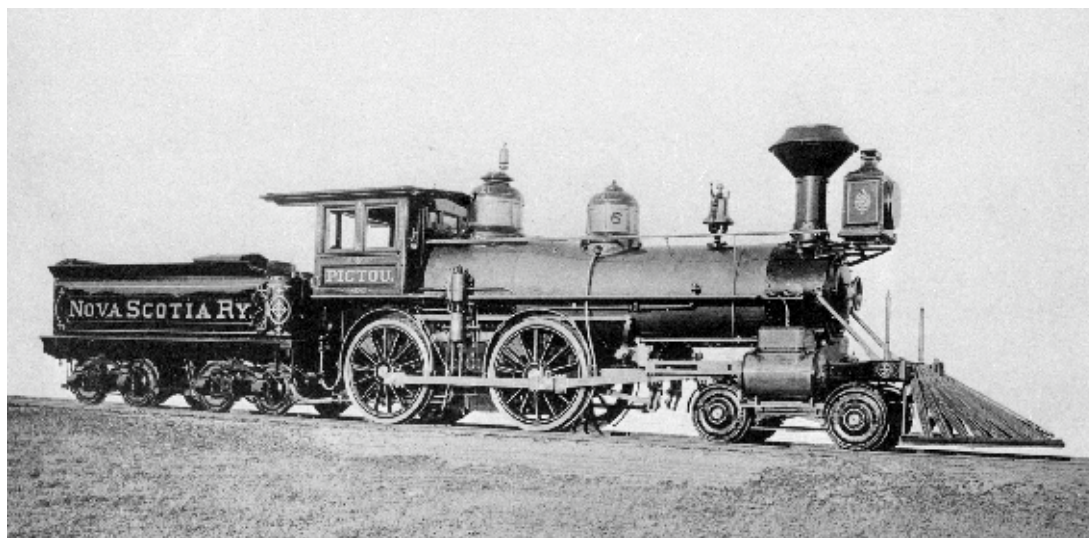
The first Royal Tour saw HRH The Prince of Wales travel through all of British North America in 1860. The Prince made extensive use of the railway networks. The Buffalo & Lake Huron Railroad, which connected Goderich and Fort Erie, Ontario constructed a special car in its Brantford shops for his use. It featured the distinctive Prince of Wales feathers on the outside. Library and Archives Canada B-013991



La première Visite royale vit Sa Majesté, le Prince de Galles, voyager à travers toute l'Amérique du Nord britannique au cours de 1860. Le Prince fit grand usage des réseaux ferroviaires. Le Buffalo & Lake Huron, qui reliait Goderich et Fort Erie, en Ontario, mit à sa disposition une voiture spéciale qu'elle fabriqua dans ses ateliers de Brantford. Elle exhibait les plumes des armoiries distinctives du Prince de Galles sur son extérieur. Bibliothèque et Archives Canada B-013991

Railway Fever in the Maritimes

La fièvre du chemin de fer dans les Maritimes



Nova Scotia Railway No. 6, the Pictou. Library and Archives Canada C002607

La Pictou, la locomotive numéro 6 du Nova Scotia Railway. Bibliothèque et Archives Canada C002607

The railway virus also invaded the sea-loving Maritime Provinces. The Nova Scotia government built the first line in the Maritimes offering scheduled freight and passenger service. The Nova Scotia Railway (NSR) was the first publicly owned railway in our history. It was chartered in 1854 to build a tripartite line from Richmond (just north of the populous part of Halifax) to Windsor and on through the Annapolis Valley to Victoria Beach; to Pictou, and to the New Brunswick frontier. The first section of track from Richmond to Bedford opened in 1855. Three years later, the rails reached Truro and Windsor where steamboat connections could be made with Saint John, New Brunswick. The line reached Pictou in 1867.

Le virus ferroviaire atteint les provinces maritimes portées vers la mer. Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse construit la première ligne dans les Maritimes offrant des services réguliers de transport de marchandises et de passagers. Le Nova Scotia Railway (NSR) est le premier chemin de fer public de notre histoire. Il est chargé en 1854 de construire une ligne en trois tronçons de Richmond (juste au nord de l'agglomération d'Halifax) à Windsor et à travers la vallée d'Annapolis jusqu'à Victoria Beach; et jusqu'à Pictou et la frontière du Nouveau-Brunswick. La première section de voie entre Richmond et Bedford est inaugurée en 1855. Trois ans plus tard, les rails atteignent Truro et Windsor, où des liaisons par bateau à vapeur pouvaient être établies avec Saint John, au Nouveau-Brunswick. La ligne atteint Pictou en 1867.

The Maritimes First International Railway

One of the most obscure railways operating in Canada was also one of the earliest to start operating in New Brunswick. Oddly both its terminal points were located in the adjacent state of Maine. The 27 km (17 mile) Lewy's Island Railway was chartered in 1854 as the extension of the Calais & Baring Railroad; it started operations in 1857. Starting from Baring (opposite St. Stephen, New Brunswick), the railway terminated at Princeton, Maine after running five miles through Canada. The line was a component of the Maine Central Railroad until it was sold in 2012 to Woodland Rail LLC.

Le premier chemin de fer international dans les Maritimes

L'un des chemins de fer les plus obscurs du Canada a également été l'un des premiers à être exploité au Nouveau-Brunswick. Curieusement, ses deux points terminaux étaient situés dans l'état adjacent du Maine. Le chemin de fer de Lewy's Island de 27 km (17 mi) a été tracé en 1854 en tant qu'extension du Calais & Baring Railroad. Il commence ses opérations en 1857. Partant de Baring (en face de St. Stephen, au Nouveau-Brunswick), le chemin de fer est terminé à Princeton, dans le Maine, après avoir parcouru cinq milles à travers le Canada. La ligne faisait partie du Maine Central Railroad jusqu'à sa vente en 2012 à la Woodland Rail LLC.

The St. Andrews & Quebec Railway (StA&Q), a work begun to link the New Brunswick port of St. Andrews with Quebec City, opened for service over 11 miles of line from St. Andrews in March 1855. Despite this promising beginning, financial difficulties forced the closure of the railway for an extended period of time. It was reorganized as the New Brunswick & Canada Railway (NB&C) in 1856. The line never got beyond Richmond Station, New Brunswick (near the Town of Woodstock).

The European & North American Railway (E&NA), linking Halifax to Portland, Maine, was an 1850 scheme to shorten the travel time between Europe and America. While Nova Scotia elected to build under its own name, New Brunswick kept this euphonious-sounding railway name. Following the failure of the contractor on the Saint John-Moncton-Shediac line, the province took over the work in 1855. A three-mile section of line running north out of Saint John opened to regular service on July 20, 1857. The whole 108-mile line was completed in 1860.

Work started on E&NA's Western Extension from Fairville, on the south bank of the Saint John River opposite Saint John, in 1865. The connection was made with the New England railway network at Vanceboro, Maine in October 1871. The event was considered of such importance that Governor General Lord Lisgar and

Le chemin de fer St. Andrews & Quebec (StA&Q), un ouvrage commencé pour relier le port de St. Andrews au Nouveau-Brunswick à la ville de Québec, est inauguré en mars 1855 à plus de 17 km (11 mi) de St. Andrews. Malgré de bons débuts, des difficultés forcent la fermeture du chemin de fer pour une longue période de temps. Il est réorganisé sous le nom de New-Brunswick & Canada Railway (NB&C.) en 1856. La ligne n'a jamais dépassé la gare de Richmond, au Nouveau-Brunswick (près de la ville de Woodstock).

En 1850, le chemin de fer European & North American (E&NA), reliant Halifax à Portland, dans le Maine, est un projet pour raccourcir la durée de voyage entre l'Europe et l'Amérique. Alors que la Nouvelle-Écosse choisit de le construire sous son propre nom, le Nouveau-Brunswick garde ce nom qui sonne bien. À la suite de la faillite de l'entrepreneur sur la ligne Saint John-Moncton-Shediac, la province reprend les travaux en 1855. Une section de 4,5 km (3 mi) au nord de Saint John est ouverte au service régulier le 20 juillet 1857. La ligne de 174 km (108 mi) est achevée en 1860.

Les travaux débutent en 1865 pour prolonger vers l'ouest le E&NA à partir de Fairville, sur la rive sud de la rivière Saint-Jean, en face de Saint John. La jonction est réalisée avec le réseau ferroviaire de la Nouvelle-Angleterre à Vanceboro, dans le Maine, en octobre 1871. L'évènement est

European & North American Railway, FOR EXTENSION

From St. John Westward.

SAINT JOHN AND BANGOR.

From and after MONDAY, the 16th inst., until further notice Trains will run as follow:-

GOING WEST.

8.00 A. M. Passengers and Mails; leaves St. John for Fredericton Junction, McAdam Junction, St. Croix and Bangor, making connection same evening at latter place, with night train to Portland and Boston.

9.30 A. M. Freight; leaves Saint John for McAdam, making connection following morning with freight train for Bangor.

4.15 P. M. Mixed; leaves St. John for Fredericton Junction and Fredericton

GO EAST

7.30 A. M. Freight; leaves McAdam for Saint John.

8.15 A. M. Mixed; leaves Fredericton, and at 9.20, a. m., leaves Fredericton Junction for St. John.

1.40 P. M. Passengers and Mails; leave McAdam for Fredericton Junction and Saint John on arrival of train from Bangor.

Connections are made with Mail Trains at Fredericton Junction, with trains to and from Fredericton, and at McAdam Junction with trains of the N. B. and C. R. R.

E. R. BURPEE,

Manager.

Saint John, N. B.
14th Oct., 1871.

oct 14

American President Grant attended the opening festivities. This opened the first all-rail route between Montreal and the Maritimes, albeit with the need to change trains several times on account of track gauge variations in Maine and another to cross the Saint John River by ferry. The opening of a bridge over the river in 1885 eliminated the ferry trip.

suffisamment important pour que le gouverneur général Lord Lisgar et le président américain Grant assistent aux festivités d'ouverture. La première ligne entièrement ferroviaire entre Montréal et les Maritimes est inaugurée, mais avec la nécessité de changer deux fois de train (à Norton, Vermont et Vanceboro, Maine) en raison des changements d'écartement de voie et lors du franchissement de la rivière St John par traversier. L'ouverture d'un pont sur la rivière en 1885 élimine le passage en ferry.

Confederation



La Confédération

An ICR Montreal-Halifax express pauses at the Bathurst, NB station in the early 1900s. Locomotive 234 was built by Dickson in 1902. New Brunswick Archives P38-359

Un express Montréal-Halifax de l'ICR fait un arrêt à la gare de Bathurst, au Nouveau-Brunswick au début des années 1900. La locomotive numéro 234 fut construite par Dickson, en 1902. Archives du Nouveau-Brunswick P38-359

In the 1860s political thinking in Canada began to change. There was a fear developing that the rapid economic growth in the United States threatened the British colonies' independence. Two railroads — the Union Pacific and Central Pacific — were constructing the first transcontinental line in the United States and Canadian nationalists realized that unless something was done, trade in the west would flow south, and that the Hudson's Bay Company's lands and indeed British Columbia might be lost to the Americans. Strengthening the links between the British colonies became a key political issue, and railways were at the centre of it.

While it is well known that the construction of a railway from central Canada to the Pacific coast was one of British Columbia's conditions for joining the federation, it is less well known that the Maritime colonies had railway requirements too. They had been trying to get a railway built to link them with Canada since the 1830s. However, in addition to all the usual financial and competing interest problems, a dispute between the United States and the United Kingdom over the location of the border between Maine and New Brunswick frustrated attempts to locate a line. When the border issue was finally resolved in 1842 in favour of the Americans, keeping the track in British


Dans les années 1860, la pensée politique au Canada commence à changer. On craint que la croissance économique rapide aux États-Unis ne menace l'indépendance des colonies britanniques. Deux compagnies ferroviaires, l'Union Pacific et le Central Pacific, construisent la première ligne transcontinentale aux États-Unis et les nationalistes canadiens se rendent compte qu'à moins de faire quelque chose, le commerce de l'Ouest passera vers le sud et que les terres de la Compagnie de la Baie d'Hudson et bien entendu la Colombie-Britannique pourraient être perdues au profit des Américains. Le renforcement des liens entre les colonies britanniques est devenu un enjeu politique majeur et les chemins de fer en seront le centre.

Bien que l'on sache que la construction d'un chemin de fer du centre du Canada à la côte du Pacifique était l'une des conditions d'adhésion de la Colombie-Britannique à la fédération, on sait moins que les colonies maritimes avaient aussi des exigences ferroviaires. Elles essayaient de construire un chemin de fer pour les relier au Canada depuis les années 1830. Cependant, en plus de tous les problèmes financiers et d'intérêts concurrents habituels, un différend entre les États-Unis et le Royaume-Uni au sujet de l'emplacement de la frontière entre le Maine

territory well away from what was felt to be a potentially belligerent neighbour meant a route several hundred miles longer than the more desirable direct route. These problems stalled the project until after Confederation when the requirement for the Intercolonial Railway (ICR) to link Halifax and the GTR became one of the terms of the political agreement, as article 145 of the British North America Act. The two eastern provincial governments agreed that the Nova Scotia Railway and European & North American Railway would become part of the Intercolonial Railway. The gap between these two systems was closed in when rails finally crossed the New Brunswick-Nova Scotia border in 1872.

There was much discussion in New Brunswick about whether the ICR should go through Saint John and then north to Quebec, or directly north to the Baie de Chaleur from Moncton. In 1868 the latter option was chosen, the main line crossed the Nova Scotia/New Brunswick boundary between Amherst and Sackville. Sandford Fleming was made chief engineer, and construction began. The line was built to high standards using steel rails (still at 5'-6" gauge) and iron bridges—the eventual cost was \$34.4 million. The ICR was converted from provincial broad gauge to standard gauge, at Fleming's insistence, in 1875, before the main line was completed. The government financed construction by issuing guaranteed interest bonds to the amount of the original estimate of \$20 million, and tapped the general accounts to cover the overrun.

The 562-mile road was opened in June 1876 from Halifax to Rivière-du-Loup, Quebec which was the point of connection to the GTR. In 1879 the GTR sold the trackage east of Lévis to the Intercolonial Railway for \$1.5 million and used the funds to extend its line to Chicago. The ICR was to have a difficult history. Because it was government owned, (unlike most other railways of the times which were private enterprises although they may have received some government assistance) it was a hot bed for patronage appointments, freight rates were fixed to satisfy political party supporters, and failing short lines were acquired at high valuations approved by its political masters.



INTERCOLONIAL RAILWAY.

This Railway between Rivière du Loup, where it connects with the Grand Trunk Railway, will be

Opened for Freight Traffic on Monday, the 12th June, 1876,

when prompt despatch will be given to all freight between the Lower Provinces and Quebec, Montreal and all parts of Ontario.

An accommodation train will leave Quebec every morning, arriving at St. John and Halifax the next evening.

Express Passenger Trains to and for Quebec in 24 hours to St. John, and 27 hours to Halifax, will commence to run on Monday, 31 July, 1876, of which full information will be published in a few days.

Rates of Freight can be obtained on application at the different Stations on the Railway.

C. J. BRIDGES,
Genl Supt of Govt Railways.
Moncton, June 5, 1876.

Douglas N. W. Smith collection

et le Nouveau-Brunswick entrave les tentatives de localiser une ligne. Lorsque la question de la frontière est finalement résolue en 1842 en faveur des Américains, garder la voie en territoire britannique loin de ce qui semblait être un voisin potentiellement belliqueux signifie construire une route plus longue de plusieurs centaines de kilomètres que la route directe la plus souhaitable. Ces problèmes paralysent le projet jusqu'à la Confédération, où l'exigence d'un chemin de fer reliant Halifax et le GTR (Article 145 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique) devient l'une des conditions de l'entente politique. Les deux gouvernements provinciaux de l'Est

conviennent que le Nova Scotia Railway et le European & North American Railway feront partie du chemin de fer Intercolonial (ICR). Ces deux réseaux se réunissent lorsque les rails franchissent finalement la frontière entre le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse en 1872.

Il y a eu beaucoup de discussions au Nouveau-Brunswick quant à savoir si l'ICR devait passer par Saint John, puis vers le nord jusqu'à Québec, ou directement vers le nord jusqu'à la baie des Chaleurs à partir de Moncton. En 1868, la dernière option est retenue, la ligne principale traversant la frontière entre la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick entre Amherst et Sackville. Sandford Fleming est nommé ingénieur en chef et la construction commence. La ligne est construite selon des normes élevées en utilisant des rails d'acier (toujours à un écartement de 5 pi 6 po - 1,68 m) et des ponts en fer, le coût final étant de 34,4 millions de dollars. L'ICR sera converti de l'écartement large provincial à l'écartement standard, sur l'insistance de Fleming, en 1875, avant que la ligne principale ne soit achevée. Le gouvernement finance la construction en émettant des obligations à intérêt garanti à hauteur de l'estimation initiale de 20 millions de dollars, et utilise les comptes généraux pour couvrir le dépassement.

La ligne de 904 km (562 mi) est ouverte en juin 1876, de Halifax à Rivière-du-Loup, au Québec, point de raccordement au GTR. En 1879, le GTR vend la voie à l'est de Lévis à l'ICR pour 1,5 million de dollars et utilise les fonds pour prolonger sa ligne jusqu'à Chicago. L'ICR va traverser une histoire difficile, car appartenant au gouvernement (contrairement à la plupart des autres compagnies ferroviaires de l'époque, bien qu'elles aient reçu de l'aide gouvernementale), il est un terrain fertile pour des nominations partisans, des tarifs de fret fixés pour satisfaire les partis politiques et des lignes acquises sur des devis surévalués approuvés par ses dirigeants politiques.

Gulf Island Rails

The narrow gauge rails of the Prince Edward Island Railway were only widened after the CNR acquired rail car ferries to move freight and passenger trains without transfer. Here a narrow gauge train approaches the Kensington, PEI station. Library and Archives Canada PA021714

L'écartement des voies étroites du Prince Edward Island Railway fut élargi pour éviter les transbordements, seulement suite à l'acquisition, par le CNR, de traversiers pour transporter les trains de passagers et de marchandises. Sur cette photo, un train sur voie étroite approche de la gare de Kensington, Île-du-Prince-Édouard. Bibliothèque et Archives Canada PA-021714



Chemin de fer sur l'Île-du-Prince-Édouard

Prince Edward Island had opted not to join Canada in 1867, but did decide they needed a railway. The legislature passed an act in 1871 to facilitate the building of a line the length of the island. In an effort to keep costs low, the gauge was set at 3'-6". The management of the project, however, was abysmal and the railway-happy islanders laid out a network that curved through every town and hamlet. With costs escalating out of control and threatening the financial viability of the colony, PEI petitioned Canada to accept it as a province on the condition that Canada take over the partially-constructed railway. PEI was admitted in to the Dominion in 1873 and the Department of Public Works had another line to finish and manage.

The Pacific Railway

The settlements in what would become Manitoba were growing fast, and had increasing links south to Minnesota—including using the United States postal service since there was no alternative service to Canada. The United States purchased Alaska from Russia in 1867, sandwiching British Columbia on two sides. The Northern Pacific Railroad was building a transcontinental railroad in the United States close to the border, with plans for branch lines into Canada to siphon off Canadian traffic onto the Northern Pacific's main line. Canadian politics became even more consumed with the idea of expanding the country and protecting British territories from assimilation by the United States.

L'Île-du-Prince-Édouard a choisi de ne pas adhérer au Canada en 1867, mais décide qu'elle a besoin d'un chemin de fer. La législature adopte une loi en 1871 pour faciliter la construction d'une ligne de la longueur de l'île. Dans un effort pour maintenir les coûts bas, l'écartement est fixé à 1,06 m (3 pi 6 po). Cependant, la gestion du projet est effrayante et les insulaires insatiables de voies ferrées développent un réseau qui sillonne entre chaque ville et hameau. Les coûts devenant incontrôlables et menaçant la viabilité financière de la colonie, l'Île-du-Prince-Édouard demande au Canada de l'accepter en tant que province à condition que le Canada prenne en charge le chemin de fer partiellement construit. L'Île-du-Prince-Édouard est admise au Dominion en 1873 et du coup, le ministère des Travaux publics se retrouve avec une autre ligne à terminer et à gérer.

Le chemin de fer du Pacifique

Les comptoirs de ce qui allait devenir le Manitoba se développent rapidement, et ont de plus en plus de liens vers le sud jusqu'au Minnesota, y compris l'utilisation du service postal des États-Unis puisqu'il n'y a pas de service équivalent du côté canadien. Les États-Unis achètent l'Alaska à la Russie en 1867, prenant en sandwich la Colombie-Britannique au nord et au sud. Le Northern Pacific Railroad (NP) construit un chemin de fer transcontinental aux États-Unis près de la frontière, avec des embranchements planifiés au Canada pour siphonner le trafic canadien sur sa ligne principale. La politique canadienne devient encore plus déterminée à l'idée d'étendre le pays et de protéger les territoires britanniques de leur assimilation par les États-Unis.

Westward Ho!

From the mid-1870s the Grand Trunk and Great Western began operating special settlers' trains to carry Quebecers and Ontarians to the verdant open farm lands of Manitoba. Once the CPR completed its line across northern Ontario, it also operated similar specials to bring settlers who had purchased land granted to the railway as part of its construction contract. Tens of thousands took advantage of the settlers' specials.

The adventure of one party, as narrated in the *Winnipeg Free Press* of October 8, 1880, follows:

Patterson's Great Western Railway Party arrived at St Boniface this morning at 7 o'clock, much sooner than was expected . . . The party left Paris [Ontario] by Great Western Railway on Tuesday evening at 5:40 and London at 8:30, and when leaving the latter city made a train of five day coaches, one Wagner sleeping coach, and two baggage cars, and numbered about 200 souls. Windsor was reached at midnight. After getting the baggage bonded, the train left Detroit at 1 am and reached Chicago at 11 o'clock. After transferring the passengers into clean coaches at Western Avenue, the train left via the Chicago, Milwaukee & St Paul Railway at 1 o'clock . . . [and reached St Paul] at 6 am. There a delay of three hours took place, owing to the non-delivery of telegraph message the night before; but at 9:20 the train moved out, and at 3:50 am the next morning the St Paul & Manitoba Company had it standing at St Vincent, North Dakota. The CPR engine was in readiness and Emerson was reached at 4:40, and two car loads of passengers and one of baggage were left there. At 5 am a start was made for St Boniface and the 64 miles were run in two hours, including two stoppages, having accomplished the distance from London, to St Boniface, notwithstanding the delays mentioned, in 58.5 hours – a record.

In 1869 Canada succeeded in purchasing the Hudson's Bay Company's territories, and Manitoba was carved out of this territory soon after. British Columbia agreed to join the Dominion in 1871, with a key condition in the agreement being the construction of a railway from central Canada to the Pacific coast. Construction was to start within two years, and be completed within ten. Sandford Fleming, (who was still in the middle of his work on the Intercolonial Railway in the Maritimes) was engaged to perform the survey work for this new railway in 1871. He concentrated on the known trade route through the

Cap à l'ouest !

À partir du milieu des années 1870, le Grand Trunk et le Great Western commencent à exploiter des trains spéciaux de colons pour transporter les Québécois et les Ontariens vers les terres agricoles verdoyantes du Manitoba. Une fois que le chemin de fer du Canadien Pacifique a terminé sa ligne dans le nord de l'Ontario, il reprend le même concept pour amener les colons qui ont acheté des terres concédées au chemin de fer dans le cadre de son contrat de construction. Des dizaines de milliers de défricheurs profitent de ces opportunités.

L'aventure d'un de ces groupes est racontée dans le *Winnipeg Free Press* du 8 octobre 1880 :

Le groupe de Patterson pour le Great Western Railway arrive à Saint-Boniface ce matin à 7 heures, beaucoup plus tôt que prévu... Il est parti de Paris (Ontario) sur le Great Western Railway mardi soir à 5:40 et puis à London (Ontario) à 8:30; en quittant cette dernière ville, le train comprenait cinq voitures, un wagon-lit Wagner et deux fourgons à bagages, et comptait environ 200 passagers. Windsor est atteint à minuit. Après que les bagages sont dédouanés, le train quitte Detroit à 1 heure du matin et atteint Chicago à 11 heures. Après le transfert des passagers dans des voitures propres sur l'avenue Western, le train part sur le Chicago, Milwaukee & St Paul à 1 heure. . . et atteint St Paul à 6 heures du matin. Le convoi repart à 9:20 suite à un retard de trois heures dû à la non-livraison d'un message télégraphique la veille; à 3:50, le lendemain matin, la compagnie St Paul & Manitoba le fait arriver à St Vincent, dans le Dakota du Nord. La locomotive du CP était prête et Emerson est rejoint à 4:40. On y laisse deux voitures de passagers et un fourgon à bagages. À 5 heures du matin, on part vers Saint-Boniface et les 64 milles sont parcourus en deux heures, avec deux arrêts, après avoir accompli la distance de London à Saint-Boniface en 58,5 heures, malgré les retards mentionnés – un record.

En 1869, le Canada réussit à acheter les territoires de la Compagnie de la Baie d'Hudson et le Manitoba est créé à partir de ce territoire peu de temps après. La Colombie-Britannique accepte de se joindre au Dominion en 1871, l'une des principales conditions de l'entente étant la construction d'un chemin de fer entre le centre du Canada et la côte du Pacifique. La construction doit commencer endans de deux ans et être achevée dans les dix ans. Sandford Fleming (qui était encore en plein travail sur le chemin de fer Intercolonial en construction dans les Maritimes) est engagé pour effectuer les travaux

Rockies via Yellowhead Pass west of Edmonton, with the goal of reaching Burrard Inlet on the Pacific Ocean.

The act to implement the agreement with British Columbia establishing the Canadian Pacific Railway (CPR) was passed in 1873. It provided for a track gauge of 4'-8½", bringing Canadian practice into line with that in the United States. Although the act required the CPR to be built and operated privately, it provided for government subsidies not to exceed \$30 million and land grants of 50 million acres. The line was to be from 'a point at or near Lake Nipissing to a point on the Pacific coast', leaving the exact points and the route between them to be determined. The remote eastern starting point was due to rivalries between Toronto, Montreal and Quebec City as to which would be the terminus. Such squabbling was not new – the capital of the Province of Canada had rotated between four cities as the politicians didn't have the spine to select one and Ottawa, the capital of the new Dominion was only fixed after an appeal to Queen Victoria for a decision.

The story of the rivalries over which syndicate would be selected to build and operate the CPR, the political fights, bribery and corruption, industrial intrigue, competition over the route to be selected and western terminal, and so on, cannot be told in a paragraph. Sir John A. Macdonald's Tory government resigned in 1873 over the 'Pacific Scandal' concerning bribery in the selection of the syndicate led by Sir Hugh Allan to build the CPR.

The new Liberal Prime Minister, Alexander Mackenzie, put the brakes on the activities initiated by the Conservatives, despite British Columbia's threats to secede. Mackenzie decided that the transcontinental railway scheme was too visionary and private capitalists were too slippery. The government announced it would build only parts of the line and named Fleming chief engineer under the Department of Public Works, to oversee construction of the lines from Emerson, Manitoba to Fort William, Ontario via St. Boniface. These sections would form part of the CPR once completed. The 60-mile Emerson-St. Boniface segment, known as the Pembina Branch, was the first portion completed and regular service was initiated by the contractor, Joseph Whitehead, on December 3, 1878. Only a limited amount of work had been completed on the government section when Macdonald's Conservative government returned to power in 1878.

It was in this period that Fleming recognized the need for the standardization of time for the efficient operation of a transcontinental railway, and began promoting his idea of 'railway time', which was adopted worldwide as Universal Standard Time in 1885.

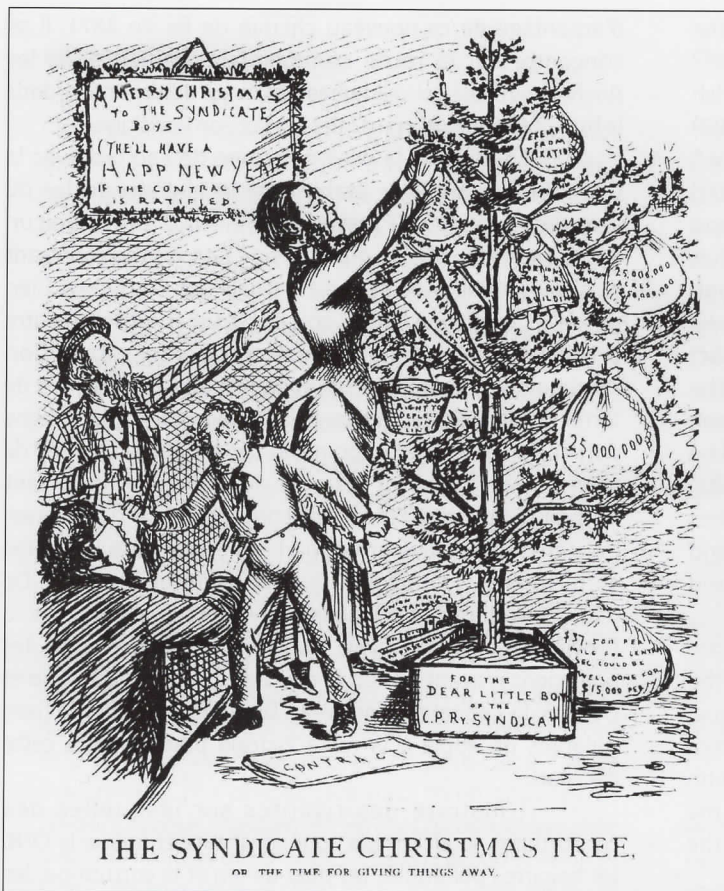
d'arpentage de ce nouveau chemin de fer en 1871. Il se concentre sur la route commerciale connue dans les Rocheuses par le col Yellowhead à l'ouest d'Edmonton, dans le but d'atteindre Burrard Inlet sur l'océan Pacifique.

La loi pour la mise en œuvre de l'accord avec la Colombie-Britannique établissant le chemin de fer du Canadien Pacifique (CP) est adoptée en 1873. Elle prévoit un écartement de voie de 4 pi 8½ po (1,44 m), harmonisant ainsi la pratique canadienne avec celle des États-Unis. Bien que la loi exige que le CPR soit construit et exploité à titre privé, le gouvernement lui accorde une subvention maximale de 30 millions de dollars et des concessions de terres de 20 millions d'hectares (50 millions d'acres). La ligne doit commencer « d'un point au lac Nipissing ou près de celui-ci jusqu'à un point de la côte du Pacifique », en laissant les points précis et l'itinéraire entre ceux-ci à déterminer. L'éloignement du point de départ de l'est est dû aux rivalités entre Toronto, Montréal et Québec quant au terminus. De telles querelles n'étaient pas nouvelles : la capitale de la Province du Canada avait alterné entre quatre villes, les politiciens n'ayant pas eu le courage de choisir une ville et Ottawa, la capitale du nouveau Dominion n'avait été fixée qu'après un appel à la reine Victoria pour prendre cette décision.

