

tile". Le contrat contenait d'autres stipulations qu'il serait trop long de mentionner. Certains tronçons de la ligne, déjà construits par le gouvernement ou bien en cours de construction, furent abandonnés à la compagnie. Telle fut l'origine de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui est devenue l'une des plus puissantes compagnies du monde, exploitant 13,442 milles de voies ferrées. La ligne principale du réseau était entièrement achevée le 7 novembre 1885.

Pour faciliter l'aboutissement de la Confédération, le gouvernement impérial avait consenti à garantir un prêt de £3,000,000, devant servir à la construction du chemin de fer Intercolonial. De nombreux délais retardèrent cette entreprise, cette ligne n'étant entièrement ouverte qu'en l'année 1876. Cette année fut, de plus, marquée par la création de la Cour Suprême du Canada, cour d'appel des juridictions provinciales. L'année suivante la commission internationale prévue par le traité de Washington pour déterminer l'indemnité à payer au Canada par les Etats-Unis, en considération des dix années de droits de pêche, en fixa le quantum à \$5,500,000; cette décision fut connue sous le nom de "Sentence arbitrale d'Halifax".

Politique nationale.—Le changement de gouvernement de 1878 fut généralement attribué aux progrès accomplis dans le pays par l'idée d'une politique de protection commerciale, politique adoptée par le parti conservateur mais que le leader libéral Mackenzie combattait à outrance. Un tarif que l'on peut considérer comme constituant la première phase de ce que l'on a appelé depuis "la politique nationale", fut introduit par Sir Leonard Tilley, alors ministre des Finances, pendant la session de 1879, ayant pour effet de porter les droits de douane à environ 30 p.c., en moyenne. Le premier tarif adopté sous la Confédération établissait le principe du libre-échange entre les provinces, mais imposait des droits de 15 p.c. en moyenne sur toutes les marchandises importées de l'étranger; ces droits avaient été portés à 17½ p.c. durant le régime libéral, lequel avait coïncidé avec une période de grande dépression financière. Le nouveau tarif constituait donc une étape bien caractérisée dans la direction de la protection; il devait être en peu de temps justifié par ses effets sur le commerce du pays.

En l'année 1880, un ordre impérial en conseil transféra au Canada toutes les possessions britanniques du continent nord américain qui ne lui avaient pas déjà été cédées. La même année voyait naître l'Académie Canadienne des Arts, suivie en 1881 par la Société Royale du Canada, qui eurent l'une et l'autre une influence considérable sur la vie intellectuelle de la Puissance.

Il a été parlé plus haut des troubles qui avaient accueilli la naissance de la province du Manitoba en 1869-70. Quinze ans plus tard, les mêmes éléments de la population qui avaient alors résisté au changement politique, prirent les armes (mars 1885), dans le district de Prince Albert, territoire de la Saskatchewan. Des régiments de milice furent envoyés par les provinces de l'est sous le commandement du général Sir F. Middleton et l'ordre fut complètement rétabli, non sans quelques pertes. La même année vit l'achèvement du chemin de fer Canadien du Pacifique, le dernier clou ayant été enfoncé par Sir Donald A. Smith, plus tard Lord Strathcona et Mount Royal, en un lieu nommé Craigellachie, le 7 novembre. Le Canada, possédait alors dans son propre territoire, une voie ferrée allant d'un océan à l'autre; cependant, le premier train direct entre Montréal et Vancouver n'accomplit son voyage qu'au mois de juin suivant.

Des élections générales eurent lieu en 1882, 1887 et 1891, chacune d'elles maintenant au pouvoir le gouvernement. Avec son énergie accoutumée, Sir John