

dans la région du Pacifique. Or, si ces abris étaient considérés originairement, comme nécessaires à ce chemin, ils ont été compris dans les estimations de l'année dernière, pour terminer le chemin; mais, si ces abris n'ont pas été considérés, dans le principe, comme une nécessité, ils sont devenus nécessaires dans la suite, avec les progrès de la construction, et vous avez, par conséquent, une preuve additionnelle, fournie par la compagnie elle-même, que des difficultés nouvelles, d'un caractère sérieux, des difficultés causées par le climat, ont surgi depuis, et je ne puis dire jusqu'à quel point elles sont sérieuses, et quelle est la nature de ces difficultés.

Je me suis efforcé, avant de lire ce qui est devenu de notoriété publique par le moyen des journaux, d'obtenir une information officielle de la part de la droite, et mes efforts ayant été vains, j'ai ramené le sujet devant la Chambre dans l'espoir que nous pourrions encore obtenir cette information. Puis, après la question climatérique, qui est pleine de difficultés sérieuses, il y a encore la question des pentes et des courbes. Comme je l'ai dit, ce n'est pas seulement une question de prix par mille de chemin de fer, c'est aussi une question de rampes et de courbes. Dans le débat qui a eu lieu l'année dernière, quand, après que j'eus parlé, l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Ives) entreprit la tâche de soutenir la position du gouvernement, il traita très habilement plusieurs sujets, entre autres, la question des rampes et des courbes, et, comme vous pouvez le voir dans le rapport des débats, il déclara que l'on avait fait tout ce qui était possible pour que le chemin de fer du Pacifique eût des pentes douces et des courbes faciles. Or, par la passe de la Tête-Jaune, les pentes ont en maximum 1 sur 100 pieds, ou 52·80 pieds par mille. Les pentes raides de 52·80 pieds se trouvent toutes dans l'étendue de 30 milles, et la plus longue pente raide n'a que $3\frac{1}{2}$ milles.

Tel est l'état de choses qui existe dans la passe de la Tête-Jaune. Par la passe du Cheval-qui-Rue, il y a plus de 52 milles ayant une pente de 116, ou 117 pieds par mille, c'est-à-dire, plus du double du maximum de la pente par la passe de la Tête-Jaune, et plus de trois fois plus longue que cette dernière passe. En comparant ces choses, vous avez dans un cas 16 milles de pente de 52·80 pieds, et vous avez dans un autre cas 52 milles de pente de 116 ou 117 pieds.

Ceci est entièrement indépendant de la ligne provisoire, qui doit être permanente pendant plusieurs années, et sur laquelle on transportera l'immense trafic prévu entre la Chine et l'Europe et *vice versa*. Sur cette ligne provisoire les pentes ont $4\frac{1}{2}$ pieds par 100 pieds, ou 237 par mille. Les pentes sont si raides que de sérieux accidents sont arrivés. Dans un cas, un train de construction rompit ses freins, et un grand nombre d'hommes furent blessés, et il y a sur l'étendue de la pente deux de ce qu'on appelle rails de recul, arrangement par lequel, si vous trouvez qu'un train vous maîtrise, vous pouvez le diriger hors la voie principale, et lui faire monter une petite côte, afin de l'arrêter. Voilà l'espace de chemin sur lequel doit être transporté le trafic du Pacifique pendant quelques années—c'est-à-dire, sur un chemin ayant une pente de 237 pieds par mille, et protégé par des rails de recul. Sur les 119 milles à l'ouest du sommet des montagnes Rocheuses, il n'y a que $11\frac{1}{2}$ milles, environ, qui soient de niveau.

Pour ce qui regarde les courbes, voici ce que nous voyons. Sur la ligne de la Passe de la Tête-Jaune, sur le tracé de mon honorable ami de York-Est, il n'y a qu'une courbe de 8 degrés, et il y en a plusieurs de 7 degrés. Ces courbes de 7 degrés sont de niveau, ou leurs pentes sont très douces. Je n'ai guère besoin de dire à la Chambre que cette considération est très importante. En effet, la combinaison de pentes et de courbes raides augmente les difficultés, et l'on a coutume, quand c'est praticable, de compenser les courbes par les pentes. Mais, comme je l'ai dit, la courbe dans la Passe de la Tête-Jaune a, dans son maximum, 8 degrés, et il y en a plusieurs de 7 degrés. Maintenant, quel est l'état des

