

l'est par l'*Union Pacific Railway*. Le Canada avait besoin d'être réuni par un réseau ferroviaire. Le premier élément de ce réseau, l'Intercolonial, fut entrepris presque immédiatement après 1867, le gouvernement se chargeant de faire les levés du parcours, de construire les voies et d'exploiter le chemin de fer. Il reliait Halifax à Québec via Moncton, Campbellton et la vallée de la Matapédia. Le premier train direct d'Halifax à Québec arriva à Lévis le 6 juillet 1876.

La construction du chemin de fer Intercolonial, sur une distance de 561 milles, ne fut certes pas facile même si le gouvernement impérial garantissait les obligations émises par le gouvernement canadien. La construction du *Pacific Railway*, sur une distance de près de 2,000 milles entre North Bay (Ont.) et Vancouver (C.-B.), fut encore beaucoup plus formidable. En 1871, lorsque la Colombie-Britannique entra dans la Confédération, le gouvernement Macdonald s'engagea lui-même à commencer la construction du chemin de fer dans les deux ans et à le terminer dans les dix ans. C'était impossible. Premièrement, il fallait que des levés techniques du parcours soient effectués et personne ne savait où trouver un itinéraire économique et pratique pour traverser la Colombie-Britannique. Riche de l'expérience précédente où le gouvernement avait assumé la construction de l'Intercolonial, le gouvernement Macdonald décida de confier à une entreprise privée le contrat de construction du *Pacific Railway*. Macdonald savait que le projet était suffisamment important pour absorber plus que les capitaux disponibles au Canada, puisque d'après les estimations de Sandford Fleming (1827-1915) il en coûterait au moins 100 millions de dollars. Les financiers de Montréal et ceux de Toronto étaient intéressés et les Américains voulaient également fournir des capitaux. Tous ces conflits d'intérêts ont abouti au célèbre scandale dit du *Pacific* qui entraîna la chute du gouvernement conservateur de Sir John A. Macdonald en 1873.

Le nouveau premier ministre libéral, Alexander Mackenzie (1822-1892), fit progresser les travaux d'arpentage et de construction effectués par le gouvernement dans la mesure où le permettaient les deniers publics. Pendant tout son mandat, il dut se débattre pour acquitter les coûts énormes des levés de Sandford Fleming en Colombie-Britannique, et il commença la construction de la voie entre Fort William et Winnipeg. Cinq ans plus tard le gouvernement conservateur reprit le pouvoir mais la progression des travaux de construction fut ralentie par la pénurie de fonds publics jusqu'à l'automne de 1880, année où fut constituée une compagnie privée suffisamment puissante financièrement pour mener à bien l'énorme tâche. La compagnie Canadien Pacifique se mit à l'œuvre et en moins de cinq ans les travaux étaient terminés, grâce au dynamisme du directeur général, William Van Horne (1843-1915), et à l'appui substantiel du gouvernement canadien. De plus, le gouvernement avait construit la section la plus difficile entre Kamloops et Vancouver.

Ce fut le Canadien Pacifique qui permit au gouvernement Macdonald de transporter des troupes canadiennes vers l'ouest pour vaincre les forces combinées de Métis-Indiens lors de la rébellion dans le Nord-Ouest de mars à mai 1885. La Police montée du Nord-Ouest avait maîtrisé et pacifié l'Ouest depuis 1873, mais elle ne pouvait réprimer une émeute de l'envergure de celle qui eut lieu en 1885. Le procès et l'exécution de huit Indiens pour le massacre survenu à Frog Lake et d'autres mouvements de rébellion ne provoquèrent pas beaucoup de controverse dans l'Est mais l'exécution de Louis Riel (1844-1885), le chef de la rébellion, suscita une polémique. Bien que l'Église catholique eût condamné Riel pour apostasie, son sort suscita la sympathie des Canadiens français. Le gouvernement Macdonald se trouva coincé entre deux fractions: d'une part les Ontariens et certains habitants de l'Ouest qui réclamaient la mort de Riel, et d'autre part les Québécois et d'autres habitants de l'Ouest qui, tout en reconnaissant la culpabilité de Riel, estimaient que le gouvernement Macdonald était également coupable d'avoir provoqué la révolte en premier lieu. L'exécution de Riel eut entre autres pour conséquence de miner suffisamment la popularité du parti conservateur au Québec pour permettre à Honoré Mercier (1840-1894) de remporter la victoire de justesse aux élections de 1886. Le parti reprit suffisamment de terrain pour causer la défaite définitive de Mercier en 1892, mais il ne réussit jamais à se dissocier complètement de l'affaire Riel.

Macdonald mourut en juin 1891 et fut remplacé par Sir John Abbott, à qui succéda en décembre 1892 Sir John Thompson (1844-1894), premier homme politique originaire de la Nouvelle-Écosse à devenir premier ministre du Canada. Thompson mourut subitement en 1894 et le gouvernement conservateur perdit les élections de 1896, après avoir été 18 ans au pouvoir, à cause de la question des écoles du Manitoba, sujet controversé et complexe. C'était là l'une des multiples questions délicates concernant le droit des minorités provinciales aux écoles séparées. Durant les années 1870 le Manitoba avait élaboré son propre système d'écoles