L'histoire des rivalités sur lesquelles des consortiums serait choisis pour construire et opérer le CPR, les bagarres politiques, les pots-de-vin et la corruption, les intrigues industrielles, la concurrence sur l'itinéraire à sélectionner et le terminal ouest, etc., ne peut être racontée dans un seul paragraphe. Le gouvernement conservateur de Sir John A. Macdonald démissionne en 1873 à cause du « scandale du Pacifique » concernant la corruption dans la sélection du consortium dirigé par sir Hugh Allan pour construire le CPR.

Le nouveau premier ministre libéral, Alexander Mackenzie, met un frein aux activités entreprises par les conservateurs, malgré les menaces de sécession de la Colombie-Britannique. Mackenzie décide que le système ferroviaire transcontinental est trop ambitieux et que les investisseurs privés sont peu convaincus. Le gouvernement annonce qu'il ne construira que des parties de la ligne et que Sandford Fleming sera nommé ingénieur en chef sous la direction du ministère des Travaux publics pour superviser la construction des lignes reliant Emerson au Manitoba à Fort William en Ontario via Saint-Boniface. Ces sections feront partie du CPR une fois complétées. Le tronçon de 97 km (60 mi) entre Emerson et St. Boniface, connu sous le nom d'embranchement de Pembina, est le premier terminé et le 3 décembre 1878, l'entrepreneur, Joseph Whitehead commence le service régulier. Peu de travaux sont effectués sur la section gouvernementale jusqu'au retour au pouvoir du parti conservateur de Macdonald en 1878.

C'est à cette époque que Fleming reconnaît la



En octobre 1881, le gouvernement conservateur signa un contrat avec un groupe de capitalistes, appelé le Syndicat, pour la construction du CPR. L'opposition libérale s'opposa fortement à cette entente. Sur une caricature publiée, en décembre 1880, dans le *Grip*, un magazine satirique libéral, l'ancien premier ministre libéral Alexander Mackenzie (en habit de tissu écossais) et Edward Blake, le nouveau chef du parti libéral, protestent contre les faveurs qu'épinglent sur un sapin de Noël, le ministre des Chemins de fer conservateur, Sir Charles Tupper, alors que le premier ministre, Sir John A. Macdonald, les retient. Figurent parmi ces faveurs, une subvention de vingt-cinq millions de dollars en argent et de 10,1 millions d'hectares de territoire, une exemption de taxes et de droits sur les importations et le don en nature des sections de chemins de fer construites par le gouvernement dans le nord-ouest de l'Ontario, ainsi qu'au Manitoba et en Colombie-Britannique. Le gouvernement utilisa sa majorité pour faire approuver le contrat par le gouvernement du Dominion, en février 1881. Collection Douglas N. W. Smith

In 1880 Macdonald finalized a deal with the new syndicate headed by Sir George Stephen, president of the Bank of Montreal, to build the railway, taking over those sections already completed. The contract provided subsidies of \$25 million and 25 million acres of land; the quality of construction was to be equivalent to the Union Pacific Railroad as originally built in the United States; and the line was to be finished by 1891.

William Cornelius Van Horne, an American with extensive railway experience, was engaged as general manager in 1881, and under his leadership the railway made rapid progress. The Yellowhead route was abandoned in favour of crossing the Rockies using the Kicking Horse Pass west of Calgary, keeping the line further south to ward off American competition. Major Albert Rogers, another American, was given the task of finding a feasible route through the Selkirk Mountains, and was

nécessité de standardiser le temps pour une exploitation efficace d'un chemin de fer transcontinental, et commence à promouvoir son idée du « temps de chemin de fer » qui sera adopté dans le monde entier comme Temps universel (NdT : basé sur le concept des fuseaux horaires) en 1885.

En 1880, Macdonald conclut un accord avec le nouveau consortium dirigé par sir George Stephen, président de la Banque de Montréal, pour la construction du chemin de fer, en reprenant les sections déjà terminées. Le contrat prévoit des subventions de 25 millions de dollars et de 10 millions d'hectares (25 millions d'acres) de terres; la qualité de la construction doit être équivalente à celle de l'Union Pacific Railroad telle que réalisée originalement aux États-Unis, et la ligne doit être terminée en 1891.

William Cornelius Van Horne, un Américain possédant une vaste expérience ferroviaire, est engagé en tant que directeur général en 1881, et sous sa direction, le

The Conservative government signed the contract for the construction of the CPR by a syndicate of capitalists, known as the Syndicate, in October 1881. The deal was strongly opposed by the Liberal opposition. In a cartoon published in *Grip*, a Liberal party satire magazine in December 1880, former Liberal Prime Minister Alexander Mackenzie (in the plaid suit) and Edward Blake, the new Liberal party leader, protest the favours being loaded on the Christmas tree by Conservative Minister of Railways, Sir Charles Tupper, while Prime Minister Sir John A. Macdonald holds them back. Amongst the favours are a cash subsidy of \$25 million with 25 million acres of land, exemption from taxation and duties on imports, the free gift of the sections of line built by the government in northwestern Ontario, Manitoba and British Columbia. The government used its majority to have the contract approved by the Dominion parliament in February 1881. – Douglas N.W. Smith Collection

promised a bonus of \$5,000 and his name on the pass when he succeeded, which he did in 1882. (Apparently the fame of having the pass named after him was enough; he framed the \$5,000 cheque and hung it on his wall.)

Construction proved to be far more costly than had been anticipated, and the CPR kept going back to the government for more loans, as well as tapping Stephen's Bank of Montreal using his and other directors' personal collateral until they had nothing more left. Just when it appeared politically impossible for Macdonald's government to loan any more money, Louis Riel's North-West Rebellion broke out in the spring of 1885, and Van Horne proved the military value of the railway by rushing troops from Ottawa to Winnipeg in four days to quell the uprising. Macdonald threatened to resign if parliament didn't authorize more loans, and his threat worked, narrowly averting the bankruptcy of the CPR. In 1885 the last spike was driven at Craigellachie, British Columbia by one of the principal directors, Donald Smith; Van Horne, asked to make a speech, said only: "All I can say is that the work has been well done in every way." The first through train ran the 2,905 miles from Montreal's Dalhousie Square Station to Vancouver in 1886.

One of the provisions of the 1880 charter of the CPR was that no competing railways would be allowed to be built south of the CPR's line for a period of twenty years. Thus although the CPR faced competition in the east, particularly from the Grand Trunk, there was none in the

chemin de fer fait de rapides progrès. L'itinéraire Yellowhead est abandonné en faveur de la traversée des Rocheuses en utilisant le col de Kicking Horse à l'ouest de Calgary, conservant la ligne plus au sud pour contenir la concurrence américaine. Le major Albert Rogers, un autre Américain, se voit confier la tâche de trouver une route praticable dans les monts Selkirk. On lui promet une prime de 5 000 \$ et son nom sur le col s'il réussit, ce qu'il fera en 1882. (Apparemment, le nom du col qui porte son nom lui suffisait, il a encadré le chèque de 5 000 \$ et l'a accroché à son mur.)

La construction s'avère beaucoup plus coûteuse que prévu, et le CPR continue à demander plus de prêts au gouvernement, en plus de puiser dans les biens personnels de Stephen de la Banque de Montréal et ceux des autres administrateurs jusqu'à ce qu'il ne leur reste plus rien. Au moment où il semble politiquement impossible que le gouvernement de Macdonald promette plus d'argent, la Rébellion du Nord-Ouest de Louis Riel éclate au printemps de 1885 et Van Horne prouve alors la valeur militaire du chemin de fer en envoyant des troupes d'Ottawa jusqu'à Winnipeg en quatre jours pour réprimer le soulèvement. Macdonald menace de démissionner si le parlement n'autorise pas plus de prêts, et sa menace fonctionne, évitant de justesse la banqueroute du CPR. En 1885, le dernier crampon est enfoncé à Craigellachie, en Colombie-Britannique, par l'un des principaux directeurs, Donald Smith. Van Horne, invité à prononcer un discours, déclare seulement : « Tout ce que je peux dire, c'est que le travail a été bien fait à tout égard. » Le premier train parcourt les 4 675 km (2 905 mi) depuis la gare du square Dalhousie à Montréal jusqu'à Vancouver en 1886.



Ballasting operations continued for years after the completion of the CPR transcontinental line. One such train stopped in the Fraser Canyon in the late 1880s. Glenbow Archives PA-3966-15

Les travaux de ballastage continuèrent durant des années après que la voie trans-continentale du CPR fut complétée. On voit ici un tel train à l'arrêt dans le canyon de la Fraser, vers la fin des années 1880. Archives Glenbow PA-3966-15

west. This rankled with Manitoba, which attempted without success to charter new railways. In 1888 the CPR's monopoly clause was repealed, and the Northern Pacific and Great Northern built lines into southern Manitoba and British Columbia, but they never constituted a real threat to CPR's effective monopoly.

Our Most Westerly Railway

Victoria felt snubbed when Burrard Inlet was designated the terminus of the CPR. To keep the islanders happy, Robert Dunsmuir and his American partners built the Esquimalt & Nanaimo Railway (E&N) between Victoria and the coal fields near Nanaimo in 1886. This railway was viewed from the outset as part of the promised transcontinental railway. Sir John A Macdonald, the Prime Minister and Member for Victoria from 1878 to 1882, drove the last spike on August 13, 1886; this remains the only occasion where a Prime Minister was present at such a ceremony. After being taken over by the CPR in 1905, tracks were pushed to Port Alberni 1911, Lake Cowichan 1912 and Courtney 1914. It was Canada's western-most railway until the Grand Trunk Pacific reached Prince Rupert.

L'une des dispositions de la charte de 1880 du Canadien Pacifique (CPR) est de ne pas autoriser la construction de chemins de fer concurrents au sud de la ligne du CPR pendant une période de vingt ans. Ainsi, bien que celui-ci soit confronté à la concurrence dans l'Est, particulièrement celle du Grand Trunk, il n'en a pas dans l'Ouest. Cette situation nuit au Manitoba, qui tente sans succès d'accorder des chartes à de nouveaux chemins de fer. En 1888, la clause de monopole du CPR est abrogée et le Northern Pacific et le Great Northern construisent des lignes dans le sud du Manitoba et de la Colombie-Britannique, mais ils ne constitueront jamais une menace réelle au monopole effectif du CPR.

Le chemin de fer le plus à l'ouest

Victoria se sent insultée lorsque Burrard Inlet est désigné comme le terminus du chemin de fer du Pacifique. Pour satisfaire les insulaires, Robert Dunsmuir et ses partenaires américains construisent le chemin de fer Esquimalt & Nanaimo (E&N) entre Victoria et les mines de charbon près de Nanaimo en 1886. Ce chemin de fer est considéré comme une partie du chemin de fer transcontinental promis. Sir John A. Macdonald, premier ministre et député de Victoria de 1878 à 1882, plante le dernier crampon le 13 août 1886; cela reste la seule occasion où un Premier ministre est présent lors d'une cérémonie de ce genre. Après avoir été reprises par le CPR en 1905, les voies sont poussées jusqu'à Port Alberni en 1911, Lake Cowichan en 1912 et Courtney en 1914. Ce sera le chemin de fer le plus à l'ouest du Canada jusqu'à ce que le Grand Trunk Pacific atteigne Prince Rupert.

Les embranchements des Prairies

Les colons envahissent les Prairies dans le sillage des équipes de construction du CPR et ce dernier mène une campagne agressive pour promouvoir la colonisation de l'Ouest canadien, particulièrement auprès des Européens. Cependant, la faiblesse des revenus et les récoltes imprévisibles empêchent la direction du CPR d'investir son capital pour construire des embranchements dans les Prairies, car ils tirent beaucoup plus de profit dans l'expansion de leurs lignes dans l'est du pays. Un groupe d'investisseurs privés, dont James Ross, Herbert Holt, William Mackenzie et Donald Mann (rappelez-vous des deux derniers noms) qui avaient fait fortune en tant qu'entrepreneurs pour le CPR, construisent le Calgary & Edmonton (C&E) et le Qu'Appelle, Long Lake & Saskatchewan (QLSRC). La première ligne est achevée en



Reflecting sparse population (the Edmonton region population was about 500), the Calgary & Edmonton Railway scheduled only two mixed train round trips a week when it opened in 1891. Not seeing a need to span the North Saskatchewan River, for many years trains terminated at South Edmonton (renamed Strathcona in 1899). Ronald S. Ritchie collection

Vu la faible population (la région d'Edmonton ne comptait alors qu'environ 500 personnes), le Calgary & Edmonton Railway n'avait à son indicateur que deux trains mixtes aller-retour par semaine lorsqu'il commença ses opérations en 1891. Pendant de nombreuses années, sans raison de passer au-dessus de la rivière North Saskatchewan, les trains eurent pour terminus la ville de South Edmonton (renommée Strathcona en 1899). Collection Ronald S. Ritchie

Settlers flooded onto the prairies in the wake of the CPR construction gangs and an aggressive campaign by the CPR to promote western Canadian settlement, especially to Europeans. However, the low earnings and unpredictable crops made the CPR management unwilling to invest their capital to build branch lines in the prairies as they had much more certain profits in expanding their lines in the eastern part of the country. A group of private investors, including James Ross, Herbert Holt, William Mackenzie and Donald Mann (remember the last two names) who had made fortunes as contractors for the CPR, built the Calgary and Edmonton and the Qu'Appelle, Long Lake & Saskatchewan Railways. The former line was completed in 1891. Its northern terminus remained in Strathcona, Alberta on the south bank of the North Saskatchewan River opposite Edmonton until the High Level Bridge was completed into Edmonton in 1913. The latter line was completed from Regina, Saskatchewan to Prince Albert via Saskatoon in 1890. Both lines were leased long-term to the CPR for operation upon completion.

Our Easternmost Railway

The railway era in Newfoundland, our most recent province, began in 1880 with the chartering of a line from St. John's to Notre Dame Bay. To save money a gauge of 3'-6" was adopted. By 1888 track had been laid from the capital to Harbour Grace and Placentia. Railway fever developed and a contract was signed with the Reid family of Montreal to operate the completed lines and to build a railway line westward across the island. The terminus at Port aux Basques was reached in 1898. A final burst of branch line construction was completed in 1915, by which time the Reid Newfoundland Railway operated over 900 miles – the longest 3'-6" gauge network in North America. The twice-weekly trans-island trains even included dining and sleeping cars.

With its sparse population which was largely settled along the coastline and accustomed to using traditional sea transport, the railway proved uneconomic. The government acquired it from the Reids in 1923. The railway was initially named the Newfoundland Government Railway, this title was simplified to the Newfoundland Railway in 1926. The onset of the Great Depression and the cost of operating the railway contributed to the bankruptcy of the Dominion of Newfoundland in the 1930s.

When Newfoundlanders voted to join Canada in 1949, the railway was integrated into the Canadian National Railways (CNR) system. The CNR re-equipped the trans-island trains and officially named them the Caribou, but they were popularly known as the Newfie Bullet. The train did not live up to its nickname; its plodding schedule averaged less than 25 miles per hour for the 547-mile St.

1891. Son terminus nord demeure à Strathcona, en Alberta, sur la rive sud de la rivière North Saskatchewan, en face d'Edmonton, jusqu'à ce que le pont High Level Bridge soit terminé à Edmonton en 1913. La deuxième ligne entre Regina, Saskatchewan et Prince Albert via Saskatoon est terminée en 1890. Les deux lignes sont louées à long terme au CPR pour être exploitées dès leur achèvement.

Le chemin de fer le plus à l'est

L'ère des chemins de fer à Terre-Neuve, notre province la plus récente, commence en 1880 avec la construction d'une ligne reliant St. John's à la baie Notre Dame. Pour économiser, un écartement de 1,06 m (3 pi 6 po) est adopté. En 1888, les rails sont posés entre la capitale, Harbour Grace, et Placentia. La fièvre des chemins de fer monte et un contrat est signé avec la famille Reid de Montréal pour exploiter les lignes terminées et construire une ligne de chemin de fer vers l'ouest de l'île. Le terminus à Port aux Basques est atteint en 1898. Une dernière vague de construction d'embranchements est achevée en 1915, date à laquelle le Reid Newfoundland Railway couvre plus de 1 500 km (900 mi) - le plus long réseau avec un écartement de 1,06 m (3 po 6 po) en Amérique du Nord. Les trains transinsulaires bihebdomadaires incluent même des voitures-restaurants et des voitures-lits.

La population étant clairsemée, en grande partie installée le long de la côte et habituée à utiliser le transport maritime traditionnel, le chemin de fer s'avère peu rentable. Le gouvernement l'acquiert de la famille Reid en 1923. Le chemin de fer est initialement appelé le Newfoundland Government Railway, ce titre est simplifié en Newfoundland Railway en 1926. Le début de la Grande Dépression et les frais d'exploitation du chemin de fer contribuent à la faillite du Dominion de Terre-Neuve dans les années 1930.

Lorsque les Terre-Neuviens votent pour se joindre au Canada en 1949, le chemin de fer est intégré au réseau des chemins de fer du Canadien National (CNR). Le CNR rééquipe les trains transinsulaires et les baptise officiellement Caribou, mais ils sont généralement connus sous le nom de Newfie Bullet. Le train n'est pas à la hauteur de son surnom, sa moyenne laborieuse étant de moins de 40 km/h (25 mi/h) sur la distance de 880 km (547 miles) entre St. John's et Port aux Basques. Étonnamment, la dernière voiture-restaurant neuve achetée par le CNR en 1958 est pour ce train. (NdT : le dernier voyage du Caribou a lieu le 30 septembre 1988.)

Expansion dans les Maritimes

Le chemin de fer qui a eu la plus longue durée dans les Maritimes est le Dominion Atlantic Railway (DAR). En 1869, le chemin de fer de Windsor & Annapolis est



CNR Train No. 2 The Caribou prepares to depart Port aux Basques, Newfoundland for St. John's some 547 miles distant. CRHA Archives, Kemp Fonds 1335

Le train numéro 2 du CNR, The Caribou, s'apprête à partir de Port-aux-Basques, Terre-Neuve, pour St. John's, à quelque 880 km (547 mi) de là. ArchivesACHF, fonds Kemp 1335

John's-Port aux Basques run. Surprisingly, the last new dining car purchased by the CNR in 1958 was for this train.

Maritime Expansion

The most long-lived railway in the Maritimes was the Dominion Atlantic Railway (DAR). In 1869, the Windsor & Annapolis Railway had been completed between its namesake points and in 1876 the Western Counties Railways was completed between Yarmouth and Digby. The 20-mile gap between the two, however, was not closed until 1891. The DAR took them both over in 1895. The CPR acquired control of the company in 1911 but the railway, unlike most of the railways the CPR controlled, not only continued to operate as the Dominion Atlantic Railway, but had equipment lettered as such until the 1970s.

The other major project was the extension of the Intercolonial Railway to Cape Breton Island. The Eastern Extension Railway was completed from New Glasgow (on the Nova Scotia Railway) to Mulgrave on the Straits of Canso in 1880 and turned over to the ICR in 1884. The ICR completed the line across Cape Breton to Sydney in 1890.

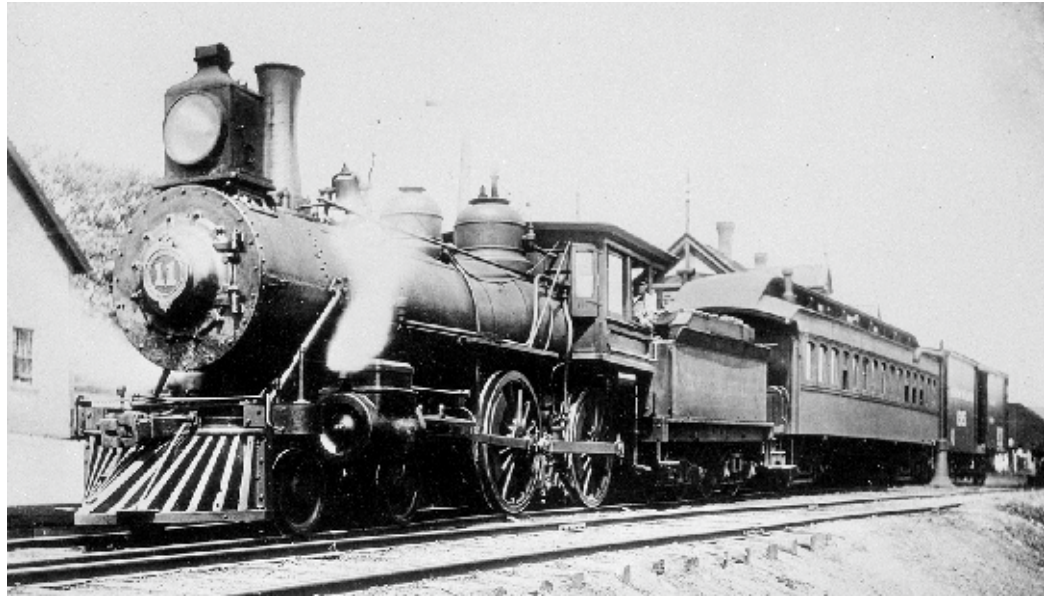
achevé entre ses points de même nom et, en 1876, le Western Counties Railway (WCR) est terminé entre Yarmouth et Digby. Le raccordement de 32 km (20 mi) entre les deux, cependant, ne se fera qu'en 1891. Le DAR reprend les deux réseaux en 1895. Le CPR acquiert le contrôle de la compagnie en 1911, mais ce chemin de fer, contrairement à la plupart des chemins de fer contrôlés par CPR, continuera d'opérer comme le Dominion Atlantic Railway, et avec des équipements marqués comme tels jusqu'aux années 1970.

L'autre projet majeur est l'extension du chemin de fer Intercolonial (ICR) à l'île du Cap Breton. La ligne de chemin de fer est prolongée de New Glasgow (sur le Nova Scotia Railway) à Mulgrave dans le détroit de Canso en 1880 et remise à l'ICR en 1884. L'ICR complète la ligne à travers le Cap Breton jusqu'à Sydney en 1890.

La construction de la « ligne courte » à travers le sud du Québec et le nord du Maine amène le CPR à la frontière du Maine et du Nouveau-Brunswick où l'acquisition du New Brunswick Railway (successeur du

Dominion Atlantic Railway No. 11, named Acadia, stands at the Digby, Nova Scotia station with a very short mixed train in 1912. Library and Archives Canada C2606

La locomotive numéro 11 du Dominion Atlantic Railway, l'Acadia, est arrêtée à la gare de Digby, Nouvelle-Écosse, avec un court convoi mixte, en 1912. Bibliothèque et Archives Canada C2606



The construction of the 'Short Line' through southern Quebec and Northern Maine brought the CPR to the Maine-New Brunswick border where the acquisition of the New Brunswick Railway (successor to the Western Extension of the E&NA) completed their line to Saint John, New Brunswick.

prolongement vers l'ouest de l'E&NA) permet de compléter la ligne jusqu'à Saint John, au Nouveau-Brunswick.

Rails in the Heartland

Les rails dans le centre du pays



The Great Western Railway developed an extensive feeder network to support its main line. One line that it backed was the Wellington, Grey & Bruce Railway, which completed a line from Guelph to Southampton, on the shore of Lake Huron, in 1872. GTR 361, a former GWR locomotive built by Rhode Island Locomotive Works in 1870, stands at the Southampton engine house around 1900. Note the gentleman with the fish beside the tender. Ralph Friske Collection

Le Great Western Railway développa un important réseau de lignes secondaires pour fournir sa voie principale. En 1872, le Wellington, Grey & Bruce Railway, l'une des compagnies que le GWR supportait, compléta une voie de Guelph à Southampton, sur le rivage du lac Huron. La 361 du GTR, une locomotive ex-GWR construite par la Rhode Island Locomotive Works en 1870, est arrêtée devant la remise de locomotives de Southampton, aux alentours de 1900. Notez l'homme tenant un poisson à côté du tender. Collection Ralph Friske



The Quebec Southern Railway was one of a myriad of small railways that existed for a short time before being gobbled up by larger railways in southern Quebec. The QSR was formed in 1900 when the Rutland Railroad took over the United Counties Railways, which ran from Noyan Junction, near the American border, to Sorel via Rougemont and St. Hyacinthe. The Rutland quickly lost interest in this Canadian line and sold it to the Delaware & Hudson in 1906 when it became part of the Quebec, Montreal & Southern Railway. In this undated view, a long excursion train loads passengers. Ralph Friske Collection

Le chemin de fer Quebec Southern était l'une d'une myriade de petites compagnies qui existèrent peu longtemps, dans le sud du Québec, avant d'être littéralement bouffées par de plus grosses. Le QSR fut formé, en 1900, lorsque le Rutland Railroad prit le contrôle des United Counties Railways qui reliaient Noyan, près de la frontière américaine, à Sorel, en passant par Rougemont et Saint-Hyacinthe. Le Rutland se désintéressa rapidement de cette ligne canadienne et, en 1906, la vendit au Delaware & Hudson qui l'incorpora au Quebec, Montreal & Southern Railway. Sur cette photo de date inconnue, un long train d'excursion prend des passagers à son bord. Collection Ralph Friske

The Quebec & Lake St. John Railway (Q&LStJ) traced its origins back to the wooden-railed, 25-mile long Quebec & Gosford Railway, which in 1870 began to haul fire wood into Quebec City, the capital of the province. Between 1880 and 1888 the Q&LStJ was built from Quebec to Roberval. Four years later the rails were extended to Chicoutimi.

The Quebec Central Railway (QCR) traced its origins to the Sherbrooke, Eastern Townships & Kennebec Railway which began service in 1869 from Sherbrooke to Westbury. In 1880 it was extended to Valley Junction where a connection was made with the financially troubled Lévis & Kennebec Railway. The QCR bought this railway the following year. Branches were constructed to Mégantic in 1895, Lac Frontière in 1915, and the Quebec Bridge in 1921. The QCR was extended to Newport, Vermont through the lease of the Boston & Maine's line south of Lennoxville in 1926. The CPR leased this railway in 1913 and not unlike the Dominion Atlantic Railway, it continued to operate it as the Quebec Central Railway for many years.

The lumber trade drove the construction of one of the Dominion's largest privately owned railways. J R Booth and William Perley, Ottawa lumbermen, teamed up with J Gregory Smith to build the Canada Atlantic Railway (CAR). The Ottawa, Ontario-Coteau, Quebec portion of the line opened in 1882. It was extended to a connection with Smith's Vermont Central Railway at Swanton, Vermont in 1888. The line served as a conduit for lumber to the booming American market. As forest lands became more difficult to access, Booth built the Ottawa, Arnprior & Parry Sound Railway to Depot Harbor, a new port on Georgian Bay, it was completed in 1898. Booth established steamships running to Lake Michigan and Lake Superior ports handling package freight and grain. Depot Harbor

Le chemin de fer du Quebec & Lake St. John (Q&LStJ) tient ses origines du Quebec & Gosford Railway qui, en 1870 avait 40 km (25 mi) de rails en bois pour apporter le bois de chauffage à la ville de Québec, la capitale de la province. Entre 1880 et 1888, le Q&LStJ construit une ligne entre Québec et Roberval. Quatre ans plus tard, les rails sont prolongés jusqu'à Chicoutimi.

Le chemin de fer du Quebec Central (QCR) tient ses origines du chemin de fer Sherbrooke, Eastern Townships & Kennebec, qui est mis en service en 1869 entre Sherbrooke et Westbury. En 1880, il est prolongé jusqu'à Vallée-Jonction, où une liaison est établie avec le chemin de fer Levis & Kennebec, alors en difficulté financière. Le QCR achète ce chemin de fer l'année suivante. Des embranchements sont construits vers Mégantic en 1895, le lac Frontière en 1915 et le pont de Québec en 1921. Le QCR est étendu à Newport, au Vermont, par la location de la ligne Boston & Maine au sud de Lennoxville en 1926. Le CPR loue ce chemin de fer en 1913 et comme pour le Dominion Atlantic Railway, il continue de l'exploiter comme chemin de fer du QCR pendant de nombreuses années.

Le commerce du bois mène à la construction de l'un des plus importants chemins de fer privés du Dominion. J R Booth et William Perley, négociants en bois d'Ottawa, s'associent avec J. Gregory Smith pour construire le Canada Atlantic Railway (CAR). La portion de la ligne Ottawa, Ontario-Coteau, Québec est mise en service en 1882. Elle est prolongée par une liaison avec le Vermont Central Railway de Smith à Swanton (Vermont) en 1888. La ligne sert pour le transport du bois vers les marchés américains en plein essor. Au fur et à mesure que les terres forestières deviennent plus difficiles d'accès, Booth construit le chemin de fer Ottawa, Arnprior & Parry Sound jusqu'à Depot Harbour, un nouveau port de la baie

New York Central Mikado 2049 (built by Alco in 1913) wheels one of many daily freights through Stevensville, Ontario in 1953 over the ex-Canada Southern Windsor-Fort Erie main line. CRHA Archives, Paterson Fonds



En 1953, la Mikado 2049 du New York Central (construite par ALCo en 1913) tracte l'un des nombreux trains de marchandises quotidiens à travers Stevensville, Ontario, sur l'ancienne voie principale de Windsor à Fort Erie du Canada Southern. Archives ACHF, fonds Paterson

became one of the greatest grain ports on the Canadian Great Lakes. When the Canadian Northern Railway (CNoR) began negotiations to acquire the line, the GTR stepped in at the last hour and snapped it up, thereby forcing the CNoR to build its own line across eastern Ontario. The price paid by the GTR, however, was high as the interest charges on the deal ensured a continuing flow of red ink in the ledgers of the former Booth lines.

The Canada Southern Railway (CSR) was bankrolled by a group of American financiers to link Detroit and Buffalo via Canada, the shortest route. Completed in 1873, the line was acquired by the famous Vanderbilts in 1875 and operated as part of their Michigan Central Railroad. For decades the line was the most heavily trafficked in the Dominion as a constant parade of trains moved overhead traffic between the American Midwest and Atlantic seaboard. The Great Western Railway built a parallel line, attempting to keep the overhead American traffic that was essential to its survival. As the Vanderbilts directed more traffic to the Canada Southern, the GWR merged with the Grand Trunk Railway in 1882.