choses sur les 119 milles à l'ouest du sommet de la ligne tracée? Il n'y a pas moins de 103 courbes de 10 degrés, 37 de 9 degrés, 76 de 8 degrés, et de moins de 9 degrés, formant en tout 216 courbes de cette espèce difficile. Et ceci ne comprend pas toutes les courbes, parce qu'il y en a de très raides sur la ligne, au delà des 119 milles. L'étude que j'ai faite ne m'a pas mis en état de me rendre compte de toute la ligne, et je n'ai examiné que cette section de 119 milles, d'après les informations imparfaites qui nous ont été données. Ainsi, le nombre total des courbes sur ces 119 milles est de 691. Sur le parcours d'un mille, il y a environ 2,000 pieds de ligne tangente. Sur une autre partie, la tangente est de 1,500 pieds, et il y a plusieurs autres tangentes de plus de 2,000 pieds. Dans un endroit, sur un parcours d'environ 2,200 pieds, il y a cinq courbes comme suit: l'une de 10 degrés à droite; l'autre de 10 degrés à gauche; une autre de 8 degrés à droite; une autre de 8 degrés à gauche, et 6 degrés à droite. Il y a autant de détours que la présente administration en fait elle-même. Sur 12 milles consécutifs, il y a 123 courbes, dont 18 de 10 degrés, 9 de 9 degrés; 19 de 8 degrés; 15 de 7 degrés, et de moins de 8; 2 de 6 degrés, et de moins de 7; ou 63 courbes de cette classe de plus que sur le chemin de fer Union Pacifique, et ces courbes se trouvent sur une rampe de 116 pieds en moyenne. Tel est l'état de choses.

Je dis que l'honorable ministre des chemins de fer a autorisé le choix de ce tracé par la passe du Cheval-qui-Rue, avant d'avoir devant lui les plans et profils, indiquant qu'il y eût par cette passe une route praticable, conformément aux stipulations du contrat. Le gouvernement s'est ainsi lié dès le début, et je puis attirer votre attention sur l'arrêté du conseil et les rapports de sir Charles Tupper. Ce dernier déclarait dans ces rapports qu'il avait refusé, sur l'avis de l'ingénieur, de recommander le tracé du chemin du Pacifique à travers les prairies du Nord-Ouest, et au delà d'un point particulier sur ces prairies parce qu'il s'étendait vers Calgary et le Cheval-qui-Rue; or, parce qu'au delà de ce point, qui est commun aux deux routes, la route par Tête-Jaune et celle par Cheval-qui-Rue, je n'autoriserai pas, ajoutait-il, le choix définitif du tracé jusqu'à ce que vous me montriez la praticabilité d'une ligne par Cheval-qui-Rue, conformément au contrat. Telle était sa détermination, et il refusait d'autoriser le choix d'un tracé au-delà du point que je viens de mentionner. Je puis montrer des arrêtés du conseil postérieurs, passés sous la direction du ministre suppléant des chemins de fer. Par ces arrêtés, et à la suite de l'ordre en conseil précédent, et sans s'appuyer sur aucune information établissant qu'il y aurait une ligne praticable par Cheval-qui-Rue, conformément au contrat, le ministre suppléant des chemins de fer a autorisé le choix du tracé de la ligne dans une direction vers le sud, et par cette autorisation il engage le gouvernement à accepter la route de Calgary et de Cheval-qui-Rue.

M. POPE : Non.

M. BLAKE : Que l'honorable ministre compare l'arrêté du conseil et les rapports de M. Schreiber et de sir Charles Tupper, avec son propre arrêté du conseil et ses propres rapports, et il sera incapable de dire "Non," sans se mettre en contradiction avec ces rapports. La route a été autorisée vers Cheval-qui-Rue avant qu'il eût la preuve qu'une ligne conforme aux conditions du contrat était praticable par cette passe. Le gouvernement a adopté cette route en outrepassant ses pouvoirs. Il avait le pouvoir d'autoriser un tracé conforme aux conditions du contrat, et, dans les arrêtés antérieurs du conseil, et les rapports recommandant le tracé de la ligne, les rampes et courbes sont représentées comme ne dépassant pas les conditions du contrat, et le gouvernement, sur ces rapports, a approuvé le choix du tracé. Mais en la présente occasion, le gouvernement a excédé ses pouvoirs, parce qu'il a accepté des pentes et courbes qui excèdent ce qui était convenu pour le chemin