

prise, au moins momentanément. Lorsque la Colombie Britannique entra dans la Confédération, en 1871, le pacte fédératif obligeait la Puissance à commencer dans les deux années suivantes la construction du chemin de fer du Pacifique et à l'achever en dix ans. Ces travaux commencèrent effectivement en 1874, mais se poursuivirent avec lenteur. En 1880, le gouvernement signa une convention avec le Syndicat du chemin de fer Canadien du Pacifique, par laquelle il cédait à ce syndicat toutes les voies construites ou en voie de construction, s'engageait à lui verser une subvention de \$25,000,000 et lui octroyait à titre de subsides 25,000,000 d'acres de terre; il lui accordait en outre la franchise douanière pour tous ses matériaux de construction importés, et enfin, une protection de vingt années contre toute ligne concurrente. De son côté le Syndicat s'engageait à achever cette formidable entreprise avant le premier mai 1891 et à en assurer l'exploitation efficace. En fait, cette construction fut complètement achevée le 7 novembre 1885. A l'exemple du Grand Tronc, le chemin de fer Canadien du Pacifique commença à acquérir de petits embranchements destinés à alimenter son trafic; citons, entre autres, le North Shore, Québec, Montréal, Ottawa & Occidental en 1881, la ligne de Winnipeg à Manitou en 1882, Ontario & Québec, Credit Valley et la ligne Toronto, Grey & Bruce en 1883; St-Lawrence & Ottawa et Manitoba Southwestern en 1884; North Shore de la Nouvelle-Ecosse en 1885; Atlantic & Northwestern en 1886; West Ontario Pacific en 1887; Sudbury & Sault Ste-Marie en 1888, le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, le Columbia & Kootenay en 1890; le Montréal & Ottawa et le Montréal & Lake Maskinongé en 1892.

Second Transcontinental—Canadian Northern.—Le second chemin de fer transcontinental, qui portait le nom de Canadien Nord, fut commencé en 1896 par Mackenzie et Mann par la construction de 125 milles de voie ferrée, de la Lake Manitoba Railway & Canal Company, incorporée en 1889. Plus tard, ces entrepreneurs acquirent les droits de certaines autres compagnies, telles que la Winnipeg & Hudson Bay, le Manitoba & Southwestern, l'Ontario & Rainy River et la Port Arthur, Duluth & Western. Avec l'aide du gouvernement du Manitoba, qui désirait se soustraire au monopole du chemin de fer Canadien du Pacifique, le Canadien Nord devint ensuite propriétaire des lignes manitobaines du Northern Pacific et en 1902 le tronçon fut complété de Winnipeg à Port Arthur. Les garanties d'obligations obtenues, tant du gouvernement de la Puissance que des gouvernements provinciaux, permirent au Canadien Nord de réaliser son gigantesque projet d'une route transcontinentale, ouvrant à la colonisation les vastes régions inexploitées d'Ontario et de l'Ouest.

Troisième transcontinental—Grand Tronc Pacifique.—Avant que les ambitions continentales du Canadien Nord se fussent ouvertement manifestées, il était question de construire une autre ligne transcontinentale. Vers la fin du siècle, le Grand Tronc commença à jeter un œil d'envie sur les magnifiques recettes que procuraient au chemin de fer Canadien du Pacifique les régions de l'ouest. En 1902, le Grand Tronc soumit au gouvernement fédéral la proposition de construire une ligne allant de North Bay jusqu'au littoral du Pacifique, s'il lui était accordé une subvention de \$6,400 en espèces et de 5,000 acres de terre par mille de voie. En 1903, le gouvernement répondit à cette offre par une contre-proposition; au lieu d'avoir son terminus à North Bay, la ligne se continuerait à l'est jusqu'à Moncton, Nouveau-Brunswick; la section de l'est, entre Moncton et Winnipeg, serait construite par le gouvernement et louée au Grand Tronc pour une période de 50 ans, le locataire ne payant aucun loyer pendant les sept premières années et ensuite 3 p.c. du coût de la construction pendant les 43 autres années.