The Toronto, Hamilton & Buffalo Railway (TH&B) completed its Hamilton-Waterford line in 1894 and its Hamilton-Welland line in 1895. The TH&B was owned jointly by the New York Central and CPR, with the American line having a 73% interest through its control of the Michigan Central and Canada Southern. Trackage rights over the Canada Southern brought the CPR trains to Buffalo and they acquired running rights over the Grand Trunk's Hamilton-Toronto line after the TH&B threatened to build its own line to the Ontario capital. To counter the CPR-NYC partnership, the Grand Trunk worked with the

Georgienne achevé en 1898. Booth établit des liaisons avec des navires à vapeur qui desservent les ports du lac Michigan et du lac Supérieur et transportent des marchandises et des céréales. Depot Harbour est devenu l'un des plus grands ports céréaliers des Grands Lacs canadiens. Lorsque le Canadian Northern Railway (CNoR) entame des négociations en vue d'acquérir la ligne, le GTR intervient à la dernière minute et force le CNoR à construire sa propre ligne dans l'est de l'Ontario. Cependant, le prix payé par le GTR est élevé, les frais d'intérêt de l'opération plombant les finances de l'ancien réseau de Booth.

Le Canada Southern Railway (CSR) est financé par un groupe d'investisseurs américains pour relier Detroit et Buffalo par le Canada, le chemin le plus court. Achevée en 1873, la ligne est acquise par les célèbres Vanderbilt en 1875 et exploitée dans le cadre de leur Michigan Central Railroad. Pendant des décennies, la ligne est la plus fortement encombrée du Dominion, par un défilé constant de trains reliant le Midwest américain et la côte atlantique. Le Great Western Railway (GWR) construit une ligne parallèle, en essayant de garder surtout le trafic américain qui est essentiel à sa survie. Au fur et à mesure que les Vanderbilt dirigent davantage de trafic vers le sud du Canada, le GWR fusionne avec le Grand Trunk Railway en 1882.

Le Toronto, Hamilton & Buffalo Railway (TH&B) complète sa ligne Hamilton-Waterford en 1894 et sa ligne Hamilton-Welland en 1895. Le TH&B est détenu conjointement par le New York Central et le CPR, la ligne américaine détenant une participation de 73 % grâce à ses Michigan Central et Canada Southern. Les droits de circulation sur le Canada Southern permettent au CPR d'amener ses trains jusqu'à Buffalo et il acquiert des droits



TH&B Consolidation 106 hustles an extra freight over CNR rails at Oakville, Ontario in 1947. CRHA Archives, Paterson Fonds

En 1947, la Consolidation 106 du TH&B roule à fond avec un extra de marchandises sur les rails du CNR, à Oakville, Ontario. Archives ACHF, fonds Paterson

Lehigh Valley Railroad at its Niagara Falls and Fort Erie gateways.

By 1890, the CPR had through construction, acquisition, and lease completed a cross-Canada railway from the Atlantic to the Pacific oceans. To extend its line from the wilds of Lake Nipissing eastwards, the CPR acquired the Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental Railway (QMO&O) from the Quebec government and the allied Canada Central and Brockville & Ottawa Railways. This opened the door for the CPR to establish a network of lines in the industrial heartland of the country that

By 1890 the CPR had extended its reach into the Maritimes, southwestern Ontario and the American Midwest. This period poster announcing the opening of 'A New Trunk Line' is a less than subtle jab at the GTR competition. CRHA Archives, Canadian Pacific Fonds

Dès 1890, le CPR avait déjà atteint les Maritimes, le sud-ouest de l'Ontario et le Midwest américain. Cette affiche d'époque annonçant l'ouverture d'une nouvelle « Trunk Line » (voie secondaire) est une pointe pas très subtile à son compétiteur, le Grand Trunk Railway. Archives ACHF, fonds Canadien Pacifique

de circulation sur la ligne Hamilton-Toronto du Grand Trunk après que le TH&B eut menacé de construire sa propre ligne jusqu'à la capitale de l'Ontario. Pour contrer le partenariat entre le CPR et le New York Central, le Grand Trunk collabore avec le Lehigh Valley Railroad à ses passages à Niagara Falls et à Fort Erie.

En 1890, grâce aux travaux de construction, d'acquisition et de location, le Canadien Pacifique (CPR) achève la construction d'un chemin de fer pancanadien reliant les océans Atlantique et Pacifique. Pour rallonger sa ligne à partir des étendues sauvages du lac Nipissing vers l'est, le CPR acquiert le chemin de fer Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental (QMO&O) du gouvernement du Québec et ceux du Canada Central et du Brockville & Ottawa. Cela permet au CPR d'établir un réseau de lignes dans le centre industriel du pays qui double virtuellement la ligne principale du GTR. Le QMO&O fournit une liaison de Québec à Ottawa en passant par Montréal. En s'appuyant sur l'Ontario & Quebec, qui a complété une ligne de Perth à Toronto en 1884, le CPR obtient une ligne directe Montréal-Toronto. L'acquisition du chemin de fer Credit Valley et la construction du Western Ontario Pacific

virtually duplicated the main line of the GTR. The QMO&O provided a link from Quebec City through Montreal to Ottawa. By backing the Ontario & Quebec Railway, which completed a line from Perth to Toronto in 1884, the CPR gained a direct Montreal-Toronto route. The acquisition of the Credit Valley Railway and the construction of the Western Ontario Pacific Railway gave the CPR a line from Toronto to Windsor in 1889.

To the Coal Fields

Discoveries of extensive coal and mineral resources in the Kootenay Region of southeastern British Columbia in the early 1890s were followed by incursions by American railroads. Most troubling to the CPR were those by the Great Northern Railroad which paralleled the CPR across the west on the American side of the border. Both the provincial and Dominion government worried about the trade of the region being drawn into American orbits, but the deep economic recession that started in 1893 precluded the CPR from building into the region.

In 1897, the new Liberal government in Ottawa under Sir Wilfrid Laurier decided action was necessary. Due to the extensive western dislike for the monopoly of the CPR, the government passed an act granting a subsidy of \$11,000 per mile for an unnamed railway through the Crow's Nest Pass. Laurier hoped that a qualified company other than the CPR would be found to build the line. When one did not appear, the government finally agreed to turn the subsidy over to the CPR. In exchange, the railway agreed to reduce prairie rates on various types of freight by 10 to 33%. The 3 cent per hundredweight statutory reduction on eastward grain shipments from the prairies became enshrined as a western right and would in the mid-twentieth century mire the railways in a hopeless economic situation. Under the charter for the British Columbia Railway, the CPR completed the 360 mile from Lethbridge to Kootenay Landing via Crow's Nest Pass in 1898 on time in just 18 months.

Two New Transcontinental Railways

The desire to connect more of the country to the railway grid actually accelerated as the century turned. By 1900 there were more than 19,000 miles of railways in Canada, more miles per capita than anywhere else in the world. Also by then many of the early railways built in the 1850s and 1860s had been consolidated into the three major companies, the Intercolonial, Grand Trunk, and Canadian Pacific Railway. For example, the GTR acquired the Great Western Railway of Canada in 1882 to prevent it falling into CPR hands. The CPR acquired the Ottawa & St. Lawrence and Toronto, Grey & Bruce Railways in the early 1880s.

The period from 1900 up to the start of the First World War was a time of exceptional growth in Canada,

Railway donnent au CPR une ligne reliant Toronto à Windsor en 1889.

Vers les mines de charbon

Les découvertes de vastes ressources houillères et minières dans la région de Kootenay, dans le sud-est de la Colombie-Britannique, au début des années 1890, sont suivies par des incursions des chemins de fer américains. Les plus perturbants pour le CPR sont ceux du Great Northern Railway (GN), qui est parallèle au CPR dans l'ouest du côté américain de la frontière. Le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral s'inquiètent du fait que le commerce de la région soit attiré sur les orbites américaines, mais la profonde récession économique commencée en 1893 empêche le CPR de construire dans la région.

En 1897, le nouveau gouvernement libéral à Ottawa, dirigé par Sir Wilfrid Laurier, décide qu'une action s'impose. En raison de l'aversion marquée de l'Ouest pour le monopole du CPR, le gouvernement adopte une loi accordant une subvention de 6 900 \$/km (11 000 \$/mi) pour un chemin de fer non identifié qui passera par la Crow's Nest Pass (col du Nid-de-Corbeau). Laurier espère qu'une compagnie qualifiée autre que le CPR peut être trouvée pour construire la ligne. Comme personne ne se propose, le gouvernement accepte finalement d'accorder la subvention au CPR. En échange, celui-ci accepte de réduire de 10 à 33 % les tarifs pour divers types de marchandises des Prairies. La réduction statutaire de 3 cents par quintal pour les expéditions de grain vers l'est en provenance des Prairies devient un droit acquis pour l'Ouest et, au milieu du XXe siècle, les chemins de fer se retrouveront dans une situation économique désespérée. En vertu de la charte du British Columbia Railway, le CPR complète le tronçon de 580 km (360 mi) entre Lethbridge et Kootenay Landing en passant par le col du Nid-de-Corbeau en 1898, en 18 mois seulement.

Deux nouveaux réseaux transcontinentaux

Le désir de connecter davantage le pays au réseau ferroviaire s'accélère au tournant du siècle. En 1900, il y a plus de 30 500 km (19 000 mi) de voies ferrées au Canada, soit plus de kilomètres par habitant que partout ailleurs dans le monde, y compris de nombreuses lignes secondaires indépendantes. À ce moment-là, bon nombre des premiers chemins de fer construits dans les années 1850 et 1860 ont été regroupés dans les trois principales compagnies, Intercolonial, Grand Trunk et Canadian Pacific Railway. Par exemple, le GTR acquiert le Great Western Railway of Canada (GWR) en 1882 pour l'empêcher de tomber entre les mains du CPR. Le CPR s'empare des chemins de fer Ottawa & St. Lawrence et du Toronto, Grey & Bruce au début des années 1880.

Durant la période de 1900 jusqu'au début de la



The CPR morning train from Owen Sound halts for passengers, express, mail and milk destined to Toronto. Today the Credit Valley Explorer tourist train burnishes these rails. CRHA Archives, Paterson Fonds

Le train du matin du CPR, en provenance d'Owen Sound, s'arrête pour prendre à son bord passagers, express, courrier et bidons de lait à destination de Toronto. De nos jours, le train touristique « Credit Valley Explorer » polit ces mêmes rails. Archives ACHF, fonds Paterson

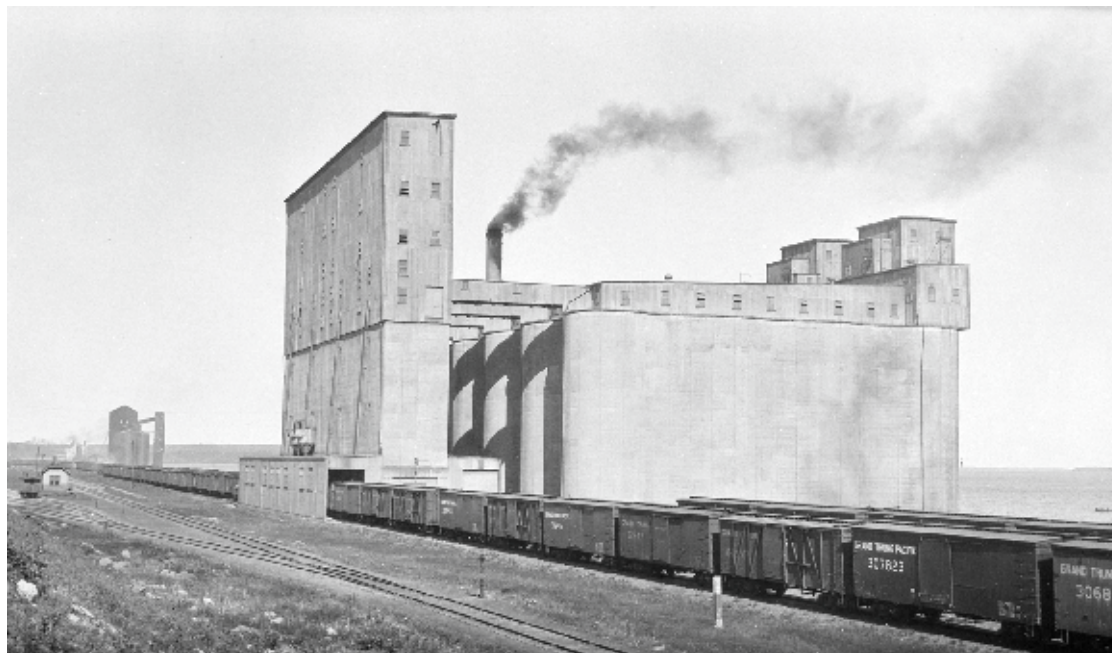
particularly in the west where the population grew by 35% between 1900 and 1910. Most of this growth was as a result of immigration, and most of the immigrants came because of government programmes offering free homesteads. In the same time period, agricultural acreage grew by almost 75%, leading to large exports of wheat. Farmers wanted a grain elevator and railway siding close to their farms—a rule of thumb was that if a farmer had to transport his produce more than ten miles to the railway (by horse and wagon), it became uneconomic. As hardier varieties of wheat were introduced, land was settled further north. Although the CPR built many branch lines, its system became clogged at harvest time, unable to handle the volumes moving from the prairies to maritime transport at Lake Superior. Farmers chafed at the CPR monopoly—“God damn the CPR!” became a commonly heard phrase on the prairies.

The Grand Trunk had refused for many years to become involved in building a route to the west in Canada, preferring to interchange traffic at Chicago with US lines. Finally seeing the potential, Charles Melville Hays, President of the GTR, began planning a western division.

Première Guerre mondiale, le Canada connaît une croissance exceptionnelle, particulièrement dans l'Ouest, où la population a augmenté de 35 % entre 1900 et 1910. La plus grande partie de cette croissance est attribuable à l'immigration. La plupart des immigrants sont venus grâce aux programmes gouvernementaux offrant des propriétés familiales gratuites. Au cours de la même période, la superficie agricole augmente de près de 75 %, entraînant d'importantes exportations de blé. Les agriculteurs veulent un élévateur à grains et une voie de chemin de fer près de leurs fermes. En règle générale, si un agriculteur doit transporter ses produits à plus de 16 km (10 mi) du chemin de fer (en chariot à cheval), cela devient non rentable. Au fur et à mesure que des variétés plus robustes de blé sont introduites, les cultures se développent plus vers le nord. Bien que le CPR ait construit de nombreux embranchements, son système s'engorge au moment de la récolte, incapable de gérer les volumes expédiés des Prairies vers les transports maritimes sur le lac Supérieur. Les agriculteurs choqués du monopole du CPR — « Dieu maudisse le CP! » — devient une expression couramment entendue dans les Prairies.

Le Grand Trunk refuse pendant de nombreuses années de s'impliquer dans la construction d'une route vers l'ouest du Canada, préférant l'échange de trafic à Chicago avec des lignes américaines. Enfin, voyant le potentiel, Charles Melville Hays, président du GTR, commence à planifier une division occidentale.

What drove the railway boom before and after World War I was the floodtide of settlers attracted to the empty prairie lands. The exponential increase in grain production demanded massive investments in railways, ships, ports and elevators. The GTR responded with the construction of massive Elevator No. 2 at Tiffin, on the outskirts of Midland, Ontario. John Boyd, Library Archives Canada PA-071635



La marée de colons attirés par les terres inoccupées des Prairies fut à l'origine du boom ferroviaire d'avant et d'après la Première Guerre mondiale. L'accroissement exponentiel de la production de grain nécessita des investissements massifs en chemins de fer, navires, ports et élévateurs. Le GTR y contribua par la construction de l'énorme Élévateur numéro 2, à Tiffin, non loin de Midland, Ontario. John Boyd, Bibliothèque et Archives Canada PA-071635



Grand Trunk 95704 was built by the Marion Steam Shovel Company of Marion, Ohio. The use of such large steam shovels to dig cuts and to scoop ballast material sped up construction and materially reduced the number of men required in construction. This view was taken in May 1905 at the Coaticook, Quebec gravel pit. George H. O'Connell Collection

La 95704 du Grand Trunk fut fabriquée par la Marion Steam Shovel Company, de Marion, Ohio. L'utilisation de telles grosses pelles à vapeur pour creuser des tranchées et pelleter du matériel pour ballaster accéléra grandement la construction et diminua réellement le nombre des ouvriers nécessaires à celle-ci. Cette photo fut prise, en mai 1905, à la sablière de Coaticook, Québec. Collection George H. O'Connell



A full roundhouse in 1899 testifies to Midland's busy role as a transfer point for western grain from lakeboats to the GTR. Library and Archives Canada PA133373

En 1899, une rotonde entièrement occupée atteste le rôle très actif de Midland comme point de transbordement du grain de l'ouest, du GTR aux navires des Grands Lacs. Bibliothèque et Archives Canada PA-133373

As part of its transcontinental aspirations, the Canadian Northern constructed a third main line between Montreal and Toronto. A construction train was photographed at Orono, Ontario in 1911. CRHA Archives, Seton Fonds

Aspirant à devenir un transcontinental, le Canadian Northern construisit une troisième voie principale entre Montréal et Toronto. Un train de construction fut photographié à Orono, Ontario, en 1911. Archives ACHF, fonds Seton



At the same time, two railway construction contractors from Ontario, William Mackenzie and Donald Mann, got into the railway ownership business, building and buying small lines west of Lake Superior, and isolated lines in the east, then connecting them up. They were granted a charter in 1902 that allowed them to build from Port Arthur (now Thunder Bay) to Montreal, Ottawa and Quebec City. Doing business as the Canadian Northern Railway, by 1903 they had 1,700 miles of railway, of which 344 were in the east, primarily in the Montreal-Ottawa area.

Wilfrid Laurier's Liberal government responded to the demand for more railway capacity positively, initially by encouraging the CNoR and GTR to either merge or work cooperatively together to serve the west. When these efforts failed, both companies decided to proceed independently. In 1903 Laurier announced his railway

En même temps, deux entrepreneurs de construction ferroviaire de l'Ontario, William Mackenzie et Donald Mann, se lancent dans l'exploitation de chemins de fer, construisant et achetant des petites lignes à l'ouest du lac Supérieur, des lignes isolées à l'est, puis les reliant. En 1902, ils obtiennent une charte qui leur permet de relier Port Arthur (aujourd'hui Thunder Bay) à Montréal, Ottawa et Québec. Faisant affaire sous le nom de Canadian Northern Railway (CNoR), en 1903, ils possèdent 2 736 km (1 700 mi) de chemin de fer, dont 554 km (344 mi) à l'est, principalement dans la région Montréal-Ottawa.

Le gouvernement libéral de Wilfrid Laurier réagit positivement à la demande d'augmentation de la capacité ferroviaire, d'abord en encourageant le CNoR et le GTR à fusionner ou à travailler ensemble pour desservir l'Ouest. Lorsque ces efforts échouent, les deux sociétés décident de procéder indépendamment. En 1903, Laurier annonce

policy, which was so controversial and poorly thought out that his railway minister resigned in protest. (Some said that Laurier wanted a railway associated with the Liberals, in the way that the CPR was with the Conservatives—it was 'Laurier's dream'.) Without the benefit of any surveys or serious economic analysis, the government proposed to build a railway from Moncton, New Brunswick to Winnipeg, Manitoba via Quebec City for the express purpose of moving western wheat east. It would keep to the north through essentially unsettled territory, avoiding the population centres of Montreal and Toronto. This 'colonization road' would be built to first-class standards at government expense, and then leased to the Grand Trunk Railway. Construction began in 1905 on what was called the National Transcontinental Railway (NTR).

The GT undertook to build the western division, the Grand Trunk Pacific, from Winnipeg to tidewater at Prince Rupert, British Columbia on the Pacific coast via the Yellowhead Pass following Fleming's unused survey for the CPR. Also to be built to the best construction standards using generous subsidies (government guaranteed first mortgage bonds worth \$13,000 per mile on the prairies and

sa politique ferroviaire, si controversée et si mal pensée que son ministre des chemins de fer démissionne en signe de protestation. (Certains diront que Laurier voulait un chemin de fer associé aux libéraux, comme le CPR l'était avec les conservateurs : c'était le « rêve de Laurier ».) Sans le bénéfice de sondages ou d'analyses économiques sérieuses, le gouvernement propose de construire un chemin de fer de Moncton (Nouveau-Brunswick) à Winnipeg (Manitoba) en passant par Québec, dans l'unique but de déplacer le blé de l'Ouest vers l'est. Il passerait au nord à travers un territoire essentiellement non développé, évitant les centres de population de Montréal et de Toronto. Cette « route de colonisation » serait construite selon des normes de première classe aux frais du gouvernement, puis louée au Grand Trunk Railway. La construction débute en 1905 sur ce qu'on a appelé le National Transcontinental Railway (NTR).

Le GT entreprend de construire la division ouest, le Grand Trunk Pacific (GTP), de Winnipeg jusqu'à la côte du Pacifique à Prince Rupert, en Colombie-Britannique, en passant par le col de Yellowhead, d'après les relevés inutilisés faits par Fleming pour le CPR. Devant également



The Grand Trunk Pacific was the last major railway to order large numbers of 4-4-0 type locomotives for main line service. In 1908 and 1909, the Montreal Locomotive Works and Canadian Locomotive Company turned out 76 of these for the GTP. A remarkably poor choice, over half of locomotives were scrapped before 1930 and the remainder were gone by 1939. In a happy moment, the 111 stands on the head of the Edmonton-Prince Rupert train at the now vanished division point of Pacific, British Columbia around 1915. CNR

Le Grand Trunk Pacific fut le dernier grand réseau de chemin de fer à commander des locomotives de type 4-4-0 pour servir sur des voies principales. Entre 1908 et 1909, la Montreal Locomotive Works et la Canadian Locomotive Company fabriquèrent 76 de celles-ci pour le GTP. Un mauvais choix remarquable, plus de la moitié de ces locomotives furent mises à la ferraille avant 1930 et celles restantes disparurent avant 1939. En un jour meilleur de 1915, la 111 est en tête d'un train reliant Edmonton à Prince-Rupert, au point de division de Pacific, Colombie-Britannique, aujourd'hui disparu. CNR



A Quebec Central passenger train, using running rights, rolls through the north portal of the Quebec Bridge circa 1920. CNR, Douglas N W Smith Collection

Un train du Quebec Central, profitant de droits de passage, roule à travers le portail nord du pont de Québec, autour de 1920. CNR, collection Douglas N.W. Smith

75% of cost on the mountain sections, with the government paying the 3% coupon for the first seven years), work on the line started in 1905.

One of the challenges facing the NTR was to bridge the Saint Lawrence River at Quebec City to replace a railroad car ferry service. A cantilever design was chosen. As a result of an engineering error and a subsequent breakdown in communication, the bridge collapsed suddenly while under construction in 1907, killing 75 workers. Following an extensive investigation, a new design was drawn up and construction commenced on the second bridge. Another catastrophe struck when, with the bridge nearing completion in 1916, a casting on the hoisting apparatus broke, dumping the centre span into the river; ten men died this time. Finally, on December 3, 1917 the first train—a locomotive, 16 freight cars, a van and a private car—crossed the bridge which cost \$22 million. It remains the longest cantilever bridge in the world to this day.

The NTR was completed late in 1913 (except for the Saint Lawrence River crossing, where car ferries had to be used), and the last spike driven on the GTP in 1914. The NTR had exceeded its construction budget by \$100 million—not including the cost of the Quebec Bridge—a 200% overrun. The GTR had committed to lease the road at a percentage of its construction cost, so the huge cost overrun meant that the lease cost was to be three times what had originally been projected. Given the dearth of traffic anticipated, the GTR refused to accept the situation and consummate the lease. Thus the Canadian Government Railways (CGR), a federal department (which was never an incorporated company) was established to operate the National Transcontinental Railway, and also the Intercolonial and the Prince Edward Island Railways, in 1915.

être construit selon les meilleures normes d'alors en utilisant des subventions généreuses de 8 125 \$/km (13 000 \$/mi) dans les Prairies et 75 % du coût dans les sections de montagne, le gouvernement payant le coupon de 3 % pour les sept premières années), le travail sur la ligne commence en 1905.

L'un des défis auxquels est confronté le NTR est de franchir le fleuve Saint-Laurent à Québec pour remplacer un service de traversier ferroviaire. Un design cantilever (NdT : à poutres en porte-à-faux) est choisi. À la suite d'une erreur d'ingénierie et d'une panne de communication subséquente, le pont s'effondre brusquement en 1907, causant la mort de 75 travailleurs. À la suite d'une enquête approfondie, un nouveau projet est élaboré et la construction débute sur le deuxième pont. Une autre catastrophe survient, lorsque le pont étant presque terminé en 1916, une pièce de fonderie sur l'appareil de levage casse, causant la chute de la travée centrale dans le fleuve, causant cette fois la mort de dix hommes. Le 3 décembre 1917, le premier convoi - une locomotive, 16 wagons de marchandises, un wagon de queue et une voiture privée - traverse le pont qui a coûté 22 millions de dollars. Il reste le plus long pont cantilever au monde à ce jour.

Le NTR est achevé à la fin de 1913 (sauf pour la traversée du Saint-Laurent, où des traversiers doivent être utilisés) et le dernier crampon du GTR est enfoncé en 1914. Le NTR avait dépassé son budget de construction de 100 millions de dollars - sans compter le coût du pont de Québec - un dépassement de 200%. Le GTR s'était engagé à louer les voies à un pourcentage de son coût de construction, de sorte que l'énorme dépassement des budgets signifiait que le montant du bail devait être trois fois supérieur à ce qui avait été initialement prévu. Compte tenu du faible trafic

By contrast to the NTR, the Canadian Northern Railway constructed to the least possible cost, aiming to generate revenue quickly with the intention of improving the track from profits later. Their hallmark was to build the least expensive pieces independently using separately incorporated companies, and then connect them up when finances permitted. Although Mackenzie and Mann didn't give up their controlling equity stake in the road, they did get handsome help from governments in the form of subsidies, loans, land grants, and bond guarantees.

By 1905 they had built west to Edmonton. Planning to go through the Yellowhead Pass as well, they attempted to negotiate a trackage rights deal with the GTP but Hays and Mann were unable to agree, so two parallel lines were built through the pass. The CNoR then diverged from the GTP, heading south for Vancouver. East of Port Arthur, CNoR's lines ran south of the NTR, and north of the CPR. By 1915 they were done with a railway from Quebec City to Vancouver, and total track mileage of 9,362.

CNoR's entry into downtown Montreal is worthy of note: With most routes into downtown Montreal occupied by other railways, the partners elected to punch a three-mile double-track tunnel under Mount Royal. When it opened to traffic in October 1918 it was the second longest tunnel in Canada, after CPR's Connaught tunnel in the Rockies. The CNoR terminated at 'Tunnel Terminal', a 14-acre site where Central Station, Place Bonaventure and Place Ville Marie stand today. At the northern end of the tunnel, CNoR established the 'model city' named Town of Mount Royal, one of whose major streets is Canora Avenue—for Canadian Northern Railway.

The CPR was not idle during this period. As the biggest company in the Dominion, whose revenues

anticipé, le GTR refuse d'accepter la situation et de prendre le bail. Ainsi, les Canadian Government Railways (CGR), un ministère fédéral (qui n'a jamais été une compagnie incorporée) sont créés pour exploiter les chemins de fer du National Transcontinental, de l'Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard en 1915.

Contrairement au NTR, le Canadian Northern Railway (CNoR) construit au coût le plus bas possible, visant à générer des revenus rapidement avec l'intention d'améliorer plus tard la voie à partir des profits. Sa caractéristique est de construire les pièces les moins chères de manière indépendante en utilisant des sociétés constituées séparément, puis de les réunir lorsque les finances le permettent. Même si Mackenzie et Mann n'abandonnent pas leur participation majoritaire dans la société, ils obtiennent une aide appréciable des gouvernements sous la forme de subventions, de prêts, de contributions foncières et de garanties d'obligations.

En 1905, ils ont construit, vers l'ouest, jusqu'à Edmonton. Prévoyant franchir également le col Yellowhead, ils tentent de négocier un accord sur les droits de passage avec le Grand Trunk Pacific (GTP), mais Hays et Mann ne sont pas en mesure de s'entendre. Deux lignes parallèles sont construites à travers le col. Celle du CNoR s'écarte de celle du GTP, se dirigeant vers le sud pour Vancouver. À l'est de Port Arthur, les voies du CNoR s'étendent au sud du NTR et au nord du CPR. En 1915, ils possèdent un chemin de fer entre Québec et Vancouver, et un total de 15 067 km (9 362 mi) de voies.

L'arrivée du CNoR au cœur de Montréal mérite d'être soulignée : comme la plupart des trajets possibles vers le centre-ville de Montréal sont occupés par d'autres chemins de fer, les partenaires choisissent de percer un

The Canadian Northern opened the northern prairie lands for settlement and entered into vigorous competition with the CPR to move grain. The row of grain elevators and line of box cars at Zealandia, Saskatchewan show the interconnection between the railways and the agricultural community. CNR



Le Canadian Northern ouvrit les territoires du nord des Prairies à la colonisation et fit une concurrence vigoureuse au CPR pour le transport du grain. La rangée d'élevateurs et la ligne de wagons couverts, à Zealandia, Saskatchewan, montrent l'interface entre le chemin de fer et la communauté agricole. CNR

exceeded those of the federal government, it was truly an imperial power. It met the competitive threat of the CNoR and GTP by building thousands of miles of new lines to blanket the prairies and completed the Kettle Valley Railway, a tortuous line from Hope to Midway through Penticton, in 1916. Joined to its existing line from Medicine Hat to Midway, this gave the CPR a second line across British Columbia. As well, major improvements were made to reduce grades and curvature on the original transcontinental line. The most challenging projects were the construction of the Spiral Tunnels and the Connaught Tunnel, which reduced the ruling grade on the main line from 4% to 2%. The CPR also double tracked over 40% of its transcontinental line from Sudbury to Vancouver between 1906 and 1915.

But by the time the two new transcontinental railways were completed, the circumstances in Canada had changed dramatically. The economic good times had ended and the war in Europe had begun. There were now three major railways in competition for declining traffic and investment: the CPR was in good financial and operating condition, but the GTP and CNoR were on the verge of bankruptcy. The expansive railway building era in Canada was over.

TABLE 1
RANKING OF PROVINCES AND TERRITORIES BY RAILWAY MILEAGE
AS OF JUNE 30, 1916
(listed in rank order)

	Mileage 1916
1 - Ontario	11,320
2 - Saskatchewan	5,378
3 - Quebec	4,733
4 - Manitoba	4,309
5 - Alberta	3,894
6 - British Columbia	3,612
7 - New Brunswick	1,957
8 - Nova Scotia	1,436
9 - Labrador	
10 - Prince Edward Island	275
11 - Yukon Territory	83
12 - Northwest Territories	-
Total	36,988

Note: Newfoundland was a separate Dominion in 1916.

