

Le chemin de fer du Canadien Pacifique: clé de la porte de l'Ouest

Après des années de rêves et de problèmes politiques, la Canadian Pacific Railway Company fut officiellement constituée en société le 16 février 1881; cela fera donc 98 ans ce mois-ci. Ses pionniers furent M. George Stephen, président de la Banque de Montréal et premier président du Canadien Pacifique; M. R.B. Angus, directeur de la même banque; M. D.J. McIntyre, directeur du Canada Central Railway; et M. James J. Hill, surnommé le "bâtisseur d'empires" qui devint par la suite président de la Great Northern Railway. Plus tard, M. Donald Smith, le futur Lord Strathcona, et Sir William Van Horne se joignirent à cette gigantesque entreprise.

L'article qui suit décrit l'extraordinaire aventure que constitua la construction du chemin de fer. Il a été rédigé à partir de renseignements contenus dans la revue Canadian Scene ainsi que de données et de photos obtenues auprès de la société CP Rail.

A l'époque de la Confédération, soit en 1867, l'Ouest canadien, aujourd'hui hautement industrialisé et très prospère, n'était rien de plus qu'une vaste région de prairies et de montagnes. On n'y trouvait guère qu'un petit nombre de forts entourés de palissades, de postes de traite de la Compagnie de la baie d'Hudson et seulement trois grands centres: la colonie de la rivière Rouge, où s'étend aujourd'hui la ville de Winnipeg; la région de l'or, le long du fleuve Fraser et dans le district du Caribou; les peuplements de l'île de Vancouver. En tout, 25 000 habitants. D'un côté, la colonie de la rivière Rouge était séparée des habitants du Dominion du Canada par une bande de 1 200 km de forêts, de rochers et de lacs, et de l'autre, 1 920 km de nature sauvage l'isolait des peuplements de la Colombie-Britannique.

Le chemin de fer assure l'intégrité du territoire canadien

Les colons de la Colombie-Britannique, qui joignit la Confédération en 1871, devenant ainsi la sixième province du Canada, se demandaient si c'était une bonne idée de s'unir à un pays dont ils étaient séparés par des obstacles géographiques. C'est la promesse faite par le gouvernement fédéral de construire, dans un délai de dix ans, un chemin de fer transcontinental, lien à la fois permanent et rassurant avec le reste du Canada, qui finalement fit pencher la balance.

Proposition déraisonnable

L'enjeu était de taille. La toute jeune nation s'était engagée à construire un chemin de fer plus long que celui que venaient tout juste de terminer les États-

Unis, forts d'une population dix fois plus nombreuse et d'un gouvernement fédéral déjà presque centenaire.

Le contrat signé avec le gouvernement prévoyait, entre autres, des octrois de \$25 millions et de 10 millions d'hectares à la Compagnie, y compris les lignes en voie de construction ou déjà construites par le gouvernement.

La construction du grand chemin de fer transcontinental a été divisée en trois sections. La première s'étendait de Callender, sur le lac Nipissing, à Fort-William, sur le lac Supérieur; la seconde traversait les Prairies de Winnipeg aux montagnes Rocheuses; et la troisième constituait l'extrémité ouest d'un difficile tronçon de 600 km à travers les montagnes.

Au-dessus du lac Supérieur, il fallut tracer la voie à même un roc vieux de plus de 1,5 milliard d'années, ou l'établir sur des marécages qui semblaient sans fond. Il arriva souvent qu'après avoir déversé des tonnes de roches pour donner à la voie une assise solide, on s'apercevait le lendemain que la voie avait disparu dans les marécages; tout était à recommencer.

Le tronçon de 12,8 km, surnommé la "Grande Pente", construit en 1884 et situé à l'ouest de Banff (Alberta) s'avéra un véritable cauchemar qui dura 25 ans. Certaines sections étaient inclinées à 3,5 et 4,4 p.c., ce qui représentait à l'époque un des escarpements les plus abrupts du monde. Le premier train (affecté aux travaux) qui descendit la pente s'emballa et quitta la voie, tuant trois employés.

Des centaines de kilomètres de granit, de marécages insalubres, de vallées et, enfin, les montagnes Rocheuses quasi infranchissables, voilà les obstacles qui



Le 7 novembre 1885, M. Donald Smith, l'un des administrateurs du chemin de fer, pose le dernier crampon à Craigellachie, à la gorge Eagle.

Photos Archives du Canadien pacifique

