

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 Trunk, 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 & Quebec, 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 Montreal & Lake Maskinongé en 1892.

Second Transcontinental.—Canadian Northern.—Le second chemin de fer transcontinental, qui portait le nom de Canadian Northern, fut commencé en 1896 par MacKenzie et Mann par la construction de 125 milles de voie ferrée, du Lake Manitoba Railway & Canal Company incorporé en 1890. Plus tard, ces entrepreneurs acquirent les droits de certaines autres compagnies, telles que "the Winnipeg & Hudson Bay, the Manitoba & Southwestern, the Ontario & Rainy River et the 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 Canadian Northern 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 Canadian Northern 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 Trunk Pacific.—Avant que les ambitions continentales du Canadian Northern se soient ouvertement manifestées, il était question de construire une autre ligne transcontinentale. Vers la fin du siècle, le Grand Trunk 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 Trunk 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 Trunk 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. Le tronçon ouest du chemin de fer, c'est-à-dire entre Winnipeg et Prince Rupert, devait être construit par le Grand Trunk, le gouvernement garantissant l'intérêt des obligations émises, à concurrence de 75 p.c. du coût de la construction, lequel coût ne devait pas excéder \$13,000 par mille dans la zone des prairies et \$30,000 par mille dans la zone montagneuse. Cette proposition fut acceptée et l'on commença bientôt la construction de cet immense réseau.

Effet de la guerre sur les chemins de fer.—Le rapport Drayton-Acworth. Avec ces deux nouveaux réseaux et maints embranchements en cours de construc-