Source: Statistics of Steam Railways of the Dominion of Canada, King's Printer, Ottawa, 1917

tunnel à deux voies sous le Mont Royal. Lorsqu'il ouvre ses portes à la circulation en octobre 1918, c'est le deuxième plus long tunnel du Canada, après le tunnel Connaught du CPR dans les Rocheuses. Le CNoR se termine au 'Tunnel Terminal', un site de 5,7 hectares (14 acres) où se trouvent aujourd'hui la Gare Centrale, la Place Bonaventure et la Place Ville Marie. À l'extrémité nord du tunnel, le CNoR érige la « ville modèle » appelée Ville Mont-Royal avec une de ses rues principales, l'avenue Canora pour Canadian Northern Railway.

Le CPR ne reste pas inactif pendant cette période. En tant que la plus grande entreprise du Dominion, dont les revenus dépassent ceux du gouvernement fédéral, c'est vraiment une puissance impériale. Il fait face à la menace concurrentielle du CNoR et du GTP en construisant des milliers de kilomètres de nouvelles lignes pour recouvrir les Prairies et achève le Kettle Valley Railway, une ligne tortueuse de Hope à Midway en passant par Penticton, en 1916. En rejoignant sa ligne existante de Medicine Hat à Midway, le CPR possède une deuxième ligne à travers la Colombie-Britannique. De plus, des améliorations majeures sont apportées pour réduire les déclivités et les courbes sur la ligne transcontinentale originale. Les projets les plus difficiles sont la construction des tunnels en spirale et du tunnel Connaught, qui diminue la pente de la ligne principale de 4 % à 2 %. Le CPR double également plus de 40 % de sa ligne transcontinentale entre Sudbury et Vancouver entre 1906 et 1915.

Mais au moment où les deux nouveaux chemins de fer transcontinentaux sont achevés, la situation du Canada a changé de façon spectaculaire. La prospérité économique est passée et la guerre en Europe a commencé. Il y a maintenant trois grandes compagnies de chemin de fer en concurrence pour un trafic et des investissements en baisse; le CPR est en bon état financier et opérationnel, mais le GTP et le CNoR sont au bord de la faillite. L'ère de l'expansion exubérante des chemins de fer au Canada est terminée.

TABLE 2
INCREASE IN RAIL MILEAGE OF THREE TRANSCONTINENTAL RAILWAYS: 1896-1916

	1896	1901	1906	1911	1916
GTP-NTR	-	-	-	1,560	3,970
CNo	100	522	2,131	4,399	9,702
CPR	6,216	7,292	8,506	10,210	12,994
Total	6,316	7,814	10,637	14,609	26,666

Source: Statistics of Steam Railways of the Dominion of Canada, Department of Railways and Canals, King's Printer, Ottawa

National Parks and Railway Hotels

Les parcs nationaux et les hôtels des compagnies ferroviaires



The Banff Springs Hotel was opened for business on June 1, 1888 and is still going strong under the Fairmont banner. In reality the original wooden structure has long been replaced with the magnificent cement, stone faced structure we know of today. Even it has undergone many major renovations over the years and is today considered to be one of the most luxurious hotels in Canada. Fairmont website

L'hôtel de Banff Springs fut inauguré, le 1er juin 1888, et fait encore de bonnes affaires sous l'égide de Fairmont. En réalité sa structure originale en bois a été remplacée depuis longtemps par la structure en ciment à façade de pierre familière de nos jours. L'hôtel lui-même a reçu de nombreuses rénovations au cours des années et est considéré aujourd'hui comme l'un des plus luxueux au Canada. Site Internet Fairmont

The origin of Canada's system of national parks is closely associated with the railways, and particularly with the Canadian Pacific. William Van Horne famously said that if we can't bring the scenery to the people, his railway would bring the people to the scenery. In 1883 three construction workers on the CPR discovered the hot springs at Banff. Two years later, in the same year that the last spike was driven at Craigellachie, the Canadian government established Banff as its first national park in the area, which was later expanded to its present size. Yoho National Park and Glacier National Park, also on the CPR main line through the mountains, were both established in 1886 and Waterton Lakes National Park, close to the CPR's southern line through Lethbridge which had been acquired in 1893, followed in 1895. Further north, Jasper National Park was established in 1907 in anticipation of the coming of the Grand Trunk Pacific. Jasper town site was created by the GTP when the construction of its main line reached that point in 1911.

In the early days the railways were the only way for tourists to reach these parks, since there were no roads suitable for motor vehicles before 1911, when a

L'origine du réseau de parcs nationaux du Canada est étroitement liée aux chemins de fer, en particulier au Canadien Pacifique. William Van Horne a eu cette phrase devenue célèbre que si nous ne pouvions pas amener les panoramas aux gens, son chemin de fer amènerait les gens aux panoramas. En 1883, trois travailleurs de la construction du CPR découvrent les sources chaudes à Banff. Deux ans plus tard, la même année où le dernier crampon est enfoncé à Craigellachie, le gouvernement canadien établit son premier parc national dans la région, qui est par la suite agrandi jusqu'à sa taille actuelle. Le parc national Yoho et le parc national Glacier, également sur la ligne principale du CPR à travers les montagnes, sont créés en 1886, puis le parc national des Lacs-Waterton en 1895, près de la ligne sud du CPR par Lethbridge acquise en 1893. Plus au nord, le parc national Jasper est créé en 1907 en prévision de l'arrivée du Grand Trunk Pacific. La ville de Jasper est créée par le GTP lorsque la construction de sa ligne principale atteint cet endroit en 1911.

Dans les premiers temps, les chemins de fer sont le seul moyen pour les touristes d'atteindre ces parcs, car il n'y a pas de routes convenables pour les véhicules à

road was built to Banff. Jasper received its first road in 1921. To accommodate visitors to the parks the railways built hotels. The CPR opened the Banff Springs Hotel in 1888 and Chateau Lake Louise two years later, as well as a number of smaller mountain resort hotels that have since disappeared. The Canadian National, which inherited the GTP, opened Jasper Park Lodge in 1922.

The association between Canadian railways and hotels, however, was not confined to the national parks. The railways also operated downtown hotels in major Canadian cities, usually adjacent to their passenger stations. Canada's most famous hotel, the Chateau Frontenac in Quebec City, was opened by the CPR in 1893. Designed to resemble a French castle and subsequently enlarged to several times its original size, it has dominated the city's skyline for more than a century. During World War II it was the site of two conferences between Prime Minister Winston Churchill and President Franklin D. Roosevelt. Maurice Duplessis, who was premier of Quebec for almost two decades, lived in the Chateau when the provincial parliament was in session, although he owned a house in Trois Rivières.

The distinctive architecture and ambience of the Chateau was imitated by two subsequent CPR hotels, the Place Viger in Montreal (which had a short life as a railway station and hotel and has now been redeveloped into a modern mixed-use complex with no railway connection) and the Empress in Victoria. The Grand Trunk responded by building three hotels with similar architecture, the Chateau Laurier in Ottawa (1912), the Fort Garry in Winnipeg (1913) and the Macdonald Hotel in Edmonton (1915). The CPR abandoned the Chateau style of architecture when it opened its Palliser Hotel in Calgary in 1914. The CBC's first radio broadcasting studio was in the Chateau Laurier, where it remained in operation for many years. R.B. Bennett, who like Duplessis was a bachelor, lived in the Chateau Laurier throughout his five years as prime minister of Canada from 1930 to 1935, there being no official residence for Canadian prime ministers at that time.

Another wave of hotel-building began in the late 1920s when the CPR opened the Hotel Saskatchewan in Regina (1927) and Toronto's Royal York Hotel (1929), which it advertised as "the largest hotel in the British Empire". Canadian National responded with the Hotel Nova Scotian in Halifax (1930), the Bessborough Hotel in Saskatoon (1935) and the Hotel Vancouver (1939), which opened just in time to accommodate King George VI and his consort during their royal tour of North America.

In 1958 CN opened its largest hotel, the Queen Elizabeth, next to its Central Station in Montreal. A few years later CPR opened the Chateau Champlain, a few blocks away from the Queen Elizabeth, and the Chateau

moteur avant 1911, année où une route sera construite à Banff. Jasper verra sa première route en 1921. Pour accueillir les visiteurs dans les parcs, les chemins de fer construisent des hôtels. Le CPR ouvre l'hôtel Banff Springs en 1888 et Chateau Lake Louise deux ans plus tard, ainsi qu'un certain nombre d'hôtels de villégiature de montagne plus petits qui ont depuis disparu. Le Canadien National, qui a hérité du GTP, ouvre le Jasper Park Lodge en 1922.

Cependant, l'association entre les chemins de fer canadiens et les hôtels ne se limite pas aux parcs nationaux. Les chemins de fer exploitent également des hôtels au centre-ville des grandes villes canadiennes, généralement adjacents à leurs gares de voyageurs. L'hôtel le plus célèbre du Canada, le Château Frontenac de Québec, est inauguré par le CPR en 1893. Conçu comme un château français et agrandi à plusieurs reprises, il domine l'horizon de la ville pendant plus d'un siècle. Pendant la Seconde Guerre mondiale, il accueille deux conférences entre le premier ministre Winston Churchill et le président Franklin D. Roosevelt. Maurice Duplessis, qui fut premier ministre du Québec pendant presque deux décennies, vécut au château lors de la session du parlement provincial, bien qu'il possédât une maison à Trois-Rivières.

Deux autres hôtels du CPR imitent l'architecture et l'ambiance du Château : le Place Viger à Montréal (qui aura une courte vie comme gare et hôtel et qui est maintenant réaménagé en un complexe moderne à usage mixte sans connexion ferroviaire) et l'Empress à Victoria. Le Grand Trunk réagit en construisant trois hôtels à architecture similaire, le Château Laurier à Ottawa (1912), le Fort Garry à Winnipeg (1913) et l'Hôtel Macdonald à Edmonton (1915). Le CPR abandonne le style d'architecture de Château quand il ouvre son hôtel Palliser à Calgary en 1914. Le premier studio de radiodiffusion de Radio-Canada se trouve au Château Laurier, où il demeura en activité pendant de nombreuses années. R.B. Bennett, qui était célibataire comme Duplessis, a vécu au Château Laurier pendant ses cinq années au poste de premier ministre du Canada de 1930 à 1935, car il n'y avait pas de résidence officielle pour les premiers ministres du Canada à cette époque.

Une autre vague de construction hôtelière commence à la fin des années 1920 lorsque le CPR ouvre l'Hôtel Saskatchewan à Regina (1927) et l'Hôtel Royal York à Toronto (1929), qu'il annonce alors comme « le plus grand hôtel de l'Empire britannique ». Le Canadien National (CN) lui répond avec l'hôtel Nova Scotian à Halifax (1930), l'hôtel Bessborough à Saskatoon (1935) et l'hôtel Vancouver (1939), qui ouvre juste à temps pour accueillir le roi George VI et son épouse lors de leur tournée royale en Amérique du Nord.

En 1958, le CN ouvre son plus grand hôtel, le Reine Elizabeth, à côté de sa Gare Centrale de Montréal. Quelques années plus tard, le CPR ouvre le Château Champlain, à

Lacombe in Edmonton. But with more people travelling by air and lodging near the airports, both railways began to lose interest in the hotel business. CPR spun off its hotels into a separate corporation known as Fairmont, which also acquired several of the CN hotels after CN was privatized. Most of the hotels mentioned above are still operated by Fairmont, but the firm no longer has any direct association with the railways and is now part of the Accor Hotels group of France.

Nationalization

Laurier's dream had become Robert Borden's (Prime Minister as of 1911) nightmare, as he had inherited the 'Canadian Railway Problem'. It was felt that the two new transcontinental railways, heavily indebted to one of the Dominion's major banks and internationally (to the tune of hundreds of millions of dollars, much of it guaranteed by the federal and provincial governments), could not be allowed to fail without materially damaging Canada's credit. With the need to raise large amounts of funds for the war effort it was imperative to meet these financial obligations, so the government was compelled to find a solution. It established a royal commission in 1916 to review the situation of all three lines. The commission was made up of three international experts: Sir Henry Drayton (Canada, Chief Commissioner of the Board of Railway Commissioners); Sir George Paish (England, a railway economist) and A. H. Smith (USA, Vice-President of the New York Central). The commission reported in 1917. Two commissioners favoured nationalization, while Smith believed a private sector solution was possible.

Almost from the earliest days the railways had substantial gardens at their stations. While decorative, they served to demonstrate the fertility of soils, civility of society and kept employees spare hours filled as prizes were awarded for the best gardens in each division. The Red Deer gardens were a major showcase for the city. Demonstrating the rapid growth of prairie economy is the contrast between the first wood station built in 1891 and the latter chateau brick and stone structure built less than twenty years later in 1910. Alberta Archives A6751

Dès leurs tout premiers jours, les chemins de fer eurent de grands jardins autour de leurs gares. Tout en décorant, ils servaient à démontrer la fertilité des sols et le bon climat social et ils occupaient les temps de loisir des employés puisque des prix étaient octroyés aux plus beaux jardins de chaque division. Les jardins de Red Deer étaient un centre d'attraction majeur de la ville. Le contraste entre la première gare en bois construite en 1891 et celle à la structure de briques et de pierre style château construite moins de vingt ans plus tard, en 1910, démontre la croissance rapide de l'économie des Prairies. Archives de l'Alberta A6751

quelques pâtés de maisons du Queen Elizabeth et le Château Lacombe à Edmonton. Mais avec l'augmentation du nombre de personnes voyageant par avion et préférant loger à proximité des aéroports, les deux chemins de fer commencent à se désintéresser de l'hôtellerie. Le CPR transforme sa chaîne hôtelière en une société distincte appelée Fairmont, qui fait également l'acquisition de plusieurs hôtels du CN après la privatisation de celui-ci. La plupart des hôtels mentionnés ci-dessus sont toujours exploités par Fairmont, mais l'entreprise n'a plus d'association directe avec les chemins de fer et fait maintenant partie du groupe français AccorHotels.

Nationalisation

Le rêve de Laurier devient le cauchemar de Robert Borden (premier ministre à partir de 1911), qui hérite du « Canadian Railway Problem ». On estime que les deux nouveaux chemins de fer transcontinentaux, très endettés envers l'une des principales banques du Dominion et à l'échelle internationale (pour des centaines de millions de dollars, dont une grande partie est garantie par les gouvernements fédéral et provincial), ne pourraient faire faillite sans nuire considérablement au crédit du Canada. Étant donné la nécessité de mobiliser des fonds importants pour l'effort de guerre, il est impératif de respecter ces obligations financières, de sorte que le gouvernement est obligé de trouver une solution. Il établit une commission royale en 1916 pour examiner la situation des trois réseaux. La commission est composée de trois experts internationaux : Sir Henry Drayton (Commissaire en chef du Conseil des commissaires des chemins de fer), Sir George Paish (Angleterre, économiste en chemins de fer) et A.H. Smith (États-Unis, vice-président du New York Central). La commission fait son rapport en 1917. Deux commissaires sont en faveur de la nationalisation, tandis que Smith pense qu'une solution du secteur privé reste possible.



In 1917 parliament decided that the government, which had already acquired 40% of the equity of the Canadian Northern in return for subsidies and loans in 1913 and 1914, would buy the remaining stock from Mackenzie and Mann, and assume control. The value was determined by arbitration in 1918 and the two entrepreneurs were paid \$10 million for their 51% of the company. (The remaining 9% was in other private hands and bought out as well.) A new board of directors was put in place, and authorized to use the name Canadian National Railways for the lines they operated—which included not only the CNoR, but also the NTR and the ICR, as well as short lines in New Brunswick and the PEI railway.

The government negotiated with the Grand Trunk with a view to taking it over but never reached a successful conclusion. The GTR in 1919 tried to force the government's hand, first threatening to default on a series of bonds, and then giving six days notice of intent to shut down the Grand Trunk Pacific completely. The threats did not produce the desired result; the GTP was forced into receivership under the War Measures Act, and the Minister of Railways and Canals was made responsible for operating the line. Later that year, the GTR finally agreed to an arbitration of its value to allow the government to take over all the stock of the company. The panel of three arbitrators could not agree; two assigned no value to the equity, the third (ex-president of the USA William Howard Taft who had been nominated by the company) assigned a value of \$48 million. The government accepted the majority view, and when the shareholders' appeal to the Privy Council failed, acquired the company and folded it into the CNR without compensation.

Canadian National Railways became Canada's first federal crown corporation, and in 1922 Sir Henry Thornton (who had extensive railway experience in England as well as his native USA) was appointed president. CNR had 22,000 miles of track, a hodgepodge of lines (many having been built to compete with each other), a physical plant in various states of disrepair, and nearly \$2 billion in debt.

Northern Dreams

Five storied railways destined to play significant roles in the development of our northern hinterlands got their start in the years before World War I. The Temiskaming & Northern Ontario Railway was built by the Ontario government to open up the Clay Belt region north of North Bay. Construction started in 1902. By the time the rails reached Cochrane in 1909, it had opened up some of the richest gold and silver finds in Canadian history. Caught up by the lure of Hudson Bay, the rails were extended to Moosonee in 1932. It was renamed the Ontario Northland Transportation Commission in 1946. It is the last major railway in the country to be owned by a provincial government.

En 1917, le parlement décide que le gouvernement, qui a déjà acquis 40 % du capital du Canadian Northern en échange de subventions et de prêts en 1913 et 1914, achètera le stock restant à Mackenzie et Mann et en assumera le contrôle. La valeur est déterminée par arbitrage en 1918 et les deux entrepreneurs reçoivent 10 millions de dollars pour leur participation de 51 % dans l'entreprise. Les 9 % restants étant dans d'autres mains privées sont également rachetés. Un autre conseil d'administration est mis en place et autorisé à utiliser le nom de Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CNR) pour les chemins de fer qu'elle exploite - qui comprennent non seulement le CNoR, mais aussi le NTR et l'ICR, ainsi que de courtes lignes au Nouveau-Brunswick et le chemin de fer de l'Î.-P.-É.

Le gouvernement négocie avec le Grand Trunk en vue d'en prendre le contrôle, mais il ne réussit jamais à conclure. Le GTR en 1919 essaye de forcer la main du gouvernement, en menaçant d'abord de faire défaut sur une série d'obligations, et en donnant un préavis de six jours de son intention de fermer complètement le Grand Trunk Pacific. Les menaces ne produisent pas les résultats escomptés; le GTP est mis sous séquestre en vertu de la Loi sur les mesures de guerre, et le ministre des Chemins de fer et Canaux se voit confier la responsabilité de l'exploitation de la ligne. Plus tard, cette même année, le GTR accepte finalement un arbitrage de sa valeur pour permettre au gouvernement de prendre en charge tous les actifs de la société. Le panel de trois arbitres ne peut se mettre d'accord; deux n'attribuent aucune valeur à l'équité, le troisième (l'ex-président des États-Unis William Howard Taft qui avait été nommé par la compagnie) lui attribue une valeur de 48 millions de dollars. Le gouvernement accepte le point de vue de la majorité et, lorsque l'appel des actionnaires au Conseil privé échoue, il acquiert la compagnie et l'intègre au CNR sans compensation.

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CNR) devient la première société d'État fédérale du Canada et, en 1922, Sir Henry Thornton (qui a une vaste expérience ferroviaire en Angleterre et dans ses États-Unis natals) est nommé président. Le CNR possède 35 400 km (22 000 mi) de voies ferrées, un mélange de lignes (dont beaucoup construites pour se concurrencer), des équipements dans des états de délabrement divers et une dette de près de 2 milliards de dollars.

Rêves nordiques

Cinq chemins de fer historiques qui joueront un rôle important dans le développement de notre arrière-pays septentrional voient le jour dans les années qui précèdent la Première Guerre mondiale.

Le chemin de fer Temiskaming & Northern Ontario est construit par le gouvernement de l'Ontario pour ouvrir la région de la ceinture d'argile au nord de North Bay. La

The T&NO built a 33 mile branch to tap the booming gold mines in around Timmins, Ontario. An excited throng greets the first train to pull into Golden City-Porcupine, lying about 9 miles east of Timmins. The station has yet to be completed. Ontario Archives Acc 3637 #49

Le T&NO construit une voie secondaire de 54 km (33 mi) pour desservir les mines d'or florissantes aux environs de Timmins, Ontario. Une foule enthousiaste accueille le premier train à entrer à Golden City-Porcupine, localisée à environ 14,5 km (9 mi) à l'est de Timmins. La gare n'est pas encore achevée. Archives de l'Ontario Acc. 3637#49



The first major work on the Hudson Bay Railway was the bridge over the Saskatchewan River at The Pas, Manitoba. Department of the Interior, Library and Archives Canada PA-41503

Le premier ouvrage d'importance sur le Hudson Bay Railway fut le pont au-dessus de la rivière Saskatchewan, à The Pas, Manitoba. Département de l'Intérieur, Bibliothèque et Archives Canada PA-41503

The Algoma Central Railway was part of a visionary project by Francis Clergue to develop an integrated industrial empire at Sault Ste. Marie tapping the mineral and forest resources of the region. Construction of the railway began in 1900 with the initial northern terminus planned to meet the CPR transcontinental line. The following year, the company decided to push on to arctic tidewaters and changed its name to the Algoma Central & Hudson Bay Railway. Tracks reached a junction with the National Transcontinental Railway at Hearst in Sept 1914. The Wisconsin Central acquired the railway in 1995, CN took over the line in 2001.

Hudson Bay also loomed large in the minds of prairie farmers who sought an outlet independent of the CPR monopoly to ocean shipping. To curry favour from the electorate, Prime Minister Laurier announced in the 1908 election campaign that his government would build a railway to Hudson Bay (no private capitalists were willing).

construction commence en 1902. Au moment où les rails atteignent Cochrane en 1909, on découvre quelques-uns des plus riches gisements d'or et d'argent de l'histoire du Canada. L'attrait de la baie d'Hudson fait que les rails sont prolongés jusqu'à Moosonee en 1932. Le chemin de fer est rebaptisé Ontario Northland Transportation Commission en 1946. Il s'agit du dernier de cette importance au pays à appartenir à un gouvernement provincial.

L'Algoma Central Railway fait partie d'un projet visionnaire de Francis Clergue pour développer un empire industriel intégré à Sault Ste. Marie en exploitant les ressources minérales et forestières de la région. La construction du chemin de fer commence en 1900 par le terminus nord initial prévu pour rencontrer la ligne transcontinentale du CPR. L'année suivante, l'entreprise décide de se tourner vers les eaux arctiques et change son nom en Algoma Central & Hudson Bay Railway. Les voies ferrées atteignent Hearst en septembre 1914 et y font

When construction started at The Pas in 1910, the terminus on Hudson Bay remained undecided. Construction of this railway was halted in 1917 to conserve material and funds for the war effort. After a nine year hiatus, the newly elected minority government of Mackenzie King in Ottawa resumed construction (the balance of power was held by new prairie political groups). Churchill was selected as the port in 1927 and the rails reached that point in 1929.

The massive boom in prairie rail construction by the CNoR, GTR and CPR bypassed the wheat belt in the Peace River District and the oil sands of northern Alberta. The three railways built north of Edmonton—the Edmonton, Dunvegan & British Columbia (ED&BC), the Alberta & Great Waterways (A&GW), the Central Canada Railway (CC) had a tortured history.

Construction began in 1912 and by 1915 several hundred miles of track had been laid, but the lightly constructed roadbeds and the empty lands awaiting settlement made reliable operations both difficult and unprofitable. Alberta had guaranteed much of the debt of these companies. When the province failed to persuade the Canadian government to take them over, the only recourse was for the province to do so. It took over the ED&BC and CC in 1920. The CPR began operating these two lines on behalf of the province that year, but in 1926 the CPR terminated the agreement. The province took over the A&GW in 1921. As neither CN nor CP was interested in working the line, operations were maintained by the province.

During this period of provincial ownership, the province pushed the ED&BC another 40 miles into the Peace River Country and the A&GW 116 miles from Lac la Biche to Waterways (Fort McMurray). It also built the Pembina Valley Railway from Busby to Barrhead, a distance of 27 miles, in 1927.

With northern settlements booming, the CPR and CNR jointly purchased all four lines and renamed them the Northern Alberta Railways (NAR) in 1929. CN bought Canadian Pacific's interest in the NAR in 1981.

The Pacific Great Eastern Railway (PGE) was British Columbia's entry. The railway was originally conceived by the Grand Trunk Pacific to reach Vancouver from Prince George. Construction was cut short during World War I when a funding scandal broke and the contractors left the country. The railway became the ward of the BC government in 1918. For over 30 years it ran from Squamish north into the Cariboo region. The only connection the PGE had to the rest of the rail network was a barge from Vancouver to Squamish carrying freight cars. Extensions to the railway were completed to both Vancouver and Prince George in the 1950s.

jonction avec le National Transcontinental Railway. Le Wisconsin Central acquiert ce chemin de fer en 1995, le CN reprend la ligne en 2001.

La baie d'Hudson occupe aussi une place importante dans l'esprit des agriculteurs des Prairies qui cherchent un trajet indépendant du monopole du CPR vers le transport maritime. Pour obtenir la faveur de l'électorat, le premier ministre Laurier annonce lors de la campagne électorale de 1908 que son gouvernement construira un chemin de fer jusqu'à la baie d'Hudson (aucun investisseur privé n'y étant disposé). Lorsque la construction débute à The Pas en 1910, le terminus sur la baie d'Hudson reste non déterminé. La construction de ce chemin de fer est arrêtée en 1917 pour conserver le matériel et les fonds pour l'effort de guerre. Après une interruption de neuf ans, le gouvernement minoritaire nouvellement élu de Mackenzie King à Ottawa en reprend la construction (l'équilibre des forces étant détenu par de nouveaux groupes politiques des Prairies). Churchill est choisi comme port en 1927 et les rails y arriveront en 1929.

Le boom massif de la construction ferroviaire dans les Prairies par le CNoR, le GTR et le CPR contourne la ceinture du blé dans le district de Peace River et les sables bitumineux du nord de l'Alberta. Les trois chemins de fer construits au nord d'Edmonton – l'Edmonton, Dunvegan & British Columbia (ED&BC), l'Alberta & Great Waterways (A&GW) et le Central Canada Railway (CC) - connaîtront une histoire tourmentée.

La construction commence en 1912 et, en 1915, plusieurs centaines de kilomètres de voies sont posés, mais les assises trop légèrement aménagées et les terres inoccupées qui attendent la colonisation rendent la fiabilité et la rentabilité des opérations difficiles. L'Alberta garantit une grande partie de la dette de ces entreprises. Lorsque la province échoue à persuader le gouvernement canadien de les prendre en charge, la province demeure le seul recours. Elle prend le contrôle de l'ED&BC et du CC en 1920. Le CPR commence à exploiter ces deux lignes au nom de la province cette année-là, mais en 1926, il met fin à l'accord. La province prend le contrôle de l'A&GW en 1921. Comme ni le CNR ni le CPR sont intéressés à exploiter la ligne, la province en assure les opérations.

Durant cette période de propriété provinciale, l'Alberta pousse l'ED&BC 65 km (40 mi) plus loin dans la région de Peace River et l'A&GW à Waterways (Fort McMurray) à 187 km (116 mi) de Lac la Biche. En 1927, la province complète également le Pembina Valley Railway de Busby à Barrhead, une distance de 43 km (27 mi).

Avec l'essor des colonies du Nord, le CPR et le CNR achètent conjointement les quatre lignes et les rebaptisent Northern Alberta Railways (NAR) en 1929. Le CNR rachète la participation du CPR dans le NAR en 1981.

Le Pacific Great Eastern Railway (PGE) est le



The Pacific Great Eastern operated an intensive commuter service using self-propelled rail cars along between North Vancouver and Whytecliffe from 1914 through 1928 when service was suspended. Many living in the exclusive communities along the silent tracks were shocked when the rail line was rebuilt in the early 1950s. – Douglas NW Smith Collection

Le Pacific Great Eastern offrit un fréquent service de banlieue, au moyen d'autorails, entre North Vancouver et Whytecliffe, de 1914 jusqu'en 1928, année où le service fut interrompu. De nombreux résidents de ces communautés de prestige le long des rails abandonnés furent désagréablement surpris lorsque la voie fut reconstruite au début des années 1950. Collection Douglas NW Smith

Competition or Amalgamation?

In 1916 Canadian Pacific had 18,000 miles of track, was still a private company, owned assets in good physical condition, and was financially sound. Over 90% of the railway mileage in Canada was owned by either the CNR or CPR. Edward Beatty, CPR's president since 1918, often characterized CNR as representing unfair competition—how was a private company to compete with the 'unlimited' resources of a public one, he asked?

On the cusp of change – CPR Pacific 2228 (built by CPR in 1911) departs Montreal's Windsor Station with a classic consist of vestibuled wooden passenger cars. Soon steel cars would become standard on intercity trains. CRHA Archives, Paterson Fonds

À la veille d'un changement! La 2228, une Pacific du CPR (fabriquée par ses ateliers en 1911), quitte la gare Windsor, à Montréal, avec un convoi classique de voitures de passagers en bois avec vestibules. Dans peu de temps, les voitures en acier vont devenir la norme sur les trains intercity. Archives ACHF, fonds Paterson



représentant de la Colombie-Britannique dans le groupe des cinq. Ce chemin de fer est conçu à l'origine par le Grand Trunk Pacific pour atteindre Vancouver à partir de Prince George. Sa construction est arrêtée pendant la Première Guerre mondiale quand un scandale de financement éclate et les entrepreneurs quittent le pays. Le chemin de fer devient la charge du gouvernement de la Colombie-Britannique en 1918. Pendant plus de 30 ans, il circule de Squamish vers le nord, dans la région de Cariboo. Le seul lien entre le PGE et le reste du réseau ferroviaire est une barge reliant Vancouver à Squamish transportant des wagons de marchandises. Les prolongements du chemin de fer seront complétés à Vancouver et à Prince George dans les années 1950.

Concurrence ou fusion ?

En 1916, le CPR compte 29 000 km (18 000 mi) de voies ferrées, est toujours une compagnie privée, possède des biens en bon état et reste financièrement solide. Plus de 90 % du kilométrage ferroviaire au Canada appartiennent au CNR ou au CPR. Edward Beatty, président du CPR depuis 1918, a souvent qualifié le CNR de concurrent déloyal : Comment une entreprise privée peut-elle rivaliser avec les ressources « illimitées » d'une entreprise publique, se demande-t-il ?

Heureusement, les années 1920 sont une période d'expansion économique générale pour l'ensemble du pays. Le CNR abandonne un nombre limité de lignes non rentables (là où le gouvernement l'autorise) et investit lourdement dans l'amélioration de ses actifs. Les deux sociétés se plaignent de la tendance des gouvernements à tenter de compenser les désavantages géographiques des régions éloignées en réduisant les taux de fret. Les deux compagnies ajoutent des embranchements pour essayer d'augmenter le trafic : environ 800 km (500 mi) par année de voies ferrées supplémentaires sont mises en service dans la seconde moitié des années 1920. La gare Union est inaugurée à Toronto en 1927 en tant que terminal partagé par les deux chemins de fer et exploité par le Toronto Terminals Railway (TTR).

