

truit depuis Sioux-Lookout, sur la ligne du *National Transcontinental*, jusqu'à Fort-William (Ont.). Le *Grand Trunk Pacific* fut formellement ouvert à la circulation le 1^{er} janvier 1916.

Le *National Transcontinental* commença la construction de sa ligne reliant Moncton à Winnipeg en 1905. Une fois celle-ci terminée en 1915, le gouvernement s'attendait que *Grand Trunk Pacific* exécutât son contrat et prit en charge l'exploitation du *National Transcontinental*. Le *Grand Trunk Pacific* soutint, cependant, que les frais excessifs de la construction des nouvelles lignes et sa piètre situation financière ne lui permettaient pas de remplir ses engagements. Après de longues négociations, avec le *Grand Trunk Railway Company of Canada* et le *Grand Trunk Pacific*, le gouvernement fédéral décida de prendre en charge l'exploitation du *National Transcontinental*. C'est ainsi que le *National Transcontinental* fut exploité à partir du 1^{er} juin 1915 par la même direction que les Chemins de fer du gouvernement canadien. Le 20 novembre 1918, son exploitation fut confiée au conseil d'administration du *Canadian Northern Railway*.

Le *Canadian Northern* devait ses débuts à l'entreprise conjointe de deux hommes, sir William Mackenzie et sir Donald Mann, qui, en 1896, acquirent la charte de la *Lake Manitoba Railway and Canal Company* pour la construction d'une ligne allant de Gladstone à Winnipegosis, villes situées toutes deux dans la province du Manitoba. L'année suivante, ils commencèrent la construction d'un chemin de fer partant de Winnipeg et s'étendant au sud-est vers la tête des Grands lacs, en vertu de la charte du *Manitoba and Southeastern Railway*. Vers la même époque, ils commencèrent aussi la construction de l'*Ontario and Rainy River Railway* s'étendant à l'ouest à partir de Port-Arthur. Après 1899, ces diverses sociétés devinrent connues sous le nom de *Canadian Northern Railway*. Le *Minnesota and Manitoba Railway* se fit accorder une charte aux fins de construire une ligne de raccordement à travers le "North West Angle", l'extrémité septentrionale de l'État du Minnesota (É.-U.).

Le *Canadian Northern* entendait au début construire une ligne depuis la tête des lacs jusqu'à Winnipeg et dans le nord du Manitoba, puis à travers les Territoires du Nord-Ouest d'alors jusqu'à Prince-Albert et Edmonton. En 1901, un embranchement fut construit depuis Dauphin jusqu'à Gilbert-Plains et en 1903, la direction décida, au lieu de construire la ligne qui devait passer par Prince-Albert, de continuer celle de Dauphin,—via Grandview,—à travers la partie plus centrale des Territoires du Nord-Ouest jusqu'à Edmonton. Les travaux de la ligne principale se poursuivirent vigoureusement, de sorte que le 30 juin 1910 le réseau du *Canadian Northern* comptait 3,281 milles de voies actives à l'ouest du lac Supérieur.

Une fois son premier objectif atteint, le *Canadian Northern* décida de s'étendre vers l'est à partir de Port-Arthur (Ont.) et vers l'ouest à partir d'Edmonton (Alb.) pour devenir ainsi un réseau vraiment transcontinental. Des filiales furent formées dont les chartes permirent de commencer et de prolonger jusqu'au début de 1914 ces extensions.

Le financement du *Canadian Northern* s'était fait surtout à l'aide de garanties des gouvernements, soit des gouvernements provinciaux dans les débuts et plus tard du gouvernement fédéral. La société, devenant plus importante, en vint à pouvoir utiliser son propre crédit pour se financer et, ainsi, obtenir de fortes sommes en émettant des stock-obligations perpétuelles et des obligations convertibles à valoir