

de fer du Pacifique. L'honorable ministre déclarait l'autre jour, pour éluder la question, que le maximum des rampes sur le Union Pacific était de 116 pieds et le minimum des courbes de 11 degrés. L'honorable ministre s'est entièrement trompé. Il y a quelques années, je demandais à son prédécesseur, ou le ministre des chemins de fer d'alors — parce qu'en effet, l'honorable ministre n'est pas encore ministre des chemins de fer — si le maximum des pentes sur le Union Pacific était de 90, et il m'a répondu que c'était 90. Mais en prévision de questions que l'on pourra soulever sur le sujet, et vu qu'il arrive quelques fois que les pentes et les courbes qui se trouvent sur quelques embranchements du Union Pacific sont prises pour celles de la ligne principale, j'ai eu le soin de me procurer un état officiel des autorités compétentes, indiquant quelles peuvent être les pentes et les courbes du Union Pacific. L'honorable député de Norfolk-Nord (M. Charlton) écrit, à ma demande, au commissaire des chemins de fer, à Washington, une lettre, en mars, et voici la réponse à cette lettre :

DEPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,
BUREAU DU COMMISSAIRE DES CHEMINS DE FER.
WASHINGTON, D. C., 12 mars 1885.

HONORABLE JOHN CHARLTON,
Ottawa, Canada,

CHER MONSIEUR—En réponse à vos questions au sujet des rampes, des courbes et de la nature des ponts construits sur le chemin de fer Union Pacific, j'ai l'honneur de soumettre les faits suivants :

(a) Maximum des pentes, le nombre de milles qu'ont ces pentes, etc. : Le maximum des pentes est de 89.76 pieds par mille, et la longueur totale de toutes les pentes moins fortes est de 833.18 milles. La moyenne des pentes est de 24.33 pieds par mille. La longueur de niveau est de 188.18 milles.

(b) Courbes sur le chemin, rayon de chacune d'elles, etc.—Le total des courbes est de 22,508.43, ce qui donne une moyenne par mille de 119.37°, ou 2 26° par corde de 100 pieds, et le plus court rayon est de 942 pieds. Il n'y a aucun moyen dans ce bureau de déterminer la longueur des courbes qui se trouvent sur les pentes.

La longueur totale de la ligne courbe est de 188.56 milles, étant environ 18 pour 100 de la longueur totale du chemin.

(c) Le matériel, la classe et le caractère des ponts, etc. Plus des trois quarts de toute la longueur des travées de pont sont en fer, d'un excellent dessin et d'une force considérable. Tous les autres ponts sont en bois, dans une excellente condition, et entièrement capables de supporter un lourd trafic.

Votre très respectueux
W. H. ARMSTRONG,
Commissaire.

Vous trouverez dans plusieurs documents imprimés et dans des rapports officiels auxquels j'ai eu accès — et j'en parle après les avoir lus — la confirmation de ce qui est avancé dans la réponse ci-dessus, bien qu'il y ait un rapport, non au sujet du Union Pacific, à proprement parler, mais au sujet de quelques embranchements et de quelques extensions —

M. POPE : C'était mettre le Central avec le Union Pacific.

M. BLAKE : Nous discutons à la fois sur l'Union et le Central quand le contrat du chemin de fer du Pacifique était devant nous, et on nous a dit que c'était le Union Pacific qui devait servir de type, et non le Central Pacific. L'honorable ministre prend le Union et le Central, et tout le système de ces deux lignes ; il les mêle ensemble pour les fins de son argument, parce qu'il trouve sur le Central des courbes de 10 ou 11 degrés et des pentes de 117 pieds, et il nous dit que c'est le type que nous avons choisi.

M. POPE : C'est une partie du Union Pacific.

M. BLAKE : Ce n'est pas une partie du Union Pacific. Il ne s'agissait pas de ce chemin lorsque le contrat du chemin de fer du Pacifique a été passé. Ces deux chemins n'ont pas le même type, et nous avons adopté le type du Union Pacific et non celui du Central. Comparez les pentes. Vous avez un maximum sur le Union Pacific de moins de 90 pieds, et il y a seulement 16-32 milles de ce maximum. Sur le chemin de fer du Pacifique canadien, sur le tracé permanent, il y a plus de 52 milles ayant 116 ou 117 pieds de pente, au maximum. Mais vous avez aussi la ligne provisoire, dont

M. BLAKE.

on se servira pendant longtemps, et qui a une pente de 237 pieds. Sur l'Union Pacific il y a une courbe minimum de 6 degrés, et sur la ligne projetée du Pacifique canadien, les courbes dépassent même 10 degrés ; il y en a une de 10-40 degrés. Mais sur la ligne temporaire il y a une courbe de 11-30 degrés.