Luckily, the 1920s were a period of general economic expansion for the country as a whole. CNR abandoned a limited number of unprofitable lines (where the government would allow it), and spent heavily on capital improvements. Both companies complained about the tendency of governments attempting to compensate for the geographic disadvantages of remote areas by reducing freight rates. Both companies added branch lines to try to bring in additional traffic—roughly 500 miles per year of net additional railway came into service in the second half of the 1920s. Union Station was opened in Toronto in 1927 as a shared terminal for both railways operated by the Toronto Terminals Railway (TTR).

Sir Henry Thornton was appointed President of Canadian National Railways in 1922. He became the face of railroading in Canada, upstaging Beatty in that role, as he was open and charismatic in contrast to Beatty's cold and retiring personality. Thornton had early success making CNR into a coherent railway, and Beatty became an avowed foe of Thornton; the two battled with personal enmity as well as competitive spirit. The fight took place on land, sea and airwaves. Putting aside the lessons of the recent overbuilding of the prior decade, the CNR and CPR laid over 4,000 miles of new track expanding the Dominion's rail network by 8%. Of note is Thornton's short 23-mile connecting track between the former Canadian Northern line at Longlac and the former National Transcontinental line at Nakina, Ontario. Opened on December 19, 1923, this was an important link as it made the CNR Montreal-Winnipeg line 50 miles shorter than that of the CPR.

The CNR launched new steamers on the west coast to compete with the CPR's Princess Fleet. Both roads re-equipped their named passenger trains and expanded their schedules in the Quebec-Windsor corridor. The CNR began expanding the hotel chain it inherited from its predecessors with new buildings in Halifax, Pictou, Charlottetown, Saskatoon, and Vancouver. Politicians overseeing the spending of the CNR had no problem with the CNR expansion and the duplication of the CPR lines as voters loved competition. To fund all these capital projects required lavish spending – the CNR invested \$471 million and the CPR \$383 million by the end of 1931.

The media were heavily involved in this rivalry battle. Both railways heavily advertised their improvements in newspapers across the country. In response to the CNR's development of a cross-Canada chain of radio stations (which developed into today's Canadian Broadcasting Corporation), the CPR sought in 1930 to duplicate the CNR network.

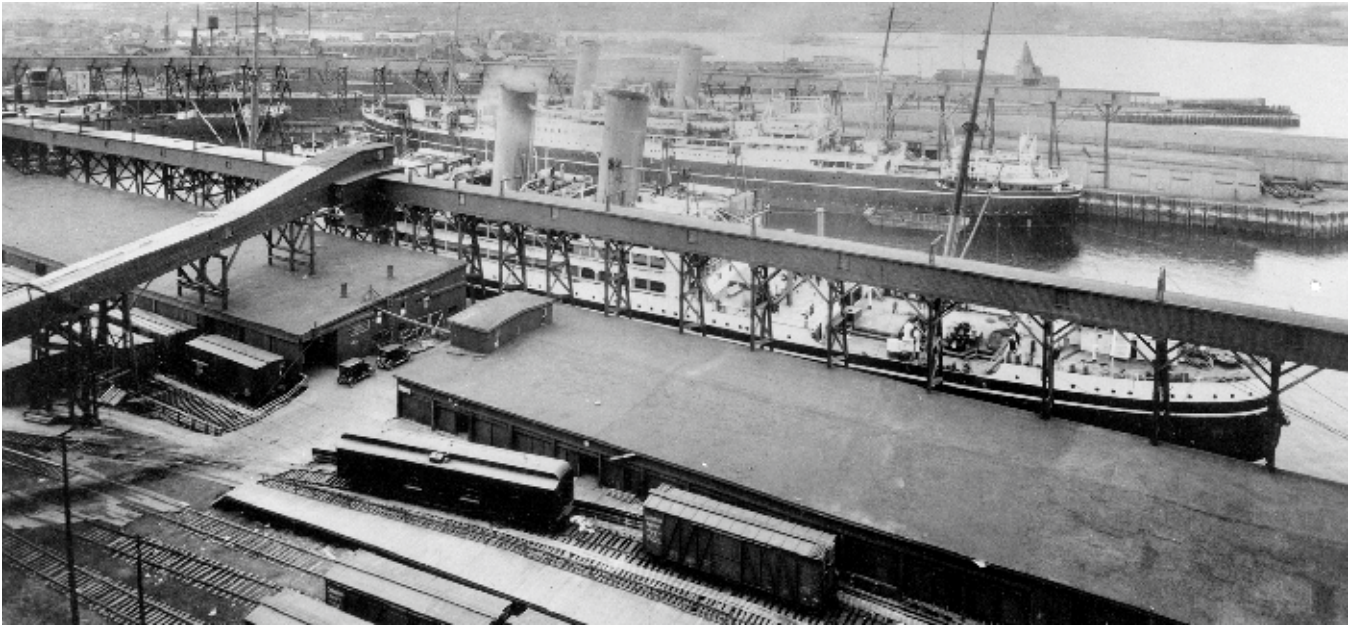
As had happened when competitive spirit captured the CNoR and GTR, the situation could not be sustained when the 1929 depression struck. The railways were

Sir Henry Thornton est nommé président de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada en 1922. Il devient la figure du chemin de fer au Canada, surpassant Sir Edward W. Beatty dans ce rôle, car il est ouvert et charismatique contrairement à la personnalité froide et retirée de Beatty. Thornton a tôt fait de faire du CNR un chemin de fer cohérent, et Beatty devient un ennemi déclaré de Thornton; les deux luttent avec une inimitié personnelle ainsi qu'un esprit de compétition. La lutte a lieu sur terre, sur mer et sur les ondes. Mettant de côté les leçons tirées du récent surdéveloppement de la décennie précédente, le CNR et le CPR aménagent plus de 6 500 km (4 000 mi) de nouveaux rails pour accroître de 8 % le réseau ferroviaire du Dominion. Il convient de noter la courte voie de raccordement de Thornton de 37 km (23 mi) entre l'ancienne ligne du Canadian Northern à Longlac et l'ancienne ligne du National Transcontinental à Nakina, en Ontario. Ouvert le 19 décembre 1923, ce lien est important, car il rend la ligne du CNR Montréal-Winnipeg de 80 km (50 mi) plus courte que celle du CPR.

Le CNR lance de nouveaux navires à vapeur sur la côte ouest pour concurrencer la Princess Fleet du CPR. Les deux compagnies rééquipent leurs trains de voyageurs et augmentent leurs fréquences dans le corridor Québec-Windsor. Le CNR commence à agrandir la chaîne hôtelière héritée de ses prédécesseurs avec de nouveaux bâtiments à Halifax, Pictou, Charlottetown, Saskatoon et Vancouver. Les politiciens qui surveillent les dépenses du CNR n'ont aucun problème avec son expansion et le dédoublement des lignes du CPR et du CNR, car les électeurs aiment la concurrence. Pour financer tous ces projets d'immobilisations, il a fallu dépenser énormément : le CNR aura investi 471 millions de dollars et le CPR 383 millions de dollars à la fin de 1931.

Les médias sont fortement impliqués dans cette rivalité. Les deux compagnies de chemin de fer annoncent beaucoup leurs améliorations dans les journaux à travers le pays. En réponse au développement par le CNR d'une chaîne de stations de radio à l'échelle du Canada (qui est devenue la Canadian Broadcasting Corporation d'aujourd'hui), le CPR cherche en 1930 à reproduire cet aspect du réseau du CNR.

Comme ce fut le cas lorsque l'esprit de compétition s'empara du CNoR et du GTR, la situation ne peut perdurer lorsque la dépression de 1929 frappe. Les chemins de fer sont durement malmenés. Entre l'année record de 1928 et 1933, le trafic passager diminue de 53 %, le tonnage de marchandises de 55 % et les recettes brutes de 52 %. Le CNR, qui générait récemment un excédent d'exploitation, bien que loin d'être suffisant pour assurer le service de sa dette, le voit se réduire progressivement à néant. En 1930, les conservateurs sous R. B. Bennett arrivent au pouvoir et cherchent des moyens de réduire les



What is remarkable about the Canadian Pacific Railway was not the fact that it never went bankrupt (the only other one was the Great Northern), but its intermodal and telecommunication operations which date back almost to the founding of the company. Steamboats on the Great Lakes and in the interior of BC, trans-Atlantic and trans-Pacific passenger liners and freights, air services that linked Canada to points in Asia and Europe, truck lines, and even a few interurbans made up the CPR portfolio. The CPR operated its own telegraph and telecommunication networks and even had a hand in the early days of Canadian radio and movies. The CPR truly lived up to its 'Spans the World' motto. One the east coast, two CPR Duchess class ships are tied up at the company docks in West Saint John in 1929. On the Pacific coast, the CPR boasted truly Imperial facilities worthy of the All Red Route! These 1920s view shows its peerless station and steamship wharf with a trans-Pacific Empress and a coastal Princess vessel alongside. Department of the Interior, Library and Archives Canada PA049774 and PA049734

Ce qui est remarquable en ce qui concerne le chemin de fer du Canadien Pacifique n'est pas le fait qu'il n'a jamais fait banqueroute (la seule autre compagnie à ne pas le faire fut le Great Northern), mais le fait que ses opérations intermodales et de communications remontent presque à la date de sa fondation. Des navires à vapeur sur les Grands Lacs et dans l'intérieur de la Colombie-Britannique, des paquebots et cargos à vapeur à travers l'Atlantique et le Pacifique, des services aériens reliant le Canada à des destinations en Europe et en Asie, des services de camionnage et même des tramways interurbains firent partie du portefeuille de la compagnie. Le Canadien Pacifique exploita sa propre compagnie de télégraphe et son propre réseau de télécommunications et il contribua même à la naissance de la radio et du cinéma au Canada. Il fut vraiment à la hauteur de sa devise « Spans the World » (littéralement « Couvre le Monde »). Sur la côte est, deux paquebots de la classe Duchess sont amarrés aux quais de la compagnie, à West Saint John, en 1929. Sur la côte ouest, le Canadien Pacifique s'enorgueillit d'installations vraiment de classe impériale sur sa All Red Route. Ces photos des années 1920 montrent une gare ferroviaire et un terminus maritime hors du commun, avec amarrés, un paquebot du Pacifique de la classe Empress et un caboteur de la classe Princess. Département de l'Intérieur, Bibliothèque et Archives Canada PA-049774 et PA-049734



hammered badly. From the peak year of 1928, by 1933 passenger traffic had declined by 53%, freight tonnage by 55%, and gross revenues by 52%. The CNR, which had recently been generating an operating surplus (although nowhere near big enough to service its debt), saw it whittled away progressively to nothing. In 1930, the Conservatives under R. B. Bennett came to power, and looked for ways to reduce the national expenditure. The CNR was a prime target, and a royal commission (the Duff Commission) was set up to study the railway financial situation and recommend what to do about it.

The key question before the Duff Commission was whether the CNR and CPR should in some way be made to work together in order to avoid duplication and thus save money. CPR President Beatty championed of amalgamation of the two systems anticipating that the CPR would run the show in any amalgamation, and be guaranteed dividends in perpetuity without risk. Thornton was opposed, preferring some form of limited cooperation. While the royal commission was meeting, however, the Conservatives hounded Thornton, citing examples of waste and extravagance in the aggressive spending of the 1920s, finally asking for his resignation in 1932. Thornton had been a protégé of Mackenzie King, Bennett's predecessor as Prime Minister, and was thus associated with the Liberals. At one time Prime Minister Bennett had worked for CPR as a young lawyer and had been an associate of Beatty's then. They had remained friends over the years. How much influence all this had on Bennett's pursuit of Thornton is open to conjecture.

When the Duff Commission reported in late 1932 it came down on the side of cooperation rather than amalgamation, and against any unified management or control of the two systems. Wisely, the commissioners realized that allowing a monopoly because of straightened economic circumstances now would in the longer run be bad for the country, because there would be no way to recreate a competitive environment when prosperity returned. An act of parliament in 1933 directed the lines to cooperate, and the CNR and CPR created joint executive and technical committees. Major reviews were undertaken of both main and branch lines to find routes where services could be combined and operated by one of the two railways. However, labour unions were firmly opposed to measures that would reduce employment and with over 125,000 members the unions were carefully listened to by politicians. Then the CPR viewed cooperation as having the CNR always give way. But the benefits from the cooperation that took place were trivial in the context of the overall operations. Some pooling of passenger services between Toronto, Ottawa, Montreal and Quebec City was the main contributor to the estimated \$1 million of annual savings and the railways could not agree on more extensive measures. Bennett lost to Mackenzie King in the 1935 election, and the issue slowly died a natural death.

dépenses nationales. Le CNR est une cible privilégiée, et une commission royale (la Commission Duff) est créée pour étudier la situation financière des chemins de fer et faire des recommandations.

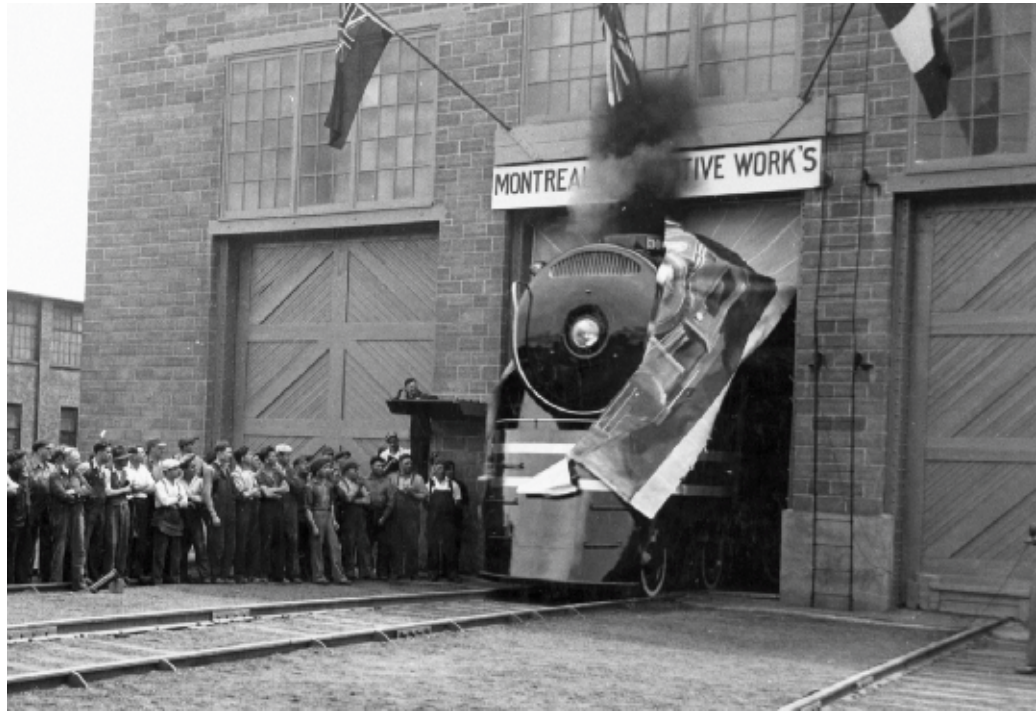
La question clé devant la Commission Duff est de savoir si le CNR et le CPR doivent être en quelque sorte amenés à travailler ensemble pour éviter les doublons et ainsi économiser de l'argent. Le président du CPR, M. Beatty, se fait le champion de la fusion des deux systèmes, s'attendant à ce que le CPR mène toute fusion et se voit garantir des dividendes à perpétuité sans risque. Thornton y est opposé, préférant une certaine forme de coopération limitée. Tandis que la commission royale se réunit, les conservateurs traquent Thornton, révélant des exemples de gaspillage et d'extravagance dans les dépenses agressives des années 1920, demandant finalement sa démission en 1932. Thornton avait été un protégé de Mackenzie King, prédécesseur de Bennett comme premier ministre et était ainsi associé aux libéraux. À un moment donné, le premier ministre Bennett avait travaillé pour le CPR en tant que jeune avocat et avait été un associé de Beatty. Ils étaient restés amis au fil des ans. L'influence que tout cela eut sur la poursuite de Thornton par Bennett reste du domaine de la conjecture.

Lorsque la Commission Duff remet son rapport à la fin de 1932, elle se range du côté de la coopération plutôt que de la fusion, et contre toute gestion ou tout contrôle unifié des deux systèmes. À bon escient, les commissaires se sont rendu compte qu'autoriser un monopole en raison d'une situation économique tendue serait à long terme mauvais pour le pays, car il n'y aurait aucun moyen de recréer un environnement concurrentiel lorsque la prospérité reviendrait. Une loi du parlement en 1933 donne les lignes directrices de la coopération, et le CNR et le CPR créent des comités exécutifs et techniques conjoints. Des révisions majeures sont entreprises sur les lignes principales et secondaires pour trouver des routes où les services pourront être combinés et exploités par l'un des deux chemins de fer. Cependant, les syndicats sont fermement opposés aux mesures qui réduiraient l'emploi et les politiciens écoutent avec attention leurs 125 000 membres et plus. Ensuite, le CPR s'attend dans la coopération que le CNR cède toujours. Mais les bénéfices de cette coopération sont insignifiants dans le contexte des opérations globales. La mise en commun de certains services passagers entre Toronto, Ottawa, Montréal et Québec est ce qui contribue principalement aux économies annuelles estimées à un million de dollars et les chemins de fer ne peuvent s'entendre sur des mesures plus étendues. Bennett ayant perdu face à Mackenzie King lors des élections de 1935, le problème disparaît lentement de mort naturelle.

The War and its Aftermath

Streamlining came into vogue in the 1930s. The CPR acquired its first streamlined passenger rolling stock in 1936 to upgrade service on the Montreal-Quebec, Toronto-Windsor and Calgary-Edmonton routes. Four racy-looking Jubilee class engines were acquired as power for these fast trains. Here CPR's first Jubilee class 3000 breaks through the banner at Montreal Locomotive Works in 1936. CRHA Archives, Canadian Pacific Fonds

Le profilage devint à la mode dans les années 1930. Le CPR acquit ses premières voitures de voyageurs profilées en 1936, en vue d'améliorer le service sur les lignes entre Montréal et Québec, Toronto et Windsor et Calgary et Edmonton. Quatre locomotives d'apparence rapide de la classe Jubilee furent achetées pour tracter ces trains. Sur cette photo, la 3000, la première de celles-ci, roule à travers la banderole de cérémonie, à sa sortie de la Montreal Locomotive Works, en 1936. ArchivesACHF, fonds Canadien Pacifique



La guerre et ses conséquences

During World War II, both roads moved prodigious quantities of passengers and freight, many times more than they had ever done before. (Among all the other things, CNR moved the Bank of England's \$7.5 billion of gold and securities from Halifax to vaults in Montreal and Ottawa, earning about a million dollars in the process.) Antiquated locomotives, freight and passenger cars that had been relegated to storage tracks during the depression were quickly reactivated and helped the railways cope with the unprecedented demand. Their shops were converted to churn out munitions, tanks, and engines for naval vessels. Women were drafted for shop and other male-dominated tasks to free up men to serve in the war effort. With its air subsidiary, the CPR set up pilot training schools for young men from all over the British Empire and helped to move fighter aircraft across the Atlantic. Ships of both companies were drafted for wartime duty. Although the war was profitable business for them, the shortages of labour and material for anything other than war-related work meant that maintenance and capital expenditure were minimized, with the result that the physical plant, motive power and rolling stock were worn out at the end of it all. The railways needed desperately to spend in the order of \$1.5 billion each to rebuild their systems.

Newfoundland joined Confederation 1949, and the transfer of worn-out, money-losing 3'-6" gauge, 547-mile-long Newfoundland Railway to the CNR was part of the deal. Although the CNR was supposed to be run along commercial lines and free from political interference, its

Pendant la Seconde Guerre mondiale, les deux compagnies transportent des quantités phénoménales de passagers et de marchandises, beaucoup plus que jamais auparavant. (Entre autres choses, le CNR transfère 7,5 milliards de dollars d'or et de titres de la Banque d'Angleterre de Halifax à Montréal et à Ottawa, ce qui lui rapporte environ un million de dollars.) Les vieux wagons, locomotives et voitures de passagers abandonnés au cours de la Dépression sont rapidement réactivés et aident les chemins de fer à faire face à une demande sans précédent. Leurs usines sont converties pour produire des munitions, des chars et des moteurs pour les navires de la marine. Les femmes sont recrutées pour les ateliers et d'autres tâches à prédominance masculine afin de libérer des hommes pour servir dans l'effort de guerre. Avec sa filiale aérienne, le CPR met en place des écoles de formation de pilotes pour les jeunes hommes de tout l'Empire britannique et aide à déplacer des avions de chasse de l'autre côté de l'Atlantique. Les navires des deux compagnies sont réquisitionnés pour les impératifs de guerre. Bien que la guerre leur soit profitable, les pénuries de main-d'œuvre et de matériel pour autre chose que le travail lié à la guerre réduisent au minimum les dépenses de maintenance et d'investissement, ce qui a pour effet d'user complètement les installations, les équipements moteurs et le matériel roulant. Les chemins de fer ont désespérément besoin de dépenser environ 1,5 milliard de dollars chacun pour reconstruire leurs réseaux.

Terre-Neuve adhère à la Confédération en 1949 et



The railways turned their formidable systems to assist in battling foreign enemies during the two world wars. Heavy maintenance shops were converted to turn out munitions and armaments. Here a trainload of Valentine tanks built at the CPR's Angus Shops in Montreal is being readied for shipment to Russia on December 29, 1941. National Film Board of Canada, Library and Archives Canada PA174520

Les chemins de fer offrirent leurs formidables réseaux pour aider à contrer les ennemis étrangers durant les deux guerres mondiales. Les ateliers de réparations majeures furent convertis pour fournir munitions et armements. On voit ici un entier convoi de chars d'assaut Valentine fabriqués aux ateliers Angus du CPR, à Montréal, en train d'être préparés pour leur livraison à la Russie, le 29 décembre 1941. Office national du film du Canada, Bibliothèque et Archives Canada, PA-174520



The 1956 delivery of 26 1200 horsepower diesels built by at General Motors Diesel Division plant in London, Ontario allowed CN to complete the dieselization of the former Newfoundland Railway. Detached from its trucks, the first unit is being lifted onto a boat for shipment to Newfoundland. CNR Photo, Douglas NW Smith Collection

La livraison au CNR, en 1956, de 26 diesels de 1200 HP construites à l'usine de London, Ontario, de la division Diesel de la General Motors, lui permit de compléter la diésélisation de l'ancien Newfoundland Railway. Séparée de ses bogies, la première unité est en train d'être hissée à bord d'un navire en vue de son transport vers Terre-Neuve. Photo CNR, collection Douglas N. W. Smith

board of directors consisted of political appointees, and over management's protests they added this burden to the company. Management had instructions to operate and improve the performance of the CNR which was a perennially money losing operation.

But a new force, which some had been aware of but was of small effect before the war, came into play in an important way. The railways were no longer only competing with each other—trucks, inter-city buses, and the automobile began to eat into some of the more lucrative parts of the traffic as provincial governments invested heavily in new highways and began plowing roads in winter. Airlines were just beginning to become viable as an all-weather mode of transport and became less expensive as airplanes got larger and with jet engines could travel faster. More competition was on the way with the construction of the Saint Lawrence Seaway. Thus while the post-war period was one of rapid growth for the economy, the railways had to spend heavily in a changing competitive world, where the investment paybacks were not as certain as they had been in the past.

Both major railways built new freight classification yards and adopted sophisticated signalling systems. The aim was to reduce costs by using new equipment to cut employment and expenses to ensure even a paltry return on capital.

CPR was down to a 4% return on capital in 1955—shockingly low for them. CNR was back to losing money on operations in 1957, for the first time since the depression. Both railways went after the government to do something about the artificially constrained freight rates, which were not rising with inflation, and which had been a political football for years. The response was the MacPherson Commission of 1958. Two future presidents were the point men for the railways in making their case to the commission: Ian Sinclair (CPR) and Robert Bandeen (CNR). When the commission reported in 1961 and 1962, it set up the basis for the eventual deregulation of rates, which would have allowed the railways to compete more effectively with the new modes of transport. But the Conservative Diefenbaker government would not act, and the unsatisfactory situation continued.

le transfert de la voie ferrée de Terre-Neuve à l'écartement de 1,06 m (3 pi 6 po) et de 880 km (547 mi) de long au CNR fait partie de l'entente. Bien que ce dernier soit censé être géré par des pratiques commerciales et libre de toute ingérence politique, son conseil d'administration est composé de personnes nommées par la politique et, malgré les protestations de la direction, on ajoute ce fardeau à la société. La direction a pour instruction d'exploiter et d'améliorer la performance du CNR, qui perd de l'argent en permanence.

Cependant une nouvelle force, dont certains avaient conscience mais qui avait peu d'effet avant la guerre, va jouer un rôle important. Les chemins de fer ne sont plus seulement en concurrence les uns avec les autres: camions, autobus interurbains et automobiles commencent à ronger certains des secteurs les plus lucratifs du trafic, les gouvernements provinciaux investissent lourdement dans de nouvelles autoroutes et commençant à les déneiger l'hiver. Les compagnies aériennes commencent tout juste à devenir viables comme moyen de transport toutes saisons et deviennent moins chères à mesure que les avions se développent avec des réacteurs pouvant aller plus vite. Une concurrence accrue est en cours avec la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent. Ainsi, alors que la période de l'après-guerre est marquée par une croissance rapide de l'économie, les chemins de fer doivent dépenser massivement dans un monde concurrentiel changeant, où les retombées de l'investissement ne sont pas aussi certaines que par le passé.

Les deux grands chemins de fer construisent de nouveaux triages et adoptent des systèmes de signalisation sophistiqués. L'objectif est de réduire les coûts en utilisant de nouveaux équipements pour réduire les emplois et les dépenses afin d'assurer un rendement du capital, même minime.

En 1955, le rendement du capital du CPR est ramené à 4 %, ce qui est scandaleusement bas pour lui. Le CNR recommence à perdre de l'argent sur les opérations en 1957, pour la première fois depuis la Dépression. Les deux chemins de fer demandent au gouvernement de faire quelque chose au sujet des taux de fret artificiellement limités, qui n'augmentent pas avec l'inflation, et qui ont été un ballon politique pendant des années. La réponse sera la Commission MacPherson en 1958. Deux futurs présidents représentant les chemins de fer exposent leurs arguments à la Commission: Ian Sinclair (CPR) et Robert Bandeen (CNR). Lorsque la Commission fait son rapport en 1961 et en 1962, elle jette les bases de la dérèglementation éventuelle des tarifs, ce qui permettrait aux chemins de fer de concurrencer plus efficacement les nouveaux modes de transport. Mais le gouvernement conservateur Diefenbaker n'agit pas, et la situation insatisfaisante continue.

Working on the Railroad

Railways required large numbers of workers in many trades to function. By the start of the 20th century, the railways were the largest employers of labour in the Dominion. These photos honour the railway workforce. Clockwise:

Au travail sur le chemin de fer!

