

nement de Sa Majesté a décidé de fournir une subvention de \$300,000 (£60,000) par an, pour un service mensuel entre Vancouver et Hong Kong par voie de Yokohama. En décembre dernier, les détails de ce contrat furent arrêtés, mais en raison de négociations encore ouvertes entre le gouvernement impérial et le gouvernement canadien concernant un service transatlantique perfectionné, le contrat n'a pas encore été signé.*

438. La distance entre Liverpool, Yokohama et Shanghai est moindre par Québec, Montréal et le chemin de fer Canadien du Pacifique que par toute autre voie, et la route d'hiver par Halifax est de 17 heures plus courte que la plus courte route d'hiver des Etats-Unis, et la presse américaine a déjà appelé l'attention du public sur la façon dont cette ligne s'empare du trafic aux dépens des autres lignes transcontinentales des Etats-Unis.

439. La compagnie avait vendu, au 31 décembre 1887, 3,272,749 acres formant partie des 18,206,986 acres lui restant sur les 25,000,000 d'acres de la concession originaire. Les ventes pour 1887 ont été de 59,993 acres au prix moyen de \$3.89½ par acre, tandis qu'en 1886, ce prix moyen n'était que de \$3.28 par acre.

440. L'article 15 du premier contrat entre le gouvernement et la compagnie portait que, pendant une période de vingt années, commençant le 21 octobre 1880, le Parlement canadien n'autoriserait la construction d'aucune ligne de chemins de fer au sud du chemin de fer Canadien du Pacifique, ni entre les parallèles 49° et 49° 15', excepté des lignes courant dans la direction du sud-ouest ou du ouest-sud-ouest.

441. Une agitation considérable s'étant soulevée, durant les deux dernières années, dans la province de Manitoba, en conséquence de l'exécution de cette clause, il fut trouvé préfé-

Route de
Chine la
plus
courte.

Ventes de
terres par
la compa-
gnie du
chemin de
fer Cana-
dien du
Pacifique.

Le contrat
et le mono-
pole.

Abolition
de la
clause
concer-
nant le
monopole.

* Annual Report, C. P. R., May 1st 1888.