

commission parlementaire se prononça contre la réalisation de l'entreprise à cette époque. 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 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 titres 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 Pacifique commença à acquérir de petits embranchements destinés à alimenter son trafic; citons, entre autres, le North Shore, le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental en 1881; la ligne de Winnipeg à Manitou en 1882; l'Ontario & Québec, le Credit Valley et la ligne Toronto, Grey & Bruce en 1883; le St-Lawrence & Ottawa et le Manitoba Southwestern en 1884; le North Shore de la Nouvelle-Ecosse en 1885; l'Atlantic & Northwestern en 1886; le West Ontario Pacific en 1887; le 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.

Le second transcontinental—Le Grand Tronc Pacifique.—Vers la fin du siècle le Grand Tronc, qui avait déjà une ligne de prolongement de l'ouest jusqu'à Chicago, soumit au gouvernement canadien un projet lui permettant de participer à la colonisation et au développement de l'ouest. Il était proposé de louer des lignes depuis Chicago jusqu'à Winnipeg, via Minneapolis, et avec les secours du gouvernement de construire une voie de Winnipeg jusqu'à la côte du Pacifique. Le gouvernement objecta qu'une trop grande partie de ce réseau passerait par les Etats-Unis et un second projet fut soumis pour la construction, à l'aide de subsides plus considérables, d'une ligne depuis North Bay jusqu'à Winnipeg. En 1903 le gouvernement proposa un autre plan: au lieu de s'arrêter à North Bay la ligne devait se prolonger jusqu'à Moncton, Nouveau-Brunswick, la section de l'est entre Moncton et Winnipeg devant être construite par le gouvernement et louée au Grand Tronc Pacifique pour une période de cinquante ans, ce dernier ne payant aucun loyer au cours des sept premières années et 3 p.c. sur le coût de la voie pendant les 43 autres années. La moitié occidentale du chemin de fer entre Winnipeg et Prince Rupert devait être construite par le Grand Tronc Pacifique, le gouvernement garantissant l'intérêt sur les obligations jusqu'à concurrence de 75 p.c. du coût de la construction qui ne devait pas dépasser \$13,000 par mille dans la section des prairies et \$30,000 par mille dans la section des montagnes. Le Grand Tronc accepta de mauvais gré cette proposition et c'est ainsi que commença la construction du Transcontinental National et du Grand Tronc Pacifique.

Le troisième transcontinental—Le Canadien Nord.—Le troisième transcontinental, le Canadien Nord, a son commencement en 1896 quand Mackenzie & Mann terminèrent un tronçon de 125 milles pour la Lake Manitoba Railway and Canal Co., incorporée en 1889. Plus tard, les mêmes entrepreneurs acquirent la charte du Winnipeg & Hudson Bay, du Manitoba & South Eastern, de l'Ontario & Rainy River et du Port Arthur, Duluth & Western. Aidé du gouvernement du Manitoba qui désirait établir une concurrence au Canadien Pacifique, le Canadien