Les chemins de fer avaient besoin pour leurs opérations d'un grand nombre d'employés de bien des corps de métier. Au début du 20e siècle, ils étaient les plus gros employeurs de main d'œuvre dans le Dominion. Ces photos honorent le personnel ferroviaire. Dans le sens des aiguilles d'une montre :



The crew at an Edmonton freight shed stopped to pose for a formal photo. – Douglas N W Smith Collection

L'équipe de travail d'un entrepôt de marchandises, à Edmonton, pose pour une photo officielle. Collection Douglas NW Smith



A conductor and engineer compare watches before starting a passenger run. - Alberta Archives A9161

Un conducteur et un mécanicien comparent leurs montres avant de prendre en charge un convoi de voyageurs. Archives de l'Alberta A9161



Bassell's Extra Gang posed at Strathcona, Alberta in 1907 – Alberta Archives A4743

L'équipe de construction supplémentaire de Bassell photographiée à Strathcona, Alberta, en 1907. Archives de l'Alberta A4743



The conductor and brakeman pause from their labours on Canadian National in the 1950s. California State Railway Museum Archives, Hastings Fonds 2017

Un conducteur et un serre-freins du Canadien National prennent une pause au cours des années 1950. California State Railway Museum Archives, Hastings Fonds 2017



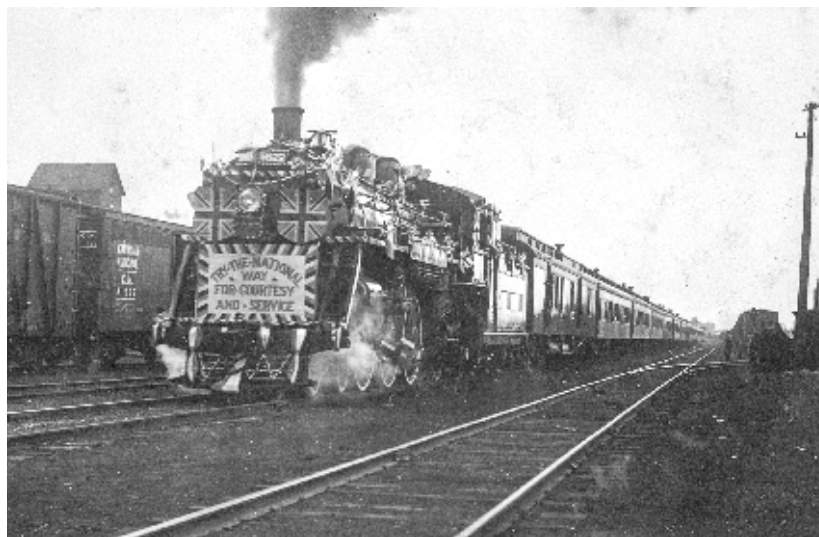
One of the most memorable facets of rail travel was diner in the dining car. A CN cook and a dishwasher pursue their craft. – Canadian National

Un des aspects les plus mémorables d'un voyage en chemin de fer était la prise de repas dans la voiture-restaurant. Un cuisinier et un laveur de vaisselle vaguent à leurs tâches. Canadien National



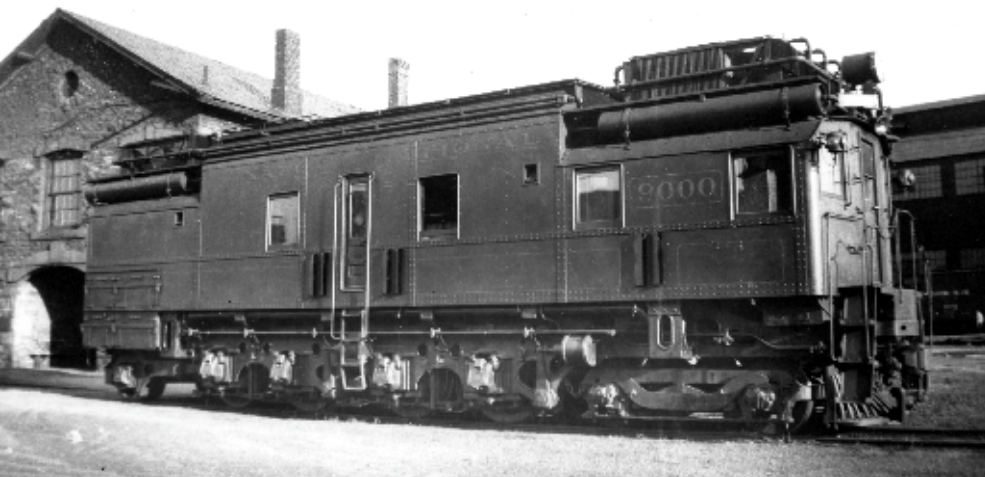
A CNR roundhouse worker installs a chain chock under a main driver. Canada Science and Technology Museum Archives, Fonds CN X09853

Un employé de rotonde du CNR installe une chaîne de blocage sur une roue motrice. Archives du Musée des sciences et de la technologie du Canada, fonds CNX09853



Heading out for the annual employee picnic at Lake Wabumum, a CNR Pacific, festively decorated in patriotic bunting, leads a long train from Edmonton in the 1920s. – Alberta Archives A10880

Se dirigeant vers le site du pique-nique annuel des employés au lac Wabumum, une Pacific du CNR, fort décorée de banderoles patriotiques, est à la tête d'un long convoi en provenance d'Edmonton, dans les années 1920. Archives de l'Alberta A10880



The CNR was a tremendous innovator in the 1920s being the first Canadian railway to introduce radio broadcasts and mobile telephone on trains, and most importantly, it was the first to operate an intercity diesel locomotive in North America. Designed by CNR Chief of Motive Power C E Brooks the twin unit locomotive 9000 developed 2,660 horsepower. Delivered in 1928, it had little success but pointed the way to the future. The twin set was split and in this circa 1937 photo the 9000 is at Hamilton, Ontario where it was assigned to passenger service. Paterson-George Collection

Au cours des années 1920, le CNR fut des plus innovateurs, en étant le premier chemin de fer canadien à rendre possible l'écoute de la radio et la téléphonie sur les trains en marche, et surtout, en étant le premier en Amérique du Nord, à opérer une locomotive diesel intercity. Conçue par C.E. Brooks, Chef du service de la traction du CNR, la locomotive en deux unités numéro 9000 développait une puissance de 2660 HP. Livrée en 1928, elle eut peu de succès, mais elle posa les jalons du futur. L'ensemble de deux unités fut séparé et, sur cette photo d'autour de 1927, la 9000 apparaît à Hamilton, Ontario, où elle avait été assignée au service de voyageurs. Collection Paterson-George

Transition Years! On July 27, 1956, the westbound Scotian operated in two sections. C-Liner 6705 heads the first section, while Northern 6180 will follow. Kenneth MacDonald

Les années de transition! Le 27 juillet 1956, le Scotian roula en deux sections. L'unité C-Liner 6705 est à la tête de la première, tandis que la Northern 6180 va suivre avec la seconde. Kenneth MacDonald



Odd couple! CN GP9 4523 assists Northern 6112 up the grade from Hamilton to Burlington on March 14, 1959. Steam locomotives would all be retired from regular service by the summer of 1960. Dick George

Un couple étrange! Le 14 mars 1959, la GP9 4523 du CN aide la Northern 6112 à monter la pente d'Hamilton à Burlington. Les locomotives à vapeur auront toutes été retirées du service dès l'été 1960. Dick George

The End of Steam

The first inter-city diesel locomotives delivered to the CNR after World War II were three F3A and F3B pairs from the Electro-Motive Division of General Motors in the United States in 1948. Here the 9005 leads a time freight through Dorval, Quebec in 1950. CRHAArchives, Paterson Fonds

Les premières diesels intercity livrées au CNR, après la Deuxième Guerre mondiale, en 1948, furent trois paires d'unités F3A et F3B en provenance de l'Electro-Motive Division de la General Motors, aux États-Unis. Sur cette photo, la 9005 tracte un convoi de marchandises à l'indicateur, à travers Dorval, Québec, en 1950. ArchivesACHF, fonds Paterson



La fin de la vapeur

Canadian National Railways was a leader in the application of the diesel engine to railway application not only in Canada but also in North America. It was Charles Edward (Ned) Brooks, Superintendent of Motive Power, who at the direction of Samuel J. Hungerford, CNR's Vice President of Operations, toured Europe along with two other CNR companions in 1923. Their mission was to inspect diesel engine applications and their suitability for railway use in Canada. This resulted in the importation of 19 Beardmore engines of various types from Scotland and the start of serious diesel experimentation on the CNR.

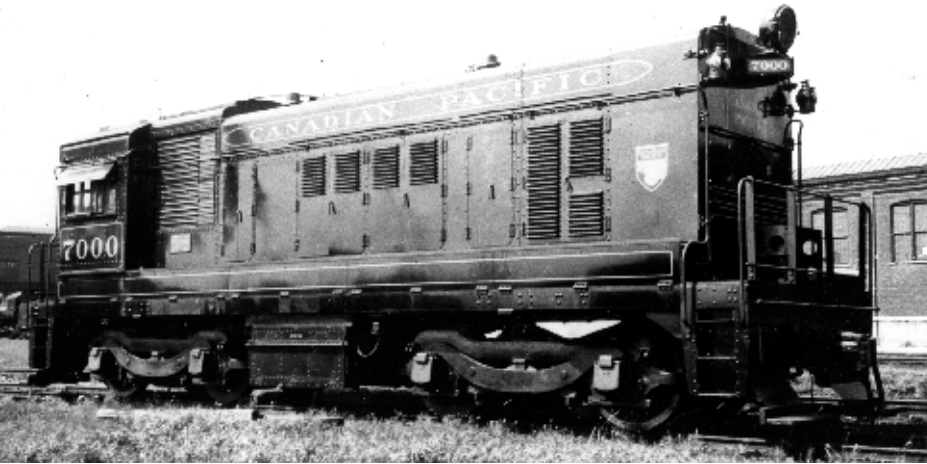
Seven specifically designed railcars were built to accommodate the diesel engines and electrical gear. The first car 15819 was finally assembled at Pointe St. Charles shops in Montreal in 1925. By 1929 there were 19 diesel-electric railcars in service on CNR branch lines. In 1928 Ned Brooks oversaw the design of CNR's first road diesel 9000, which with its 1330 hp engine diesel propulsion made a big leap forward. Donald Gordon held the Presidency of CNR from 1950 to 1966. It was under his watch that the complete dieselization of the CNR took place over a ten-year period from 1950 to 1960. The last steam hauled train was No. 76 from The Pas to Winnipeg, Manitoba on April 25, 1960—truly the end of an era.

Canadian Pacific Railway was not so fast to embrace the diesel-electric locomotive. Henry Blaine Bowen joined the company on May 15, 1906. He rose through the ranks to become Chief of Motive Power and Rolling Stock on September 1, 1928. He was conservative by nature and an advocate of steam up to his retirement on May 31, 1949. During his tenure, 462 steam locomotives were added to the CPR roster. He considered the diesel as a 'competitor'. CPR's last steam engine 2-10-4 Selkirk 5935 (preserved at Exporail) was out-shopped by MLW in March, 1949.

Le CNR est un chef de file dans l'utilisation du moteur diesel dans le domaine ferroviaire non seulement au Canada, mais aussi en Amérique du Nord. Charles Edward (Ned) Brooks, chef du service de la traction, sous la direction de Samuel J. Hungerford, vice-président des opérations du CNR, visite l'Europe avec deux autres compagnons du CNR en 1923. Ils ont pour mission d'examiner les moteurs diesel et leur capacité pour des applications ferroviaires au Canada. Cela se conclut par l'importation de 19 moteurs Beardmore de divers types en provenance d'Écosse et le début d'une expérimentation sérieuse du diesel au CNR.

Sept autorails spécialement conçus sont construits pour accueillir les moteurs diesel et les équipements électriques. Le premier, le N° 15819, est finalement assemblé aux usines de Pointe St-Charles à Montréal en 1925. En 1929, il y a 19 autorails diesel-électriques en service sur les voies du CNR. En 1928, Ned Brooks supervise la conception de la première locomotive diesel du CNR, la 9000, qui, avec son moteur diesel de 1330 HP chevaux, fait faire un grand bond en avant. Donald Gordon occupe la présidence du CNR de 1950 à 1966. C'est sous sa gouverne que la « diésélisation » complète du CNR a lieu sur une période de dix ans, de 1950 à 1960. Le dernier train à vapeur sera le n° 76 entre The Pas et Winnipeg (Manitoba), le 25 avril 1960, marquant vraiment la fin d'une époque.

Le CPR ne sera pas aussi rapide à passer à la locomotive diesel-électrique. Henry Blaine Bowen se joint à la compagnie le 15 mai 1906. Il gravit les échelons pour devenir chef de la traction et du matériel roulant le 1^{er} septembre 1928. Il sera conservateur de nature et partisan de la vapeur jusqu'à sa retraite le 31 mai 1949. Pendant son mandat, 462 locomotives à vapeur seront ajoutées à la liste des locomotives du CPR. Il considère le diesel comme un « concurrent ». La 5935, la dernière locomotive à vapeur du CPR, une 2-10-4 Selkirk (conservée à Exporail), est sortie des ateliers de la MLW en mars 1949.

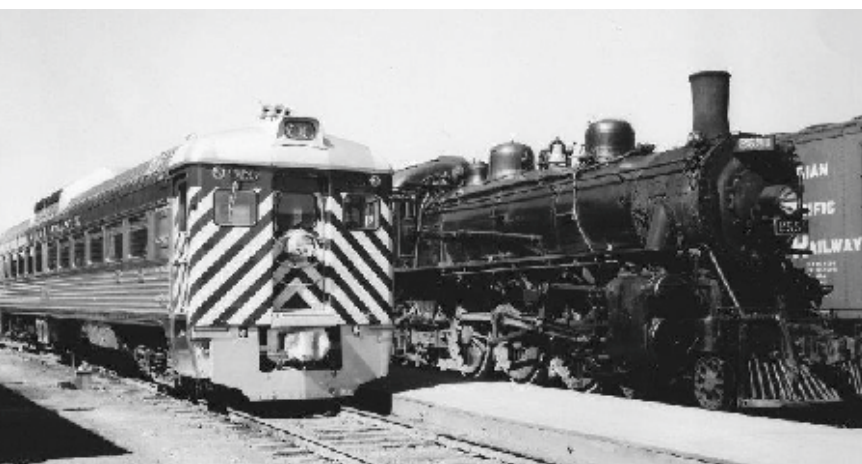


Canadian Pacific's first diesel 7000 was delivered from National Steel Car in Hamilton, Ontario in 1937. This photograph, date unknown was taken at Montreal's Outremont yard. The 7000 is now on display in Exporail's No. 5 pavilion. Ronald S. Ritchie collection

La première diesel du Canadian Pacifique fut la 7000 livrée par la National Steel Car, d'Hamilton, Ontario, en 1937. Cette photo, de date inconnue, fut prise à la cour de triage Outremont, à Montréal. La 7000 est maintenant exposée au pavillon numéro 5 d'Exporail. Collection Ronald S. Ritchie

Canadian Pacific Railway's first MLW S-2 production shunting locomotive was placed on display at the Canadian International Trade Fair in Toronto, Ontario in June 1947. This unit is part of the Exporail diesel collection. CRHA Archives, Canadian Pacific Fonds 9079

La première locomotive de manœuvre diesel produite par la MLW, une S-2, fut exposée par le Canadien Pacifique, à la Foire commerciale internationale canadienne, présentée à Toronto, en juin 1947. Cette unité fait partie de la collection de locomotives diesel d'Exporail. Archives ACHF, fonds Canadien Pacifique 9079



Changing times on the CPR at Kentville, Nova Scotia in 1956! Dominion Atlantic Railway RDC-1 9058 sits beside 4-6-2 Class G2s 2551 which was built by the CPR in 1909. The venerable steamer would have less than four years of service left before scrapping. CRHA Archives, Canadian Pacific Fonds

Un temps de changement pour le CPR, à Kentville, Nouvelle-Écosse, en 1956! Le RDC-1 9058 du Dominion Atlantic Railway est à l'arrêt à côté de la 2551, une 4-6-2 de la classe G2s construite par le CPR en 1909. Il reste moins de quatre années de service à la vénérable locomotive à vapeur avant qu'elle ne soit envoyée à la ferraille. Archives ACHF, fonds Canadien Pacifique

The final indignity! Scrapping steam locomotives at Angus Shops, Montreal circa 1960. CRHA Archives, Canadian Pacific Fonds B4922-11

L'indignité finale! Le découpage en ferraille de locomotives à vapeur aux ateliers Angus, à Montréal, autour de 1960. Archives ACHF, fonds Canadien Pacifique B4922-11



CPR had converted a gas-electric railcar to diesel-electric in 1936 utilizing a Harland & Wolfe engine. At that time, Norris R. (Buck) Crump was writing his Master of Engineering thesis at Purdue University on 'Internal Combustion Engines in the Railroad Field'. CPR's first diesel switcher was acquired in 1937 and its first production switcher in 1943. Once Bowen retired in 1949 the CPR started to seriously consider the benefits of dieselization. In May 1955, Crump was appointed President of the Company. From this position he promoted rapid dieselization of the CPR. At first the CPR opted for dieselization by territory, in 1953 the program was changed to dieselization by train run. In 1958 the program reverted to dieselization by territory. The CPR was completely dieselized by 1960 although in theory standby steam was available until 1962. The CPR did not record the date or location of its last steam run, but it was probably in Montreal commuter service in June or July of 1960.

With the end of the steam era, the railways both sought to escape their stodgy image and to better reflect their wide range of products—ferries, hotels, telecommunications, and express services. In 1961 CNR relabelled itself as CN, a rebranding which worked as well in French as in English, and introduced its 'wiggly worm' logo (designed by Allen Fleming of Toronto). CPR's 'Multimark' logo appeared in 1968, replacing the long-lived beaver as its symbol. A much less successful branding, the Multimark was retired in 1987 and, after a gap of many years, the beaver has once again re-appeared.

The Last Expansion

The last great burst of railway construction in the post World War II period was spurred by the need to access mineral and forests in isolated northern areas. The rail network reached its largest extent only in 1974 (see table 3) The major new railway in the post-war period was the

En 1936, le CPR convertit un autorail essence-électrique en diesel-électrique en utilisant un moteur Harland & Wolfe. À cette époque, Norris R. (Buck) Crump rédige sa thèse de maîtrise en génie à l'université Purdue sur les « moteurs à combustion interne dans le domaine ferroviaire ». La première locomotive diesel de manœuvre du CPR est acquise en 1937 et sa première diesel électrique de manœuvre de série l'est en 1943. Une fois que Bowen prend sa retraite en 1949, le CPR commence à considérer sérieusement les avantages du diesel. En mai 1955, Crump est nommé président de la compagnie. De cette position il favorise la diésélisation rapide du CPR. Au début, le CPR opte pour la diésélisation par territoire; en 1953, le programme est remplacé par diésélisation par trajet. En 1958, le programme revient à la diésélisation par territoire. Le CPR est complètement au diesel en 1960, bien qu'en théorie des machines à vapeur restent disponibles jusqu'en 1962. Le CPR n'a pas enregistré la date ni l'endroit de son dernier service à vapeur, mais ce fut probablement dans le service de banlieue de Montréal en juin ou juillet 1960.

Avec la fin de l'ère de la vapeur, les chemins de fer cherchent à échapper à leur image étriquée et à mieux refléter leur large gamme de produits : traversiers, hôtels, télécommunications et services express. En 1961, le CNR se donne le nom de CN, un nouveau nom qui fonctionnait aussi bien en français qu'en anglais, et présentait son logo 'nouille humide', conçu par Allen Fleming, de Toronto. Le logo « Multimark » du CPR apparaît en 1968, en remplaçant le castor qui a été longtemps son symbole. Image beaucoup moins réussie, Multimark est retiré en 1987 et, après une absence de plusieurs années, le castor réapparaît de nouveau.

La dernière expansion

Les derniers grands développements ferroviaires dans la période qui suit la Seconde Guerre mondiale sont stimulés par la nécessité d'accéder aux minéraux et aux

Quebec, North Shore & Labrador. Built for the Iron Ore Company of Canada, its 369-mile line from Sept Isles to Schefferville was completed in 1954. A 36-mile branch to Wabush was completed in 1960.

The United States Steel Company built the Cartier Railway to tap other ore mines. The 190-mile line was completed from Port Cartier on the Saint Lawrence River to Lac Jeannine in 1960. A 72-mile extension to Mont Wright was built in 1972.

The Alberta Resources Railway was built by the Alberta government between Hinton and Grand Prairie; it opened in 1969. The main commodities handled over this 234-mile railway were coal and forest products. CN purchased the railway in 1994.

The Great Slave Lake Railway built from Roma Junction, on the Northern Alberta Railway, to Hay River, Northwest Territories. The 183-mile railway, which opened 1964, carried lead, zinc ore and fuel supplies. The federal government entrusted it to CN in 1966. Hay River remains the most northerly point reachable by the North American railway network.

The British Columbia government pushed the Pacific Great Eastern Railway north of Prince George

TABLE 3
CHANGE IN RAIL MILEAGE: 1841 to 2011*

Year	Mileage	Year	Mileage
1841	24	1931	42,280
1851	78	1941	42,441
1861	2,150	1951	42,956
1871	2,766	1961	43,689
1881	7,194	1971	44,153
1891	14,634	1981**	41,675
1901	18,505	1991	38,204
1911	25,260	2001	28,951
1921	39,191	2011	27,167

Notes:
* Peak year was 1974 with 44,265 miles
** 1980 figure

forêts dans les régions isolées du nord. Le réseau ferroviaire n'atteint son apogée qu'en 1974 (voir tableau 1). Le principal nouveau chemin de fer de l'après-guerre est le Québec, North Shore & Labrador. Construit pour la compagnie Iron Ore du Canada, sa ligne de 594 km (369 mi) de Sept-Îles à Schefferville est achevée en 1954. Un embranchement de 58 km (36 mi) vers Wabush est achevé en 1960.

La United States Steel Company construit le chemin de fer Cartier pour exploiter d'autres mines. La ligne de 306 km (190 mi) est complétée

entre Port Cartier et le Lac Jeannine en 1960. Une extension de 116 km (72 mi) vers le Mont Wright est construite en 1972.

L'Alberta Resources Railway est construit par le gouvernement de l'Alberta entre Hinton et Grand Prairie; il entre en service en 1969. Les principaux produits transportés sur ce chemin de fer de 377 km (234 mi) sont le charbon et les produits forestiers. Le CN achète le chemin de fer en 1994.

Le Great Slave Lake Railway est construit à partir de Roma Junction, sur le Northern Alberta Railway, jusqu'à Hay River, dans les Territoires du Nord-Ouest. Le chemin de fer de 295 km (183 mi), ouvert en 1964, transporte du minerai de plomb et de l'approvisionnement en carburant. Le gouvernement fédéral le confie au CN en 1966. Hay River demeure le point le plus septentrional accessible par le réseau ferroviaire nord-américain.

Le gouvernement de la Colombie-Britannique pousse le Pacific Great Eastern Railway au nord de Prince George entre 1968 et 1983 pour exploiter les ressources minières et forestières et pour se connecter avec le Northern Alberta Railways, à Dawson Creek. Il est renommé British Columbia Railway (BCR) en 1980 et BC



In the summer of 1998, Ken Goslett photographed this empty northbound ore train on the Cartier Railway. At that time MLW power ruled on the Cartier; here M-636 73 is running 24 hours late because of electronic braking problems. Ken Goslett

Au cours de l'été 1998, Ken Goslett photographia ce train de minerai vide, en direction nord, sur le chemin de fer Cartier. À cette époque, les locomotives MLW étaient reines sur le Cartier; sur cette photo, la 73, une M-636, roule, avec une journée de retard, à cause de problèmes avec le freinage électronique. Ken Goslett

between 1968 and 1983 to tap mineral and forest resources and to connect with the Northern Alberta Railways at Dawson Creek. It was renamed the British Columbia Railway (BCR) in 1980 and BC Rail in 1984. CN purchased all the assets of BC Rail in 2004 except the right-of-way, which was retained by the BC government. CN leased all of the right-of-way north of Vancouver for a period of 60 years, with the lease to be renewable after 2064. The southern branch, leading to Port Roberts (Washington), was not part of this lease.

Changes in the Passenger Business

In the early 1950s, both of Canada's major railways spent heavily on new passenger equipment, trying to reverse the loss of inter-city travellers to competing modes of transportation. The CNR placed the largest passenger car orders in North American history when it gave Canadian Car & Foundry of Montreal and Pullman-Standard of Chicago orders for 359 cars. The CNR's Super Continental and the CPR's Canadian transcontinental trains were launched simultaneously in 1955, substantially increasing average speeds over the routes.

While the introduction of the streamlined transcontinental trains garnered a lot of favourable publicity and increased train ridership, the railways still

Rail en 1984. Le CN achète tous les actifs de BC Rail en 2004, à l'exception de l'emprise, qui est conservée par le gouvernement de la Colombie-Britannique. Le CN loue toute l'emprise au nord de Vancouver pour une période de 60 ans, le bail devant être renouvelé après 2064. L'embranchement sud, menant à Port Roberts (Washington), ne fait pas partie de ce bail.

Changements dans le trafic passager

Au début des années 1950, les deux principaux chemins de fer du Canada dépensent beaucoup d'argent pour acheter de l'équipement neuf destiné aux passagers, en essayant d'inverser la tendance des voyageurs inter-cités à se tourner vers des modes de transport concurrents. Le CNR passe les commandes de voitures-passagers les plus importantes de l'histoire de l'Amérique du Nord en donnant des contrats pour 359 voitures à Car & Foundry de Montréal et à Pullman-Standard de Chicago. Le Super Continental du CNR et le train transcontinental Canadian du CPR sont lancés simultanément en 1955, augmentant considérablement les vitesses moyennes sur leur trajet.

Bien que l'introduction des trains transcontinentaux aérodynamiques suscite beaucoup de publicité favorable et accroisse l'achalandage des trains, les chemins de fer ne peuvent toujours pas tirer profit de leurs activités de transport de passagers. Généralement,

On November 6, 1960 the eastbound and westbound Canadians passed at one of the few locations still lit by the late afternoon sun; Canmore, Alberta. At that time Canmore was noted for nothing more than its active coal mine (still worked by ex-CPR 0-6-0 no. 6144). The view is north with Mt. Rundle at extreme left. Robert Sandusky

Le 6 novembre 1960, les trains Canadian en direction est et ouest passèrent à Canmore, Alberta, l'un des endroits encore éclairés par le soleil de fin d'après-midi. À cette époque, Canmore n'était notable que pour une mine de charbon en activité (desservie par la locomotive de manœuvre 0-6-0 numéro 6144 ex-CPR). Cette vue est en direction nord, avec le mont Rundle à l'extrême gauche. Robert Sandusky



Posing near Jasper, the CNR's finest train in 1955 was the newly inaugurated Super Continental which dropped 19 hours from the Montreal-Vancouver trip times. CNR Photo, Douglas N.W. Smith Collection

Posant près de Jasper, le plus beau train du CNR, en 1955, était le Super Continental récemment mis en service et qui réduisait de dix-neuf heures, le temps du voyage entre Montréal et Vancouver. Photo CNR, collection Douglas N. W. Smith

could not make a profit from their passenger business. Typically revenues were only half or less of cost. CP gradually lost interest in passengers, and cut frequency of service on many runs, but not on the Canadian. It also pulled out of passenger pooling with CN. CN kept trying to make its passenger business a success, it introduced its Red, White and Blue fares in 1962, and the Rapido named train offering a 'just-under-five-hours' service between Montreal and Toronto in 1965. It even offered a Rapido bar car with live piano entertainment on its afternoon trains. Passenger traffic had a peak in 1967, Canada's Centennial year. That was also the year that Canada hosted the Expo 67 world's fair.

In 1966, CN ordered five of United Aircraft's Turbo trains, which were built by Montreal Locomotive Works and used modified aircraft engines from Pratt & Whitney Canada, for service between Montreal and Toronto. On the inaugural eastbound run for the press in 1968 it had the misfortune to hit a truck at a level crossing in Kingston, and its entry into service was delayed for almost a year. The Turbo train was plagued with mechanical problems and high operating costs for most of its life, and made its last run in 1982.

In a bid to revitalize its money-losing passenger operations, CN created a marketing slogan, VIA CN, and painted its passenger equipment blue and yellow. CN turned VIA into a wholly-owned subsidiary to run its passenger business in 1976, thus dramatizing the passenger deficit in hopes of a direct subsidy. Then in 1978, in a move similar to the US government's creation of Amtrak in 1970, the federal government took over the passenger train operations of CN and CP by creating a new crown corporation, VIA Rail Inc. The railways ran the trains on their lines, for a fee, while VIA owned the rolling stock and employed the on-board personnel. CN and CP had shed a source of losses and headaches, and now it was VIA instead of CN that took the political heat when looking for subsidies to cover the losses and capital funds to buy equipment and otherwise upgrade its services and facilities.

While the intercity passenger business has largely been restructured to concentrate on the major routes in the Quebec City-Windsor Corridor with sharply reduced transcontinental service and skeletal service to northern remote regions, commuter service has undergone a renaissance. In the 1960s, Montreal was the only Canadian city with an established commuter train operation. The CPR provided service on the Lakeshore and the CNR provided service to northern suburbs through the CNoR's Mount Royal Tunnel. These were supplemented by rush hour service on three other lines. Toronto had only a pair of trains running between Toronto and Hamilton that qualified as commuter trains.

les revenus ne représentent que la moitié ou moins des coûts. Le CPR perd peu à peu de l'intérêt pour les passagers et réduit la fréquence du service sur plusieurs trajets, mais pas sur le Canadian. Il se retire également de la mise en commun des équipements passagers avec le CN. Le CN poursuit ses efforts pour assurer le succès de son entreprise de transport de voyageurs; il introduit ses tarifs Rouge, Blanc et Bleu en 1962 et le train Rapido, réalisant un service de moins de cinq heures entre Montréal et Toronto en 1965. Il offrait même une voiture-bar Rapido avec des concerts de piano en direct dans ses trains de l'après-midi. Le trafic de passagers atteint un sommet en 1967, année du centenaire du Canada. C'est aussi l'année où le Canada accueille l'exposition universelle Expo 67.

En 1966, le CN commande cinq trains Turbo d'United Aircraft, qui sont construits par la Montreal Locomotive Works avec des moteurs d'avions de Pratt & Whitney Canada modifiés, pour le service entre Montréal et Toronto. Lors du voyage inaugural pour la presse en direction est en 1968, il a la malchance de heurter un camion à un passage à niveau à Kingston, et son entrée en service est retardée de près d'un an. Le train Turbo a été confronté à des problèmes mécaniques et à des coûts d'exploitation élevés pendant la plus grande partie de sa vie, et a fait son dernier voyage en 1982.

Dans le but de revitaliser ses activités de transport de passagers qui perdent de l'argent, le CN crée un slogan de marketing, VIA CN, et peint son équipement de passagers bleu et jaune. En 1976, le CN fait de VIA une filiale à part entière pour exploiter son entreprise de transport de passagers, ce qui amplifie le déficit du trafic passager dans l'espoir d'une subvention directe. Puis, en 1978, à l'instar de la création d'Amtrak par le gouvernement américain en 1970, le gouvernement fédéral reprend les activités de trains de voyageurs du CN et du CP en créant une nouvelle société d'état, VIA Rail Inc. Les trains roulent sur leurs voies moyennant des frais de passage, alors que VIA possède le matériel roulant et emploie le personnel de bord. Le CN et le CP ayant perdu la raison de leurs maux de tête, c'est maintenant VIA plutôt que le CN qui cherche des subventions pour couvrir les pertes et les fonds nécessaires à l'achat d'équipement et à la modernisation de ses services et de ses installations.

Alors que l'activité interurbaine de passagers est restructurée en grande partie pour se concentrer sur les principaux itinéraires du corridor Québec-Windsor avec un service transcontinental fortement réduit et un service squelettique vers les régions éloignées du Nord, le service de banlieue connaît une renaissance. Dans les années 1960, Montréal est la seule ville canadienne à avoir un service de train de banlieue. Le CP fournit des services sur le Lakeshore et le CN dessert les banlieues nord par l'entremise du tunnel du Mont Royal du CNoR. Ceux-ci sont complétés par un

The movement to the suburbs of the postwar period had saturated highways at rush hours. The Ontario government set up GO Transit as an experiment in 1967 on the CN's double track Oshawa-Toronto-Burlington main line. Operating on hourly frequencies throughout the day (with additional peak hour service), the trains were an instant success. Today GO operates seven rail routes complimented by a dense feeder bus network. Massive investments are being undertaken to enhance its services.

The Montreal commuter services were on life support as CN and CP petitioned to end the last of its commuter services. After government funding began in 1982, routes were gradually restored. Today six routes are operated by the Réseau de transport métropolitain.

New systems have been introduced. In 1995 West Coast Express began operating a 42-mile route over the CPR between Vancouver and Mission, British Columbia at peak hours. In Ottawa, the O Train began operation in 2001 over a 5-mile, former CPR line. In contrast to the other commuter services, the O Train uses European light rail vehicles.

With the revitalized and expanded commuter services, traffic volumes have exploded. In 1965, the combined figure for inter-city and commuter passenger traffic was just under 25 million trips. Fifty years later, over 81 million trips were made, with commuter traffic being 77 million of the total.

Another aspect of commuter rail facing revitalization is that of Light Rail Transit (LRT). Toronto never abandoned streetcars and their light rail system is in full expansion mode. Edmonton inaugurated their LRT system in 1978, Calgary in 1981 and both systems combined move some 420,000 passengers each weekday. Vancouver has its Sky Train system, Ottawa has an LRT system coming on-line with Waterloo, Ontario not far behind. Hamilton and Montreal have major LRT systems on the drawing boards.

service aux heures de pointe sur trois autres lignes. Toronto n'a qu'une paire de trains circulant entre Toronto et Hamilton, qualifiés de trains de banlieue.

Le mouvement vers les banlieues de l'après-guerre voit des autoroutes saturées aux heures de pointe. Le gouvernement de l'Ontario met sur pied GO Transit à titre expérimental en 1967 sur la ligne principale à double voie Oshawa-Toronto-Burlington du CN. Fonctionnant sur des fréquences d'horaires cadencés tout au long de la journée (avec un service de pointe supplémentaire), les trains connaissent un succès instantané. Aujourd'hui, GO exploite sept lignes ferroviaires complétées par un dense réseau de bus d'apport. Des investissements massifs sont entrepris pour améliorer ses services.

