

Les travaux furent alors vigoureusement poussés, le tracé de la ligne à l'ouest de Winnipeg fut complètement changé, une route située plus au sud fut adoptée et la "Kicking Horse Pass" dans les Montagnes Rocheuses fut choisie à la place de la "Yellow Head Pass" et à la fin de l'année 1882, les trains circulaient sur une longueur de 605 milles à l'ouest de Winnipeg.

Cependant l'hostilité de la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc et des compagnies de chemin de fer américains du Pacifique fut si grande et elles usèrent de leur influence d'une manière si active que la nouvelle compagnie trouva les marchés monétaires de Londres et de New-York pratiquement fermés pour elle, ce qui la mit dans l'impossibilité d'obtenir des fonds pour l'avancement des travaux : pour lui aider dans ce moment de crise, le gouvernement, le 10 novembre 1883, consentit à garantir l'intérêt de 3 pour cent par année sur un capital de \$65,000,000, pour dix années à partir du 17 août 1883, la compagnie déposant entre les mains du gouvernement de l'argent et des sûretés s'élevant à \$15,942,645 et aussi des certificats d'actions de la valeur de \$35,000,000, étant le reste des actions du capital ; ce capital-actions devait être remplacé par des sûretés équivalentes lorsqu'il serait retiré pour être placé sur le marché. Sur les sommes ci-dessus, le gouvernement entreprit de payer comme intérêt, semestriellement, à la banque de Montréal la somme de \$975,000. Sur cette somme de \$15,942,645, la compagnie paya le 16 novembre 1883 celle de \$5,561,733 et s'engagea à payer \$2,853,912 le 1er février 1884, et la balance s'élevant à \$4,527,000 dans l'espace de cinq années, avec l'intérêt de 4 pour cent.

Vers ce temps, la compagnie représenta au gouvernement, que si le parlement voulait avancer une certaine somme, elle s'engagerait à compléter le chemin à une date beaucoup plus rapprochée que celle indiquée dans le contrat.