Quelle est la courbe de la ligne canadienne ? Sur la ligne du chemin de fer du Pacifique canadien, à part la ligne provisoire et sa courbe de 11.30°, il y a 142 courbes de 10 degrés ; 62 de 9 degrés ; 338 de 8 degrés ; 114 de 7 degrés ; 39 de plus de 6 degrés, ou 687 courbes en sus du nombre minimum des courbes sur la ligne choisie comme type. Pour ce qui regarde le nombre total des courbes, il n'y en a pas moins de 4,258 de 6 degrés et au-dessous, ou pas moins de 4,945 en tout. Il y a des courbes sur un parcours de 900 milles, ou 35 pour 100 de toute la longueur de la ligne. Sur le Union Pacific les courbes se rencontrent sur seulement 18 pour 100 de la totalité de la voie. Ainsi, le chemin de fer du Pacifique canadien a environ deux fois le nombre de courbes qui se trouve sur la ligne adoptée comme type ; puis, vous n'avez pas moins de 206 courbes doubles, et je suppose que chacun sait ce que signifie une courbe double en matière de chemins de fer. Ces détails proviennent des réponses aux questions posées au ministre des chemins de fer, et des renseignements incomplets fournis par ce ministre. La Chambre n'a jamais reçu aucun tableau indiquant les pentes et les courbes divisées par sections d'un mille chacune.

Quand mon honorable ami (M. Mackenzie) avait entrepris la tâche de trouver un tracé pour la ligne du chemin du Pacifique canadien, il prit les précautions ordinaires, et vous trouverez dans les livres bleus, préparés par les ingénieurs, des tableaux indiquant les divisions par milles, les pentes et les courbes, et l'alignement du chemin. Quand l'honorable ministre a fait son exposé au sujet du mérite respectif des lignes proposées pour la ligne courte de Montréal à Halifax, il a inséré dans son livre bleu ces tableaux des pentes et des courbes. Il savait que vous ne pouviez pas connaître le mérite de la ligne sans tableaux. Mais, M. le Président, le gouvernement n'a jamais obligé la compagnie du Pacifique à préparer ces tableaux ; il ne les a jamais fait préparer lui-même ; il ne les a pas encore en sa possession. Du moins il ne les avait pas l'autre jour, car quand j'ai posé la question, on m'a répondu que ces tableaux étaient seulement en voie de préparation, lorsque la partie du chemin de fer du Pacifique dont il s'agit est en voie de construction depuis quatre ou cinq ans. Ainsi, ce qui est essentiel, ce qui doit être fait avant de fixer définitivement le tracé, n'a pas encore été fait. Bien que le tracé définitif soit adopté ; bien que la construction soit avancée et presque achevée ; bien que le pays ait payé pour tout cela, le gouvernement n'a pas fait préparer ces tableaux indiquant ces pentes et ces courbes, ces tableaux qui lui étaient nécessaires pour bien connaître ces pentes et ces courbes, et qui étaient nécessaires aussi comme renseignements pour la Chambre et le pays.

Mais, M. le Président, je sou mets à la Chambre les conclusions auxquelles je suis arrivé en examinant les renseignements généraux que j'ai pu me procurer, et je maintiens que l'exposé que j'ai fait indique un très fâcheux état de choses au sujet de notre grande route transcontinentale, et surtout au sujet du changement de tracé. On a changé la route pour diminuer d'un certain nombre de milles, ou plutôt d'un incertain nombre de milles, la longueur de la ligne. Je ne saurais dire au juste quelle sera la diminution ; parce qu'il y a beaucoup de divergence d'opinion. Quelquefois, l'on dit 69, ou 70 milles ; d'autrefois, environ 100 milles. Je prétends que les avantages d'un tel raccourcissement sont bien plus contrebalancés par les difficultés climatiques que j'ai mentionnées, et par les pentes raides et les courbes à faible rayon dont j'ai aussi parlé. Je crois que la sagesse de mon honorable ami, dans le choix du tracé de