Les services de transport de banlieue montréalais bénéficient d'un soutien de survie alors que le CN et le CP demandent la fin de leurs derniers services de navette. Après le début du financement gouvernemental en 1982, les trajets sont progressivement rétablis. Aujourd'hui, six itinéraires sont exploités par le Réseau de transport métropolitain.

De nouveaux systèmes sont introduits. En 1995, West Coast Express commence à exploiter un itinéraire de 68 km (42 mi) sur les lignes du CP entre Vancouver et Mission, en Colombie-Britannique, aux heures de pointe. À Ottawa, le O-Train est mis en service en 2001 sur une ancienne ligne de chemin de fer de 8 km (5 mi). Contrairement aux autres services de banlieue, le O-Train utilise des véhicules légers sur rail européens.

Avec des services de banlieue revitalisés et élargis, les volumes de trafic explosent. En 1965, le chiffre combiné pour le trafic de passagers interurbain et de banlieue est d'un peu moins de 25 millions de voyages. Cinquante ans plus tard, plus de 81 millions de voyages seront effectués, le trafic de banlieue représentant 77 millions du total.

Un autre aspect de la revitalisation des trains de banlieue est celui du train léger sur rail (TLR). Toronto n'a

West Coast Express cab car WCE 102 trails on eastbound train E5 at MP 90.9, CP Cascade Subdivision, Silverdale, British Columbia, with volcanic Mount Baker in Washington state looming in the background on June 17, 2015. As the last of the homeward runs, departing Vancouver at 18:20, this train operates with just four cars. The same consist forms the first train of the morning, leaving Mission City at 05:25. Ian Smith

Le 17 juin 2015, la 102, une voiture avec cabine de conduite du West Coast Express est en queue du train numéro 5 en direction est, à la borne milliaire 90.9 de la subdivision Cascade du CP, à Silverdale, Colombie-Britannique, avec à l'arrière-plan la silhouette imprécise du Mount Baker, un volcan de l'État de Washington. Le 5, de 18 h 20, étant le dernier train en provenance de Vancouver à retourner à son point d'origine, roule avec seulement quatre voitures. Il aura la même formation le lendemain, lorsqu'il quittera Mission City à 5 h 25 en tant que premier train du matin.



Freight Renaissance

In the mid-1960s CN and CP were hauling over 100,000 carloads of grains from the prairies each year, and getting paid according to the freight rate set by the Crow's Nest Pass Agreement that had been reached in 1897. By now this rate was only a quarter of what US railroads were getting for their grain moves. The Crow rate was a 'sacred cow' for western farmers, and politicians were not willing to touch the issue. In 1967 the Pearson Liberal government passed the National Transportation Act, finally implementing some of the recommendations of the MacPherson commission. While this act partially deregulated freight rates, it did not change the Crow rate for grain. As a result the railways would not invest new capital in grain cars or the upgrading of prairie branch lines. The federal government purchased a large fleet of grain hopper cars to replace outmoded 40-foot box cars and funded rehabilitation programs for deteriorated prairie branch lines.

Another commission in 1979 recognized that the two railways were collectively losing \$150 million per year moving grain, but it wasn't until the Western Grain Transportation Act of 1983 that the Crow rate was repealed. Even then, it took the form of a \$600 million per year government subsidy to the railways to keep the rate down to mollify the grain growers. In 1995 the program was eliminated as part of the measures to reduce the federal government deficit. To placate westerners, the government established a cap on the maximum amount the railways could earn. Any excess of the profits allowed by the National Transportation Agency would have to be paid to the Western Grains Research Foundation.

This new freedom to set most freight rates competitively made a major difference—the railways became much more aggressive in their competition with trucks and other modes of transport. While the railways were always dominant in the moving of bulk commodities (coal, ore, grains) the increasing use of containers for ocean shipping allowed them to improve their long-haul transport of manufactured products. New freight car designs and intermodal terminals designed for trans-loading containers made shipping by rail more attractive, and the railways developed proprietary software to allow them to substantially improve their competitive edge. The government continued to gradually deregulate the freight business, and the 1996 Canadian Transportation Act and its subsequent reviews have furthered that process. Recent developments, including the rising price of fuel, increasing road congestion, a shortage of drivers and tighter regulation of trucking practices, have disadvantaged trucks relative to rail transport and resulted in an increasing market share for the railways.

jamais abandonné les tramways et son réseau de train léger sur rail est en pleine expansion. Edmonton a inauguré son système de TLR en 1978, Calgary en 1981 et les deux systèmes combinés transportent quelque 420 000 passagers chaque jour de semaine. Vancouver a son SkyTrain, Ottawa a un système de TLR, Waterloo, Ontario arrivant pas loin derrière. Hamilton et Montréal ont d'importants systèmes de TLR sur les planches à dessin.

La renaissance du fret

Au milieu des années 1960, le CN et le CP transportent chaque année plus de 100 000 wagons de céréales en provenance des Prairies et sont rémunérés en fonction du taux de fret fixé par l'accord du Crow's Nest Pass (Col du Nid-de-Corbeau) conclu en 1897. À l'heure actuelle, ce taux n'est que le quart de ce que les chemins de fer américains reçoivent pour leurs transports de grains. Le tarif du Nid-de-Corbeau est « une vache sacrée » pour les agriculteurs de l'Ouest, et les politiciens ne veulent pas aborder la question. En 1967, le gouvernement libéral de Pearson adopte la Loi sur les transports nationaux, mettant enfin en œuvre certaines des recommandations de la Commission MacPherson. Bien que cette loi dérègle en partie les tarifs de fret, elle ne modifie pas le tarif du Nid-de-Corbeau pour les céréales. Par conséquent, les chemins de fer n'investiront pas de nouveaux capitaux dans les wagons à grains ni dans la modernisation des embranchements des Prairies. Le gouvernement fédéral achète une vaste flotte de wagons-trémies à grains pour remplacer les wagons-couverts de 40 pieds démodés et finance des programmes de réhabilitation pour les embranchements des Prairies détériorés.

Une autre commission, en 1979, reconnaît que les deux chemins de fer perdent conjointement 150 millions de dollars par année pour le transport du grain, mais il faudra attendre la Loi sur le transport du grain de l'Ouest de 1983 pour voir l'abrogation du tarif du Nid-de-Corbeau. Même alors, il prend la forme d'une subvention gouvernementale annuelle de 600 millions de dollars aux chemins de fer pour maintenir le taux à un niveau plus bas afin d'apaiser les céréaliculteurs. En 1995, le programme est éliminé dans le cadre des mesures visant à réduire le déficit du gouvernement fédéral. Pour apaiser les gens de l'Ouest, le gouvernement fixe un plafond sur le montant maximum que les chemins de fer pourront gagner. Tout excédent des profits permis par l'Office national des transports devra être versé à la Western Grains Research Foundation.

Cette nouvelle liberté d'établir la plupart des tarifs de transport fait une différence majeure : les chemins de fer sont devenus beaucoup plus agressifs dans leur concurrence avec les camions et les autres modes de transport. Alors que les chemins de fer étaient toujours dominants dans le transport de marchandises en vrac (charbon, minerai, céréales), l'utilisation croissante de conteneurs pour le

Privatization of CN

When the CNR was formed in 1919, it became the successor company to all its constituent companies, and assumed all their debt. Had it not been for government intervention the private constituent railways would have become bankrupt. This would have resulted in them defaulting on their bonds at the cost of the creditors. Much of the debt was guaranteed, and so governments would have been on the hook for that portion. The federal government was also worried about the effect on Canada's credit rating because of the amount of debt held outside the country. The government moved to nationalization instead as its strategy so creating Canadian National Railways.

After the incorporation of the Grand Trunk Railway into the CNR in 1922, its total debt was almost \$2 billion (in 1919 dollars). Given the financial state of the railways making up CNR, there was never any reasonable hope that the CNR would be able to get its debt under control. Latterly, the Hudson's Bay Railway, which CNR had been operating since its opening in 1930, was taken off the government's books and transferred to CNR's in 1958, together with its accumulated debt.

From an accounting point of view, the debt didn't matter; there were no shareholders other than the government and cancelling the CNR's debt would have been appeared to be at the expense of the taxpayer, so governments just left the debt in place. From the railway's point of view, the red-ink bottom line which occurred annually was seen as a source of shame and a morale sapper. As well, the negative financials served as ammunition for the line's foes in parliament, who used it, often recklessly, to promote their interests under the guise of national benefit.

CNR presidents over the years attempted to make the case for debt write off, and their efforts were not always in vain. There actually were three Capital Revision Acts over the years to reduce CNR's debt load—in 1937, 1952, and 1978. While the 1937 act was fairly insignificant, the 1952 act relieved the railway of about 50% of its debt. Finally the 1978 act came to grips with the issue, converting \$800 million of debt to equity, which reduced CN's debt/equity ratio to about 40%, in the same range as other large North American railways. The government also stated they would no longer fund CN, and required it to raise capital on the markets in the normal commercial way. The act reduced political influence by a significant amount—but not completely. Now that the railway was able to pay dividends to the government, it was criticized for behaving like a commercial entity by laying people off, attempting to raise freight rates, abandoning lines, etc.

With the Mulroney Conservatives in power, it was decided to fully privatize CN. The government imposed a

transport maritime leur a permis d'améliorer le transport à grande distance de produits manufacturés. Les nouvelles conceptions de wagons de marchandises et les terminaux intermodaux conçus pour le transbordement de conteneurs rendent le transport ferroviaire plus attrayant, et les chemins de fer développent un logiciel exclusif pour leur permettre d'améliorer sensiblement leur avantage concurrentiel. Le gouvernement continue de déréglementer graduellement le transport de marchandises, et la Loi sur les transports au Canada de 1996 et ses révisions subséquentes favorisent ce processus. Les évolutions récentes, notamment la hausse des prix des carburants, l'augmentation de la congestion routière, la pénurie de chauffeurs et une réglementation plus stricte des pratiques de camionnage, ont désavantagé les camions par rapport au transport ferroviaire et accru la part de marché des chemins de fer.

La privatisation du CN

Lorsque le CNR est constitué en 1919, il devient la société remplaçante de toutes ses sociétés constituantes, et en assume toutes leurs dettes. S'il n'y avait pas eu intervention du gouvernement, les chemins de fer privés constitués auraient fait faillite. Cela aurait entraîné le défaut de paiement sur leurs obligations au détriment des créanciers. Une grande partie de la dette était garantie, et les gouvernements auraient donc dû payer pour cette partie. Le gouvernement fédéral s'inquiétait également de l'effet sur la cote de crédit du Canada en raison du montant de la dette détenue à l'extérieur du pays. Le gouvernement s'est plutôt tourné vers la nationalisation en tant que stratégie pour la création des Chemins de fer nationaux du Canada.

Après l'incorporation du chemin de fer du Grand Trunk au CNR en 1922, sa dette totale s'élève à près de 2 milliards de dollars (en dollars 1919). Compte tenu de la situation financière des chemins de fer qui composent le CNR, il n'y a jamais eu d'espoir raisonnable que celui-ci puisse maîtriser sa dette. Parallèlement, le chemin de fer de la Compagnie de la Baie d'Hudson, exploité par le CNR depuis son ouverture en 1930, est retiré des livres du gouvernement et transféré au CNR en 1958, avec sa dette accumulée.

D'un point de vue comptable, la dette n'avait pas d'importance; il n'y avait pas d'actionnaires autres que le gouvernement et l'annulation de la dette du CNR aurait semblé se faire aux dépens du contribuable, alors les gouvernements ont simplement laissé la dette en place. Du point de vue de la compagnie de chemin de fer, les déficits presque annuels à l'encre rouge étaient perçus comme une source de honte et affectaient le moral. En outre, les résultats financiers négatifs servaient de munitions aux membres de l'opposition au parlement, qui l'utilisaient, souvent de façon imprudente, pour promouvoir leurs intérêts sous prétexte d'avantage national.

Au cours des années, les présidents du CNR ont tenté de faire valoir la nécessité de radier les dettes et leurs efforts n'ont pas toujours été vains. En 1937, 1952 et 1978,

\$3.5 billion limit on long-term debt for CN, and the railway began a series of divestitures to get its house in order. Non-rail related businesses (hotels, trucking, etc.) were sold, as well as some of the money-losing branch lines. The Newfoundland and PEI railways were wound up. Debt had been reduced to \$2 billion by 1988. Paul Tellier, Canada's top civil servant, was given the job of CN president in 1992, and his railway in-experience was a 'huge asset', in the eyes of one commentator. CN undertook major projects to enhance its operation, among them the drilling of a larger St. Clair River tunnel which links Windsor and Detroit. The original tunnel was built by Joseph Hobson for the Grand Trunk in 1890. In 1995 the federal government ended its 76 year public ownership of CN by selling its equity to the public for \$2.2 billion.

A Changing Scene

When the provinces expanded their highway network and the trucking industry evolved to become a major threat, the foundation was laid for a major shift in the use of railways. The flexibility of trucks with door-to-door service, faster response time and cheap rates, allowed them to capture much of the railways' non-bulk business.

The mail, telegraph and express services formerly offered by the railways extended the relationship of the industry to virtually all Canadians. Mail sorting on trains ended in 1971. As CN tried to speed up its main line passenger services in the 1960s, express was transferred to a series of fast freights operating to regional centres with final delivery by truck. Canada Post introduced new parcel post options and new parcel express companies, such as UPS, Fed Ex and DHL, proved more agile and cost efficient; CN express vanished in the 1980s.

A similar fate awaited LCL (less than carload) freight shipments. These handled the bulky items that the express service would not handle. LCL cars were handled on local freights and were delivered to the freight sheds that were part of the railway's facilities in every community. Trucks quickly creamed off this business and by the 1970s freight sheds as we had known them no longer existed.

Stations also were disappearing as were the passenger trains they served. The local agent had provided a number of ancillary services which also largely were superseded by technology in the 1960s. Improved and cheaper telephone communication displaced telegrams. New Centralized Traffic Control (CTC) signal systems eliminated the need for agents to hoop up train orders. Customer Service Centres, reachable by toll-free telephone numbers, responded to freight and passenger inquiries.

Branch line operations came under the gun as

trois lois sur la révision des immobilisations réduiront l'endettement du CNR. Bien que la loi de 1937 soit relativement insignifiante, la loi de 1952 libère la compagnie ferroviaire d'environ 50 % de sa dette. Finalement, la loi de 1978 règle le problème en convertissant 800 millions de dollars de dette en capitaux propres, ce qui ramène le ratio d'endettement du CNR à environ 40 %, dans la même fourchette que les autres grands chemins de fer nord-américains. Le gouvernement déclare également qu'il ne financera plus le CNR et qu'il l'obligera à lever des capitaux sur les marchés de la manière commerciale habituelle. La loi réduit significativement l'influence politique, mais pas complètement. Maintenant que le chemin de fer est en mesure de verser des dividendes au gouvernement, on lui reproche de se comporter comme une entité commerciale en licenciant des gens, en essayant d'augmenter les tarifs de transport, en abandonnant les lignes, etc.

Mulroney et les conservateurs au pouvoir décident de privatiser complètement le CN. Le gouvernement impose une limite de 3,5 milliards de dollars à la dette à long terme du CN, et le chemin de fer entreprend une série de dessaisissements pour mettre de l'ordre dans ses affaires. Des entreprises non liées au transport ferroviaire (hôtels, camionnage, etc.) sont vendues, ainsi que certains embranchements qui perdent de l'argent. Les compagnies ferroviaires de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard sont liquidées. La dette est réduite à 2 milliards de dollars en 1988. Paul Tellier, le plus haut fonctionnaire du Canada, est nommé président du CN en 1992, et son expérience ferroviaire est un « atout énorme » aux yeux d'un commentateur. Le CN entreprend d'importants projets pour améliorer son exploitation, notamment l'agrandissement d'un tunnel, celui de la rivière St. Clair, qui relie Windsor et Detroit. Le tunnel original a été construit par Joseph Hobson pour le Grand Trunk en 1890. En 1995, le gouvernement fédéral met fin à sa participation publique de 76 ans dans le CN en vendant ses capitaux propres au public pour 2,2 milliards de dollars.

Changement de scène

Lorsque les provinces étendent leur réseau routier et que l'industrie du camionnage évolue pour devenir une menace importante, les bases sont jetées pour un changement majeur dans l'utilisation des chemins de fer. La flexibilité des camions avec un service porte-à-porte, un temps de réponse plus rapide et des tarifs bon marché leur permettent de capter une grande partie de l'activité hors vrac des chemins de fer.

Les services postaux, télégraphiques et express offerts auparavant par les chemins de fer permettaient à l'industrie de rejoindre pratiquement tous les Canadiens. Le tri du courrier à bord des trains prend fin en 1971. Alors que le CN tente d'accélérer ses services de transport de passagers dans les années 1960, le service express est transféré à une série de trains de marchandises rapides desservant des centres régionaux avec livraison finale par camion. Postes

trucks took more and more traffic. Starting in the 1970s they were only kept afloat by a federal subsidy program. Despite the funding, branch line traffic kept declining while the payments to the railways ballooned to over \$300 million by the mid 1980s. Changes to the Canada Transport Act in 1987 considerably eased the process for the railways to abandon uneconomic branch lines. Nine years later the railways were given the freedom to dispose of any unprofitable line and barriers for the creation of short line railways were eased.

Most impacted by the changes were Newfoundland and Prince Edward Island, which lost all their railway service. The move to road transport, much of it containerized, and the high costs to operate the rail ferries resulted in the federal government reaching deals with the two provincial governments to terminate rail service in exchange for large grants for highway improvements. The rail lines were closed on Newfoundland in 1988 and on PEI in 1989. All parts of the country have seen line abandonments. Today's network is over 38% smaller than in the peak year of 1974.

Up until the 1970s railways ranked high in the public's awareness, as nearly every family had a relative who worked (or had worked) for a railway. Most everyone had also used the railways' services first hand, but this was changing rapidly. With the raft of line abandonments, demise of many passenger trains and associated services, the railway was rapidly vanishing from the public consciousness.

As a result of the loosened abandonment regulations, the short line industry exploded and today exists in eight provinces and operates several thousand miles of track. The first new shortline was the Goderich Exeter Railway, which purchased CN's Stratford-Goderich line in 1992. The largest shortline operation is Great Western Rail in southern Saskatchewan. Operating 440 miles (including operating contracts for Fife Lake Railway and Red Coat Road & Rail), it has more trackage than presently remain in all of Nova Scotia. The shortline with most eclectic roster is the Ontario Southland where many first generation diesel locomotives remain earning their keep on ex-CPR lines in southwestern part of the province.

Many of the railway tracks transferred were in poor condition requiring major investments by the shortlines, often in conjunction with provincial and/or federal government funding, in order to continue operations often at severely reduced speed. The continuing calls of Genesee & Wyoming's Huron Central for assistance with capital investments is one example.

Main lines have not been exempt from the push to streamline networks and concentrate traffic on a reduced number of major routes. When the CPR ceased operating east of Saint-Jean (east of Montreal) in 1995, its line to

Canada introduced de nouvelles options de colis postaux et de nouvelles entreprises de messagerie express, comme UPS, Fed Ex et DHL, se montrent plus souples et rentables. Le CN express disparaît dans les années 1980.

Un sort semblable attend les envois LCL (moins d'un wagon complet). Ceux-ci traitent les articles encombrants dont le service express ne s'occupe pas. Les wagons LCL sont convoyés sur des trains de marchandises locaux et sont acheminés aux entrepôts qui font partie des installations ferroviaires de chaque communauté. Les camions se sont rapidement emparés de cette activité et, depuis les années 1970, les entrepôts que nous connaissons n'existent plus.

Les gares disparaissent elles aussi, tout comme les trains de voyageurs qui les desservent. L'agent local fournissait un certain nombre de services auxiliaires qui ont également été largement remplacés par la technologie dans les années 1960. La communication téléphonique améliorée et moins coûteuse remplace les télégrammes. Les nouveaux systèmes de signalisation CTC (Centralized Traffic Control) éliminent le besoin pour les agents de donner des ordres aux trains manuellement. Les centres de service à la clientèle, joignables par téléphone sans frais, répondent aux demandes de renseignements sur le fret et les passagers.

Les opérations sur les embranchements tombent car les camions prennent de plus en plus de trafic. À partir des années 1970, elles ne sont maintenues à flot que grâce à un programme fédéral de subventions. Malgré le financement, le trafic des lignes secondaires continue de diminuer tandis que les paiements aux chemins de fer bondissent à plus de 300 millions de dollars au milieu des années 1980. Les modifications apportées à la Loi sur les transports au Canada en 1987 facilitent grandement le processus d'abandon des embranchements non rentables par les chemins de fer. Neuf ans plus tard, les chemins de fer ont la liberté de se débarrasser de toute ligne non rentable et les obstacles à la création de lignes ferroviaires sur de courtes distances sont allégés.

Les changements dans l'industrie ferroviaire touchent surtout Terre-Neuve et l'Île-du-Prince-Édouard qui perdent tout leur service ferroviaire. Le passage au transport routier, en grande partie conteneurisé, et les coûts élevés d'exploitation des traversiers amènent le gouvernement fédéral à conclure des ententes avec les deux gouvernements provinciaux pour mettre fin au service ferroviaire en échange d'importantes subventions pour l'amélioration des routes. Les lignes ferroviaires sont fermées à Terre-Neuve en 1988 et à l'Île-du-Prince-Édouard en 1989. Toutes les régions du pays voient l'abandon de lignes. Le réseau d'aujourd'hui a diminué de plus de 38 % par rapport au pic de 1974.

Jusqu'aux années 1970, les chemins de fer étaient très appréciés par le public, presque chaque famille avait un parent qui travaillait (ou avait travaillé) pour un chemin de fer. Presque tout le monde avait utilisé les services ferroviaires de proximité, mais cela changeait rapidement. Avec les nombreux abandons de lignes, la disparition de nombreux trains de voyageurs et de services associés, le chemin de fer



A pair of vintage diesels (FP9A 6508 and RS-18u 182) at work on the Ontario Southland short line railway. On June 28, 2017 the units were photographed between Salford and Ingersoll, Ontario. Ken Goslett

Une paire d'anciennes diesels (la FP9A 6508 et la RS-18u 182) est au boulot sur le court chemin de fer Ontario Southland. Les deux unités furent photographiées, le 28 juin 2017, entre Salford et Ingersoll, Ontario. Ken Goslett

Saint John, New Brunswick was split between two shortlines, while the Quebec City-Montreal-Gatineau (opposite Ottawa) line was sold to the Ottawa & Gatineau Railway. CN's Truro-Sydney, Nova Scotia line was turned over to the Cape Breton & Central Nova Scotia Railway. Chemin de fer St-Laurent et Atlantique, which extends from Ste-Rosalie to the United States border where it continues as the St. Lawrence & Atlantic Railway to Portland Maine. That line which originally opened 155 years ago is independent again!

The transfer to a new shortline operator has not always led to financial success as many of these lines rely on a limited number of shippers. The Esquimalt & Nanaimo Railway, was operated for a time by the Southern Railway of British Columbia, and the Dominion Atlantic Railway, by the Windsor & Hantsport. Each no longer operates.

The final factor that sharply changed the railway's competitive position and raised productivity was the removal of the cabooses. This started on the Quebec, North Shore & Labrador's iron ore unit trains in 1986 and was extended to all railways in 1989. This launched the process leading to the two-man freight train crews of today.

Perhaps no factor has changed the railway landscape more than the North American Free Trade Agreement (NAFTA) which was signed in 1992 by Canada, the United States and Mexico. Traditionally the biggest rail flows have been east to west, from the industrial east to the Pacific Rim, but this all changed with the stroke of a pen. Suddenly the new axis of economic growth was north-south. Both railways have cut back their operations east of Toronto and Sudbury due to increased traffic flowing through Chicago and south.

Canadian and American railroads scrambled to make new alliances to create corridors to link Mexico with the United States and Canada. CN purchased Illinois Central in 1998 for US \$3 billion, the Wisconsin Central in 2001, and the Elgin Joliet & Eastern in 2009. These purchases have given CN control of a line extending from Duluth, Minnesota to New Orleans via Chicago. CP gained

disparaissait rapidement de la conscience publique.

Les règlements pour l'abandon ayant été assouplis, l'activité des lignes secondaires a explosé et elle est présente aujourd'hui dans huit provinces exploitant plusieurs milliers de kilomètres de voies ferrées. La première nouvelle ligne de chemin de fer d'intérêt local est celle du Goderich Exeter Railway, qui a acheté la ligne Stratford-Goderich du CN en 1992. La plus importante exploitation de lignes secondaires est celle du Great Western Rail dans le sud de la Saskatchewan. Exploitant 708 km (440 mi) - y compris les contrats d'exploitation de Fife Lake Railway et de Red Coat Road & Rail - il possède plus de voies ferrées que tout ce qui reste présentement en Nouvelle-Écosse. La ligne courte la plus éclectique est celle de l'Ontario Southland, où de nombreuses locomotives diesel de première génération continuent de survivre sur les anciennes lignes du CPR du sud-ouest de la province.

Bon nombre des voies ferrées transférées étaient en mauvais état et nécessitaient des investissements importants de la part des chemins de fer d'intérêt local, souvent en conjonction avec le financement provincial et / ou fédéral, afin de poursuivre les opérations, souvent à une vitesse considérablement réduite. Les appels continus du Genessee & Wyoming's Huron Central pour obtenir des investissements en capitaux en sont un exemple.

Les lignes principales ont dû elles aussi consentir à des efforts visant à rationaliser les réseaux et à concentrer le trafic sur un nombre réduit de routes principales. Lorsque le CP cesse ses opérations à l'est de Saint-Jean-sur-Richelieu (à l'est de Montréal) en 1995, sa ligne vers Saint John (Nouveau-Brunswick) est divisée en deux sections, tandis que la ligne Québec-Montréal-Gatineau est vendue au chemin de fer Ottawa & Gatineau. La ligne Truro-Sydney (Nouvelle-Écosse) du CN est confiée à la compagnie Cape Breton & Central Nova Scotia Railway. Le Chemin de fer St-Laurent & Atlantique, qui s'étend de Ste-Rosalie à Sherbrooke (Québec), descend jusqu'à la frontière des États-Unis où il continue comme chemin de fer St. Lawrence & Atlantic jusqu'à Portland (Maine). Cette ligne qui a été ouverte il y a 155 ans, est de nouveau indépendante aujourd'hui!

Le transfert de lignes secondaires à un nouvel exploitant ne débouche pas toujours sur un succès financier, car bon nombre de ces lignes dépendent d'un nombre limité d'expéditionnaires. Le chemin de fer Esquimalt & Nanaimo a été exploité pendant quelque temps par le Southern Railway de la Colombie-Britannique et le Dominion Atlantic Railway par le Windsor & Hantsport. Aucun ne fonctionne encore aujourd'hui.

Le dernier facteur qui a fortement modifié la position concurrentielle du transport ferroviaire et augmenté

full control of the SOO Line in 1990, the Delaware & Hudson Railway in 1991, and the Dakota, Minnesota & Eastern Railroad in 2008.

Arguably no railway underwent greater changes than the CPR. When it dropped the word 'railway' from its corporate name in 1971, it was because Ian Sinclair had been aggressively diversifying the company for some time. In fact, CP had become a conglomerate, owning mines, pulp and paper mills, steel mills, trucking firms, a food processing company, more hotels (including those purchased from CN), and operating an airline, real estate development, oil and gas production, and ship businesses. By 1981 the railway contributed only 30% of CP's profits. But in 1986 CP suffered its first ever corporate loss—\$80 million, driven by write-downs in two of its non-railway businesses—and had a debt of \$6.2 billion. It also had a new president with a different strategy who started reorganizing and selling companies. In 2001, CP broke up its conglomerate structure, splitting itself into five separate companies, one of which is the railway; CPR is now back as a railway, pure and simple.

In the 1980s CP undertook major work to improve traffic flow in Rogers Pass. A new line was built through the pass, involving cutting the 9-mile Mount Macdonald Tunnel, the longest rail tunnel in the Americas. When that was completed the 1916 Connaught Tunnel was enlarged. Now, eastbound trains use the 2.2% maximum grade Connaught line, and westbounds use the 1% Mount Macdonald one.

Notable expansions by CPR included the acquisition of the TH&B in 1987, the Soo Line in 1990 (in reality by this time it consisted mostly of the trackage of former Milwaukee Road) in the midwestern US, and the Delaware & Hudson Railroad (D&H) in 1991 which runs primarily in New York State. CPR moved its corporate headquarters from Windsor Station in Montreal to Calgary in 1996, the new epicentre for its freight traffic.

Railways in the 21st Century

Since privatization, CN has continued its focus on being a successful private business, with all the benefits and

sa productivité a été la disparition du fourgon de queue. Cela a débuté en 1986 sur les trains de minerai de fer du Québec, North Shore & Labrador et a été étendu à tous les chemins de fer en 1989. C'est la raison pour laquelle aujourd'hui les trains de marchandises ont des équipages de deux personnes.

Mais aucun facteur n'a changé le paysage ferroviaire autant que l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) qui a été signé en 1992 par le Canada, les États-Unis et le Mexique. Traditionnellement, les plus grands flux ferroviaires ont été d'est en ouest, de l'est industriel à la côte du Pacifique, mais tout cela a changé d'un coup de crayon. Soudain, le nouvel axe de croissance économique est devenu nord-sud. Les deux chemins de fer ont réduit leurs activités à l'est de Toronto et de Sudbury en raison de la circulation accrue par Chicago et au sud.

Les chemins de fer canadiens et américains se sont empressés de faire de nouvelles alliances pour créer des corridors reliant le Mexique aux États-Unis et au Canada. Le CN a acheté l'Illinois Central en 1998 pour 3 milliards de dollars américains, le Wisconsin Central en 2001 et l'Elgin Joliet & Eastern en 2009. Ces achats ont donné au CN le contrôle d'une ligne allant de Duluth au Minnesota à Chicago en passant par la Nouvelle-Orléans. Le CP a pris le contrôle total de la SOO Line en 1990, du Delaware & Hudson Railway en 1991 et du Dakota, Minnesota & Eastern Railroad en 2008.

