

(3) que la compagnie devra par la suite et à jamais maintenir efficacement le chemin et l'exploiter.

Lorsque le contrat vint devant le Parlement, durant la session de 1880-1881, il rencontra une forte résistance de la part de l'opposition. M. Blake proposa le premier amendement qui fut perdu par 54 à 140. Vingt-trois autres amendements furent ensuite proposés et rejetés par des majorités variant depuis 73 à 62. Les résolutions furent approuvées par un vote de 108 pour et 46 contre.

Des lettres-patentes portant la signature de lord Lorne furent accordées à la Compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, le 16 février 1881; le 2 mai suivant, le première pelletée de terre fut enlevée, d'après le nouveau contract.

365. Lorsque la compagnie commença ses opérations, elle avait à construire près de 2,000 milles de chemin de fer. Vers la fin de l'année 1881, 163 milles avaient été construits par la compagnie, à l'ouest de Winnipeg. En 1882, un nouveau parcours de 423 milles avait été recouvert de rails. En décembre 1883, Laggan, près du sommet des Montagnes Rocheuses et situé à 956 milles de Winnipeg, avait été atteint par le chemin de fer.

Le gouvernement fit parachever les travaux de la ligne à l'est de Winnipeg, et Port-Arthur, 430 milles de cette ville, et fut mis en rapport avec Winnipeg en mai 1883.

Durant 1884, la compagnie eut à lutter contre beaucoup de difficultés, en construisant la section au nord du lac Supérieur, où une armée de 10,000 à 12,000 hommes étaient employés avec 1,500 à 2,000 attelages doubles. Douze vaisseaux furent employés pour apporter les provisions pour les hommes et les chevaux. Cette section fut complétée à bonne heure en 1885 et ouverte au trafic dans l'automne.

Simultanément avec les opérations au nord du lac Supérieur le travail était poussé énergiquement dans les montagnes de la Colombie anglaise et en moins d'une année, les difficultés énormes de la passe, *Kicking-Horse* furent contrôlées.

Vers la fin de 1884, le gouvernement avait complété la ligne, depuis Burrard Inlet jusqu'à Savona's Ferry, (210 milles) et la compagnie était en mesure d'attaquer les travaux sur la partie ouest de sa section.

Le 7 novembre 1885, le dernier clou fut enfoncé par sir Donald Smith. Le chemin de fer était complété, cinquante-quatre mois ayant été pris à faire les travaux, au lieu de cent vingt mois, alloués par le contrat de 1881.

Les difficultés de construction étaient très grandes. Plus de 300 milles de chemin de fer avaient dû être construits sur le roc solide. Bon nombre de tunnels percés dans les montagnes. Des rivières et ruisseaux par centaines, avaient été traversés par des ponts, dont quelques-uns de plus de mille pieds de longueur. Quatorze ruisseaux profonds furent déviés de leur cours à l'aide de tunnels.

La ligne principale du chemin de fer Pacifique canadien, depuis Montréal à Vancouver est de 2,905 milles de longueur. D'après l'arrangement avec les gouvernements du Dominion et de Québec, le chemin de fer du Nord, reliant Montréal et Québec fut acquis par la compagnie en 1882.

L'embranchement depuis Sudbury au Sault Sainte-Marie fut ouvert en même temps que le chemin de fer de Saint-Paul et Minneapolis, et le premier train de fret y passa le 9 janvier 1888.