On peut dire qu'aucun chemin de fer n'a subi de plus grands changements que le CPR. Quand il a supprimé le mot « chemin de fer » de sa raison sociale en 1971, c'est parce que Ian Sinclair avait diversifié agressivement l'entreprise pendant un certain temps. En fait, le CP est devenu un conglomérat possédant des mines, des usines de pâtes et papiers, des aciéries, des entreprises de camionnage, une entreprise de transformation alimentaire, encore plus d'hôtels (y compris ceux achetés au CN) et exploitant une compagnie aérienne, des sociétés immobilières, des ressources gazières et pétrolières et de transport maritimes. En 1981, le chemin de fer ne représente que 30 % des profits du CP. Mais en 1986, il essuie sa pire perte, 80 millions de dollars, due à des réductions de valeur dans deux de ses activités non ferroviaires, et sa dette s'élève à 6,2 milliards de dollars. En outre, un nouveau président ayant une stratégie différente commence à réorganiser et à vendre des

After a long slow grind up the Niagara Escarpment from Stoney Creek to Vinemount, Ontario the 'Rock train' had finally crested the grade, it was October, 1982. It left the Welland Sub at Smithville, and headed South to the industrial phosphate plants at Port Maitland. TH&B switcher 57 was equipped with MU connections, to allow it to assist the four Geeps in lugging the heavy train up the hill. David Howard

Suite à une longue et ardue ascension le long de la falaise Niagara, de Stoney Creek à Vinemount, Ontario, le « train de roc » est enfin parvenu au sommet de la pente. Nous sommes en octobre 1982. Le convoi a quitté la subdivision Welland, à Smithville, et se dirige en direction sud vers les usines de phosphates de Port Maitland. La locomotive de manœuvre 57 du TH&B est équipée de connexions d'attelage multiple, afin de lui permettre d'aider les quatre « Geeps » à tirer lentement le lourd convoi au haut de la côte. David Howard



drawbacks that brings, and has significantly extended its network beyond Canada.

With the Illinois Central (IC) acquisition came Hunter Harrison, its CEO, who was soon after appointed CN's chief operating officer. He immediately began a significant remaking of the railway for M. Paul Tellier. An attempted merger with Burlington Northern Santa Fe Railroad in 1999 ran into a lot of flak and the US regulatory agency stalled it until the merger partners called it off. In 2001 CN bought Wisconsin Central, a medium-sized US Midwestern line that fitted in well with its routes there. Tellier left for Bombardier, and Harrison became President and Chief Executive Officer (CEO), a position he held from 2009 until his retirement in 2012, turning over the reins to Claude Mongeau. But retirement didn't agree with Harrison, so he went back to work in 2012 for CP as President and CEO. In 2017, Harrison again moved on, this time to CSX in the USA. Currently, CN is led by Luc Jobin and CP by Keith Creel.

CN purchased all the assets of the British Columbia Railway (except the right-of-way) in 2004. It also purchased two more US regional lines in the Great Lakes region that same year. The acquisition of the Elgin, Joliet & Eastern, a belt line railway circling Chicago, in 2008 has allowed CN to tie together its various US lines and avoid the endemic congestion other railroads are experiencing in that city.

CN had opened a new intermodal terminal at Prince Rupert in 2007, after spending heavily to upgrade the line that reaches there. Significant container volumes have been attracted by the shorter sea route to Asia from that port compared to other west coast ports in Canada and the US.

CN's 2015 balance sheet showed assets of \$36.4 billion, long-term debt of \$11.3 billion, but revenues in the year were \$12.6 billion and net income (which fully reflects the cost of debt service) was \$3.5 billion; quite a spectacular set of numbers. CN now has just over 20,400 route miles. *Trains* magazine, a US rail-enthusiast publication, stated CN was "Leading the way" in a cover story in 2017 in developing new traffic. For the 2006-2015 period, CN was the only Class I railway in North America to have positive growth in carloads. Sir Henry Thornton would have been proud.

Canada's railways are recognized as some of the most efficient in the world and stand as a cornerstone of our economy. While the network has shrunk by more than a third from its peak in the 1960s, traffic volumes are reaching all-time highs. The railways originated 63 million tons in 1945, 197 million tons in 1965 and 361 million in 2015. The growth has been heavily influenced by unit trains moving coal, sulphur, phosphates and iron ore. This century the railways have reached new heights of revenues and have expanded the tonnage being hauled. The acquisitions in the United States and the global economy have also deeply affected the traffic patterns of our two largest railways. CN and CP earn almost as much on their

entreprises. En 2001, CP démantèle sa structure de conglomérat, se scindant en cinq sociétés distinctes, dont l'une est le chemin de fer. Le CPR est maintenant de retour en tant que chemin de fer, purement et simplement.

Dans les années 1980, le CP entreprend d'importants travaux pour améliorer la circulation dans le col Rogers. Une nouvelle ligne est construite à travers le col, impliquant le creusage du tunnel Mount Macdonald de 14,5 km (9 mi) de long, le plus long tunnel ferroviaire des Amériques. Quand cela est terminé, le tunnel Connaught de 1916 est agrandi. À l'heure actuelle, les trains en direction est utilisent la ligne Connaught d'une pente maximale de 2,2 %, tandis que les trains vers l'ouest utilisent la ligne avec une pente de 1 % du Mount Macdonald.

Les expansions notables du CPR comprennent l'acquisition du TH&B en 1987, de la SOO Line en 1990 (en réalité, cette fois-ci il s'agissait principalement de la voie de l'ancien Milwaukee Road) dans le Midwest américain et du Delaware & Hudson Railroad (D&H) en 1991, qui circule principalement dans l'État de New York. Le CPR déménage son siège social de la gare Windsor à Montréal vers Calgary en 1996, le nouvel épice de son trafic de marchandises.

Les chemins de fer au 21^e siècle

Depuis sa privatisation, le CN continue d'être une entreprise privée prospère, avec tous les avantages et les inconvénients qui en découlent, et il a considérablement étendu son réseau au-delà du Canada.

Avec l'acquisition de l'Illinois Central (IC), Hunter Harrison, son chef de la direction, est nommé peu après comme chef de l'exploitation du CN. Il entreprend immédiatement une refonte importante du chemin de fer pour Paul M. Tellier, son président. Une tentative de fusion avec le chemin de fer Burlington Northern Santa Fe (BNSF) en 1999 s'est heurtée à beaucoup de critiques et l'agence de réglementation américaine l'a retardée jusqu'à ce que les partenaires de la fusion l'annulent. En 2001, le CN achète Wisconsin Central, une ligne américaine de taille moyenne du Midwest qui s'intègre bien à ses routes. Quand M. Tellier part pour Bombardier, Harrison devient président et chef de la direction, poste qu'il occupe de 2009 jusqu'à sa retraite en 2012, laissant ainsi la place à Claude Mongeau. Mais Harrison supporte mal la retraite, alors il retourne au travail en 2012 pour le CP en tant que président et chef de la direction. En 2017, Harrison déménage encore, cette fois à CSX aux États-Unis. Actuellement, le CN est dirigé par Luc Jobin et le CP par Keith Creel.

Le CN achète tous les actifs de la British Columbia Railway (sauf l'emprise) en 2004. Il achète également deux autres lignes régionales américaines dans la région des Grands Lacs la même année. L'acquisition en 2008 de la ligne de chemin de fer Elgin, Joliet & Eastern qui encercle Chicago permet au CN de relier ses diverses lignes américaines et d'éviter la congestion endémique des autres chemins de fer dans cette ville.

TABLE 4
PROVINCE AND TERRITORIES RAILWAY
MILEAGE IN 2014 AND CHANGE FROM 1916
 (listed in rank order for 2014)

Provinces and Territories Ranked by 2014 Mileage	2014 Mileage	Change From 1916	Rank in 1916
1 - Ontario	6,265	-45%	1
2 - Saskatchewan	5,002	-7%	2
3 - Quebec	3,613	-24%	3
4 - Manitoba	2,833	-34%	4
5 - British Columbia	4,182	16%	6
6 - Alberta	4,041	4%	5
7 - New Brunswick	720	-63%	7
8 - Nova Scotia	419	-71%	8
9 - Labrador	162	100%	-
10 - Northwest Territories	75	100%	-
11 - Yukon Territory	39	-53%	11
12 - Prince Edward Island	-	-100%	10
Total	27,351		

Source: Rail Trends 2015, Railway Association of Canada, Ottawa, 2016

TABLE 5
SOURCES OF CNR AND CPR
FREIGHT REVENUE IN 2013

	CP	CN
Domestic Canada	16%	22%
Domestic US	18%	17%
Trans-border, principally southbound	30%	29%
Global Asia, principally exports	31%	26%
Global Europe and Other	5%	6%

Source: "Staying on the Right Track," Macdonald-Laurier Institute, Ottawa, 2015

domestic US traffic as they do on such traffic within Canada. Export traffic (trans-border to the US and overseas), however, is their largest source of revenues—US exports account for almost a third of the business and that to Asia is not much further behind. As a trading nation, it's our railroads that give us an advantage in competing to sell to distant markets.

Railways today are certainly not what they were when Richard Trevithick and George and Robert Stephenson were experimenting with them two hundred years ago. But the fundamentally brilliant concept of guided steel wheel on steel rail is alive and well and will be for a long time to come.

Le CN ouvre un nouveau terminal intermodal à Prince Rupert en 2007, après avoir dépensé beaucoup pour moderniser la ligne qui s'y rend. Des volumes importants de conteneurs sont attirés par la route maritime plus courte vers l'Asie à partir de ce port comparativement à d'autres ports de la côte ouest au Canada et aux États-Unis.

Le bilan du CN en 2015 affiche des actifs de 36,4 milliards de dollars, une dette à long terme de 11,3 milliards de dollars, mais des revenus de 12,6 milliards de dollars et un revenu net (qui reflète entièrement le coût du service de la dette) de 3,5 milliards de dollars, des chiffres assez spectaculaires. Le CN compte maintenant un peu plus de 32 830 km (20 400 mi) de voies. Dans un article en couverture, le magazine *Trains*, une publication américaine spécialisée des chemins de fer, déclare en 2017 que le CN « ouvre la voie » en développant de nouveaux trafics. Pour la période de 2006 à 2015, le CN est le seul chemin de fer de classe I en Amérique du Nord à afficher une croissance positive en termes de wagons chargés. Sir Henry Thornton aurait été fier.

Les chemins de fer du Canada sont reconnus comme étant parmi les plus efficaces au monde et constituent la pierre angulaire de notre économie. Alors que le réseau a diminué de plus d'un tiers depuis son apogée dans les années 1960, les volumes de trafic atteignent des sommets historiques. Les chemins de fer transportaient 63 millions de tonnes en 1945, 197 millions de tonnes en 1965 et 361 millions en 2015. La croissance est fortement influencée par les trains-blocs transportant du charbon, du soufre, des phosphates et du minerai de fer. Durant ce siècle, les chemins de fer ont atteint de nouveaux sommets de revenus et ont augmenté le tonnage transporté. Les acquisitions aux États-Unis et dans l'économie mondiale ont également profondément affecté la circulation de nos deux plus grandes sociétés ferroviaires. Leur trafic domestique américain rapporte autant au CN et au CP que leur trafic au Canada. Cependant, le trafic d'exportation (transfrontalier vers les États-Unis et l'étranger) est leur plus grande source de revenus : les exportations américaines représentent près du tiers de l'activité et celles vers l'Asie suivent de près. En tant que nation commerçante, ce sont nos chemins de fer qui nous donnent cet avantage concurrentiel pour vendre aux marchés éloignés.

Les chemins de fer ne sont certainement plus ce qu'ils étaient lorsque Richard Trevithick, George et Robert Stephenson les ont expérimentés, il y a deux cents ans, mais le concept fondamentalement brillant de la roue en acier guidée sur rail en acier est bien vivant et le sera encore pour longtemps.

Stan's Photo Gallery

November - December 2017

By Stan Smail

Translation: Gilles Lazure

From the Collection- Part One

The CRHA railway and tramway equipment collection housed at Exporail is the largest in Canada and one of the most important in the world. From humble beginnings in the 1950s, the object of the CRHA forefathers was the preservation of representative examples of Canadian railway and tramway rolling stock to be displayed and housed in a truly national Canadian railway museum. In most instances, this effort has been achieved. What one sees in the Angus Pavilion and Building 5 at Exporail is the result. Still others await restoration in Building 6 that is not open to the public. A few pieces are located elsewhere across the country on lease to other railway museums.

Before preservation by the CRHA, these pieces had a productive, working life providing transportation on Canada's railways large and small. This all-colour photo gallery is the first of a series that will show the treasures of Exporail alive and in their normal working environment. Great friend to the CRHA and no stranger to the pages of Canadian Rail, Bob Sandusky, contributed generously to this issue for which we offer our profound thanks.

Other photos come from the CRHA Archives at Exporail namely the Fonds Linley a legacy donated by good friend Bill Linley.

Let's go back!



La 144 du CPR, une 4-4-0 de la classe A2q, est la plus ancienne locomotive construite au Canada encore existante. La 144 est, de nos jours, une des pièces les plus estimées en montre à Exporail. D'extérieur restauré en 1985, l'année du centenaire de la pose du dernier crampon sur la voie du chemin de fer du Canadien Pacifique, la 144 est la jumelle de la 148, une 4-4-0 qui fut de fait présente à Craigellachie, le 7 novembre 1885. Sur cette photo datant du 29 juin 1956, la fameuse 144 est à l'arrêt pour un ravitaillement en eau au réservoir de Perry, localisé sur la portion Norton-Chipman de la subdivision Minto du CPR, au Nouveau-Brunswick. R.J. Sandusky

Les photos de Stan

Novembre - Décembre 2017

Par Stan Smail

Traduction : Gilles Lazure

La collection de l'ACHF - Première partie

La collection d'équipement ferroviaire et de tramways de l'ACHF abritée à Exporail est la plus grande au Canada et l'une des plus importantes au monde. Dès les modestes débuts au cours des années 1950, l'objectif des aînés de l'ACHF a été la préservation d'exemplaires représentatifs de matériel roulant de chemin de fer et de tramways canadiens pour être abrités et exposés dans un véritable musée national. Ces efforts ont été fructueux dans la majorité des cas. Leur résultat, à ce jour, peut être admiré dans le pavillon Angus d'Exporail. Plusieurs autres pièces d'importance de la collection sont exposés dans le bâtiment numéro 5, un entrepôt ouvert au public. Bien d'autres encore attendent leur restauration dans le bâtiment numéro 6, un entrepôt qui n'est pas accessible au public. Quelques pièces louées à d'autres musées ferroviaires sont localisées ailleurs, à travers le pays.

Avant d'être préservées par l'ACHF, les pièces de la collection ont servi de manière productive au transport sur les grands et petits chemins de fer canadiens. Cette galerie de photos entièrement en couleur est la première d'une série qui va montrer les trésors d'Exporail en bon état et en pleine action dans leur environnement normal de service. Bob Sandusky, un grand ami de l'ACHF qui n'est pas un inconnu dans les pages de Canadian Rail, a contribué généreusement à ce numéro et nous le remercions chaleureusement.

Les autres photos proviennent des archives de l'ACHF, à Exporail, et en particulier du fonds Linley, un don fait par notre bon ami Bill Linley.

Faisons un retour dans le passé!

CPR A2q 4-4-0 144 is the oldest preserved Canadian built steam locomotive in existence. Today, 144 is a prized exhibit at Exporail. Cosmetically restored in 1985, the centenary year celebrating the driving of the last spike of the CPR, 144 is a sister engine to 4-4-0 148 which was actually present at Craigellachie on November 7, 1885. In this June 29, 1956 photo, the famous 144 has stopped to take water at Perry Tank on the Norton to Chipman portion of the CPR Minto Subdivision in New Brunswick. R.J. Sandusky



The first decades of the twentieth century were a time of expansion and renewal for Canada's railways. CPR D4g 4-6-0 492 seen here at Orangeville, Ontario on August 17, 1955 is a prime example of this. Between 1912 and 1915, the CPR received 75 of these light 4-6-0's built variously by Montreal Locomotive Works and the CPR Angus Shops. The 492 was the last of the locomotives in this massive order. R.J. Sandusky

Les premières décennies du vingtième siècle furent une période d'expansion et de remise à neuf pour les chemins de fer canadiens, et pour le CPR en particulier. Sa 492, une 4-6-0 de la classe D4g, vue ici à Orangeville, Ontario, le 17 août 1955, en est un excellent exemple. Entre 1912 et 1915, le CPR reçut soixante-quinze exemplaires de ces 4-6-0 « légères » construites, soit par la Montreal Locomotives Works, soit par ses propres ateliers Angus. La 492 fut la dernière de cette grosse commande et elle est conservée et exposés dans le pavillon Angus d'Exporail. R.J. Sandusky



A marvellous 'three trains in one' image finds CPR D10h 4-6-0 leading an impressive consist northward from Orangeville, Ontario on August 6, 1956. Back in the train, G1 class 4-6-2 2209 is assisting 999 and fellow D10 4-6-0 1017. At Fraxa, the top of the grade, D10 1017 will head for Teeswater and G1 2209 will return light to Orangeville. The 999 will then run through to Owen Sound unassisted. Locomotive 999 was built in May 1912 by Montreal Locomotive Works. From 1937 to 1953, it served the CPR's Nova Scotia subsidiary Dominion Atlantic Railway, and was painted in a special red livery and named Fronsac after Sieur de Fronsac, an early Acadian entrepreneur. R.J. Sandusky.

Une magnifique photo "trois trains en un" de Bob Sandusky montre des 4-6-0 de la classe D10h du CPR, dans un impressionnant convoi en direction nord, à Orangeville, Ontario, le 6 août 1956. À l'arrière du train, la 2209, une 4-6-2 de la classe G1, assiste la 1017 et la 999, sa compagne de même classe D10. À Fraxa, au sommet de la côte, la 1017 va se diriger vers Teeswater et la 2209 va retourner haut le pied, à Orangeville. La 999 va alors rouler sans assistance jusqu'à Owen Sound. La 999 fut construite, en mai 1912, par la Montreal Locomotive Works. Elle servit, de 1937 à 1953, sur le Dominion Atlantic Railway, une filiale du CPR en Nouvelle-Écosse : elle y reçut une livrée rouge spéciale et fut nommée Fronsac, en l'honneur du sieur de Fronsac, l'un des premiers entrepreneurs acadiens. R.J. Sandusky



CPR G1g 4-6-2 2231 is southbound near Bolton, Ontario on the MacTier subdivision on a hot August 12, 1957. The 2231 was built by the CPR at Angus Shops in June 1914 and is one of two original CPR light Pacific type locomotives preserved. The 2231 is also important in that it demonstrates the early version of the enclosed cab ubiquitous to most mid to large size Canadian Pacific steam locomotives. R.J. Sandusky

Par un chaud 12 août 1957, la 4-6-2 2231, de la classe G1g, du CPR est en direction sud, près de Bolton, Ontario, sur la subdivision MacTier de la compagnie. Elle fut construite aux ateliers Angus, en juin 1914, et elle est l'une des deux seules locomotives originales Pacific « légères » préservées. La 2231 est aussi importante par le fait qu'elle exhibe l'une des premières versions des cabines entièrement fermées communes à toutes les locomotives à vapeur de tailles moyenne et grande du Canadien Pacifique. R.J. Sandusky



A very different CNR 4-6-6 steam locomotive when compared to K5a Hudson 5702 on page 335. CNR X10a 4-6-4T 49 is at Dorval, Quebec on a cool March 29, 1958 with a Dorval to Montreal commuter train. Times are changing and within two years, the CNR Lakeshore commuter service will be discontinued and the main line relocated. R.J. Sandusky.

Une locomotive à vapeur du CNR bien différente de la Hudson K-5-a à la page 335, bien que partageant le même arrangement de roues 4-6-4 que cette dernière, la 49 du CNR, de la classe X-10-a, est à Dorval, Québec, par un frais 29 mars 1958 avec un train de banlieue Dorval-Montréal. Les temps changent et dans moins de deux ans, le service de banlieue du Lakeshore du CNR sera suspendu et la voie principale sera relocalisée. R.J. Sandusky



Streamstyled steam at Sunnyside by Sandusky! In the first of two images taken at the favorite Toronto area rail enthusiast haunt, the blower is on and steam is being raised on CPR F1a 4-4-4 2928 powering train 732 for Toronto on December 3, 1954. The CRHA wanted one of the famous F2a 3000 series 4-4-4's that ushered in the streamline era on Canadian Pacific. Alas, by the time the preservation movement had gained momentum, the last of the F2a's was too far advanced in the scrapping process to warrant responsible preservation. Thus an F1 class 4-4-4 was selected of which two are preserved; 2928 at Exporail and 2929 at Steamtown in Scranton, Pennsylvania. R.J. Sandusky

Des vapeurs profilées, à Sunnyside, par Sandusky! Sur la première de deux photos prises, le 3 décembre 1954, dans l'endroit de prédilection des passionnés de la vapeur de la région de Toronto, le ventilateur de tirage est en fonction et la pression de vapeur est à la hausse sur la 2928 du CPR, une 4-4-4. L'ACHF désirait l'une des fameuses 4-4-4 F2a de la série 3000 qui avaient inauguré l'ère du profilage de locomotives sur le Canadien Pacifique. Hélas, par le temps où le mouvement de préservation avait pris de la vigueur, le processus de mise à la ferraille de la dernière des F2a était trop avancé pour en justifier la préservation. Les 4-4-4 de la classe F1 furent dès lors choisies et deux exemplaires en furent préservés, la 2928, à Exporail, et la 2929, à Steamtown, localisée à Scranton, Pennsylvanie. R.J. Sandusky

CNR at Sunnyside! Streamstyled CNR K5a class 4-6-4 5702 is approaching Sunnyside on May 11, 1957. The stylish Hudson is nearing the end of its run with train 74 from Hamilton to Toronto, essentially a Saturday only commuter schedule. Mike Leduc -This one's for you! R.J. Sandusky

Le CNR à Sunnyside! La 5702 du CNR, une 4-6-4 profilée de la classe K-5-a, approche Sunnyside, le 11 mai 1957. L'élégante Hudson est près de la fin de son trajet avec le train Hamilton-Toronto numéro 74, essentiellement un train de banlieue roulant seulement le samedi. La 5702 du CNR est une précieuse pièce restaurée et abritée dans le bâtiment 5, à Exporail. Mike Leduc, ceci est pour vous! R.J. Sandusky





Today it graces the parking lot entrance to Exporail on a single deck girder bridge, but back on June 18, 1956, 'old 25' was hauling 16 cars of Cape Breton coal for Old Sydney Collieries assisted by OSC 0-8-0 No 32, to North Sydney, Nova Scotia. Old Sydney Collieries 25 is a rare 2-4-0 built by Baldwin Locomotive Works in 1900 as a 2-4-0T for Nova Scotia Steel and Coal as their No 8. OSC 25 operated until 1962, the year it joined the CRHA collection to represent a purpose-built colliery steam locomotive. R.J. Sandusky

Elle orne maintenant l'entrée du parc de stationnement d'Exporail sur un pont à poutre simple, mais, le 18 juin 1956, la "vieille" 25 tractait, vers North Sydney, Nouvelle-Écosse, 16 wagons de charbon du Cap Breton, pour les Old Sydney Collieries, avec l'aide de la 32, une 0-8-0 des OSC. La 25 est une rare 2-4-0, construite à l'origine par la Baldwin Locomotive Works, en 1900, en tant que la 2-4-0T numéro 8 de la Nova Scotia Steel and Coal. La 25 de l'OSC fut en service jusqu'en 1962, l'année durant laquelle elle parvint à l'ACHF comme représentante de locomotive à vapeur spécialement construite pour une compagnie houillère. R.J. Sandusky

Canadian railways cast their lot with the dual service General Motors FP7 and FP9 in the early diesel years. In the mid-fifties, GMD in London, Ontario delivered 43 1750 horsepower FP9's to the CNR in the 6500 series. In December 1984, VIA Rail Canada FP9 6528 was rebuilt as FP9au 6309. In August 1986, VIA 6309 was at North Bend, BC powering train No 2. In August 2004, 6309 came to Exporail as a long sought example of a dual service Canadian F unit. CRHA Archives, Linley Fonds



Au cours des premières années de service des locomotives diesel au Canada, les chemins de fer canadiens adoptèrent les diesels de service mixte FP7 et FP9 de la General Motors. Ils avaient besoin de force motrice et de bouilloires de chauffage sur la majorité de leurs services passagers. Au milieu des années 1950, les chemins de fer nationaux du Canada reçurent, de l'usine GMD de London, Ontario, quarante-trois unités FP9 d'une puissance de 1750 HP et numérotées dans la série 6500. En décembre 1984, la FP9 6528 de VIA Rail Canada fut reconstruite en modèle FP9au et renumérotée 6309. En août 1986, cette dernière est à North Bend, Colombie-Britannique, en tête du train numéro 2 de VIA. Elle arriva à Exporail en août 2004 en tant qu'exemplaire longtemps recherché d'unité canadienne de type F de service mixte. ArchivesACHF, fondsLinley



As late as April 29, 1969, a traveller could board a sleeper on CNR train No 70 from Montreal to Chicoutimi, Quebec. At daybreak, the Dolbeau sleeper was switched onto train No 183 at Chambord, Quebec. Known for its famous zoo, St. Felicien, Quebec sees the departure of train 183, with the Dolbeau sleeper in tow, on April 29, 1969. CNR RS-18 3684 is the power for 183. It is now an operating exhibit at Exporail, restored to its as-delivered colour scheme of green, yellow and black. CRHA Archives, Linley Fonds

Pas plus tard qu'en avril 1969, un voyageur pouvait monter à bord d'une voiture-lits sur le train numéro 70 reliant Montréal à Chicoutimi, au Québec. À l'aube, la voiture-lits pour Dolbeau était transférée au train numéro 183, à Chambord. Le 29 avril 1969, à Saint-Félicien, renommé pour son fameux zoo, on observe le départ du train 183 avec, en queue, la voiture-lits pour Dolbeau. La 3684 du CNR, une RS-18, est en charge du train 183: elle est de nos jours en service à Exporail, restaurée dans sa livrée verte, noire et or d'origine. Archives ACHF, fonds Linley

Almost twenty years later, CNR RS-18 3684 is still providing yeoman service for CN, seen here switching the Halifax Ocean Terminals on January 26, 1987. The Montreal Locomotive Works RS-18 is perhaps the most successful Canadian first generation diesel and it was imperative that one be included in the CRHA National collection. CRHA Archives, Linley Fonds

Près de vingt ans plus tard, le 26 janvier 1987, la RS-18 3684 rend encore des services inestimables au CN; sur cette photo, elle fait du triage aux Halifax Ocean Terminals. La RS-18 de la Montreal Locomotive Works fut peut-être la diesel de première génération la plus performante au Canada et il était impératif qu'une fasse partie de la collection nationale de l'ACHF. Archives ACHF, fonds Linley





In the first of two images presented in a mini-portfolio of Montreal Tramways equipment, demonstrating its 'Montreal' clerestory roof, MTC 1317 has paused in front CPR's legendary Windsor Station on September 1, 1956. The classic beaver crest sign which hung outside Windsor Station for over twenty years has also been preserved in the Exporail collection! R.J. Sandusky

Sur la première de deux photos formant un mini-portfolio des tramways de Montréal, on voit le tramway 1317 de la CTM, exhibant son toit à lanterneaux style 'Montréal', à l'arrêt devant la légendaire gare Windsor du CPR, le 1er septembre 1956. L'enseigne classique comportant les armoiries à castor de la compagnie et suspendue à l'extérieur de la gare pendant plus de vingt ans, a aussi été préservée dans la collection d'Exporail! R.J. Sandusky



In the second scene, MTC 'Golden Chariot' 3, an open air observation car is eastbound on Ste. Catherine Street at Peel Street in Montreal on September 1, 1956. Today, MTC car 3 operates on special occasions at Exporail, weather permitting of course! R.J. Sandusky

Sur la deuxième photo, le « Golden Chariot » numéro 3, une unité d'observation à ciel ouvert de la CTM, roule en direction est sur la rue Sainte-Catherine, près de la rue Peel, à Montréal, le 1er septembre 1956. De nos jours, cette unité de la CTM roule à Exporail, lors d'occasions spéciales, si la température le permet bien sûr! R.J. Sandusky



Despite the sign saying 'sand car', Ottawa Transportation Company 423 began life as a street railway mail car! OTC 423 handled mail bags from the Central Post Office to borough post offices across the city of Ottawa. When this service ended, car 423 was downgraded as a maintenance vehicle thus ensuring its survival as a preservation item at Exporail. R.J. Sandusky

Malgré l'écriteau qui porte les mots « sand car », le 423 de l'Ottawa Transportation Company entreprit sa carrière en tant que tramway postal! Il transportait des sacs de courrier du bureau de poste central d'Ottawa aux bureaux de poste des arrondissements à travers de la ville. Lorsque ce service fut interrompu, le 423 fut déclassé en véhicule d'entretien, assurant ainsi sa survie pour devenir une pièce d'équipement préservée à Exporail. R.J. Sandusky

BACK COVER TOP: Distributed power is the norm on Canadian Pacific's long bulk commodity trains in Western Canada. CP 9365 an ES44AC built in 2012 brings up the rear of a westbound grain train at Mile 100.4 of the Cascade Subdivision at Albion, British Columbia, at sunset on September 1, 2017. The steeply inclined track in the foreground leads to one of the few online freight shippers on this subdivision. Ian Smith

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : Répartir la force de traction est la norme du Canadien Pacifique pour tous ses longs trains de marchandises en vrac dans l'Ouest canadien. À la tombée du jour, le 1^{er} septembre 2017, la 9365 du CP, une ES44AC fabriquée en 2012, est à la queue d'un train de grain, en direction ouest, à la borne milliaire 100.4 de la subdivision Cascade, à Albion, Colombie-Britannique. La voie fortement inclinée à l'avant-plan mène vers l'un des rares expéditeurs de marchandises localisés sur cette subdivision. Ian Smith

BACK COVER BOTTOM: VIA Rail Canada is still operating Canadian Pacific's 1955 stainless steel fleet although it has undergone many overhauls through the years. Here Via's Ocean is at Birch Ridge, New Brunswick meeting CN freight L569, the Newcastle local, on August 30, 2017. Wendell Lemon

BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : VIA Rail Canada exploite toujours la flotte de voitures en acier inoxydable mise en service par le CP en 1955, encore que celle-ci a reçu de nombreuses rénovations au fil des années. Sur cette photo du 30 août 2017, l'Océan de VIA rencontre, à Birch Ridge, Nouveau-Brunswick, le train de marchandises numéro L569 du CN, le local de Newcastle. Wendell Lemon



<https://www.facebook.com/Exporail>

<https://twitter.com/Exporail>

https://www.instagram.com/exporail_qc_canada/

For current Canadian railway news, updated monthly, please visit **canadianrailwayobservations.com**

Pour des nouvelles concernant les chemins de fer canadiens, s'il vous plaît, visitez le site :

www.canadianrailwayobservations.com

CANADIAN RAIL

110, rue St-Pierre, St-Constant, Québec
Canada J5A 1G7

Maître de poste: si non livré après 10 jours,
retournez à l'envoyeur, frais de port garantis

