

en partant d'un point situé près de la traverse des Selkirks.

Cette coulée se dirige à l'ouest vers l'océan Pacifique, et je constate que le ministre des chemins de fer, en réponse à une question posée par moi au commencement de la session, a déclaré qu'il n'avait aucun rapport au sujet des avalanches de neige dans cette région; mais que les ingénieurs ont reçu instruction de faire des observations à ce sujet. Plus tard, en réponse à une autre question posée par moi, sur l'information que j'avais reçue de l'ouest, le ministre des chemins de fer déclara que la compagnie avait demandé de changer le tracé qu'il avait déjà choisi dans cette localité, et d'en choisir un autre, parce que le premier était impraticable. Et pourquoi? En conséquence des avalanches de neige. Et l'autre jour j'ai demandé si le nouveau tracé avait été soumis au gouvernement, et l'honorable ministre des chemins de fer a répondu que ce tracé ne lui avait pas encore été soumis. Mais dans sa première réponse, il nous dit que l'on se proposait d'adopter un tracé, qui allongerait la ligne de quelques 3½ milles. Le gouvernement n'a donc pas encore un tracé praticable à travers la chaîne des montagnes Selkirk. En effet, si la compagnie était en position de soumettre les profils et les plans et toutes les informations qu'elle possède au sujet d'un tracé praticable, ayant depuis longtemps informé l'honorable ministre des chemins de fer qu'elle ne pouvait se servir du tracé qu'elle avait d'abord adopté, et qui avait été approuvé, elle aurait soumis au gouvernement le nouveau tracé et les raisons à l'appui.

Mais l'honorable ministre n'a pas encore soumis aucun renseignement au sujet des avalanches de neige. Or, ceci est une question des plus importantes. Vous trouvez aux deux grandes traverses, qui se trouvent dans le changement de tracé, s'il n'y en a pas trois, si les montagnes d'Or ne doivent pas être considérées comme une troisième, vous trouvez, dis-je, des désagréments de rochers et des avalanches de neige, qui assument des proportions formidables. Vous vous trouvez, enfin, sans information sur la question de savoir s'il y a un tracé réellement sûr et praticable à travers ces montagnes. L'honorable ministre des chemins de fer n'a reçu, ou, dans tous les cas, n'a soumis à la Chambre aucun renseignement au sujet des avalanches de neige sur la ligne du Pacifique dans les Selkirks; mais je me suis procuré des informations qui ont pu transpirer dans le public, et je les lirai à la Chambre, afin de jeter du jour sur la question du moment, vu qu'il n'est pas possible d'obtenir des informations authentiques et officielles sur un sujet aussi important. Je prie la Chambre d'observer qu'en agissant comme on l'a fait; qu'en choisissant le tracé définitif du chemin de fer du Pacifique, dans le Nord-Ouest, avant de résoudre l'importante question de traverser la chaîne des Selkirks et des autres montagnes Rocheuses par une étude suffisante du terrain et des effets produits par le climat, on s'est aventuré dans la route sur laquelle on travaille actuellement. Or, je dis qu'en agissant ainsi, l'on a commis une grande imprudence dont le gouvernement est responsable. Il y a longtemps, déjà, les sauvages qui habitent cette région nous avaient signalé les obstacles qui s'y trouvent. En 1865, M. Moberly, ingénieur, écrivait ce qui suit au sujet de cette partie du Nord-Ouest :

J'essayai d'engager les sauvages à m'accompagner sur tout le parcours de la traverse de la chaîne des Selkirks.

Dans un autre passage il dit :

Tous mes efforts furent inutiles. Ils m'affirmèrent que si nous pénétrions dans ces montagnes, nous serions ensevelis dans la neige et que nous n'en sortirions jamais.

Dans un autre passage :

Nous nous trouvâmes bientôt à 500 pieds au-dessous du sommet. Les montagnes avoisinantes sont escarpées, et il se rencontre fréquemment des traces d'avalanches de neige.

Le *Herald* de Calgary, du 19 février dernier, contient le rapport suivant :

M. BLAKE

Le caporal McDonald a quitté la deuxième traverse du mont Colombie, le 8 février, à parcourir à cheval 30 milles à l'est, jusqu'au penchant ouest des monts Selkirk. Etant parvenu jusque là, il s'est trouvé à 14 ou 15 milles du sommet, et incapable d'aller plus loin, excepté à pied, et encore très difficilement. La raison pour laquelle le caporal McDonald s'est trouvé incapable de parcourir à cheval cette région montagneuse, c'est qu'à partir du point où il laissa sa monture, et en droite ligne jusqu'au sommet, la passe était encombrée d'avalanches de neiges et de glaciers détachés. Les avalanches de neige étaient transformées en monceaux de glace ayant jusqu'à 50 pieds d'épaisseur.

Les hommes de Muir, sous la direction du contre-maître Garner, étaient occupés à déblayer le chemin Tote, qui avait été le plus obstrué par les avalanches. Le 8 février, le jour où McDonald a quitté la deuxième traverse, une avalanche, s'est détachée à six milles à l'ouest du sommet, au camp McKenzie, et un nommé Robert Miller y a perdu la vie. Miller était le cuisinier du camp. Le même jour une autre avalanche s'est détachée à quatre milles à l'ouest du sommet, au camp Ross McDermott. Trois hommes furent ensevelis vivants sous cette avalanche, et on ne les a pas revus depuis. L'un de ces hommes, un Français, se nommait Dulac. Quand l'avalanche eut lieu, ce Français et deux autres furent atteints par elle, et ils n'ont pas reparu depuis. Une troisième avalanche s'est détachée du sommet de la chaîne de montagnes, où se trouvait le magasin de Hill. Il y avait à ce moment un certain nombre d'hommes dans le magasin. Heureusement, l'avalanche ne toucha que légèrement le magasin, dont le coin, à l'ouest, fut enseveli; mais les hommes qui s'y trouvaient, réussirent à s'échapper par les chéssis, à l'Est des Selkirks. McDonald mit une journée et demie à atteindre le sommet des monts Selkirks. Arrivé là, il obtint un cheval du détachement stationné à cet endroit, et se rendit à cheval à la coulée du Castor, une distance de 28 ou 30 milles.

Le penchant oriental des monts Selkirks est exempt d'avalanches, et est préféré par ceux qui travaillent sur le chemin au penchant occidental. De fait, les hommes qui travaillent sur le penchant ouest, abandonnent l'ouvrage à cause du danger. Ils partagent évidemment la même opinion que les sauvages mentionnés par M. Moberly. Ces sauvages lui ont dit: "Que s'il pénétrait avec ses hommes dans ces montagnes, ils se perdraient tous dans la neige et ne pourraient jamais en sortir; que, de fait, le chemin, à partir du sommet des monts Selkirks, à l'ouest, et au delà de la deuxième traverse dans la chaîne d'Or, est considérablement obstrué par la neige. Dans la chaîne d'Or, le chemin a été couvert par une avalanche et les "atteignages de Wright ont été bloqués."

Je trouve de plus, dans le *Courier*, en date du 12 mars 1885, cette déclaration:—

M. Bowen a constaté que le principal sujet de conversation, à la coulée Moosomin, était le grand nombre d'avalanches qui obstruaient les travaux. Les ouvriers sur le chemin paraissent saisis de panique, et plusieurs d'entre eux refusent de travailler à cause du danger, d'autres se mettent en grève pour avoir des salaires plus élevés, et ils demandent \$3.50 par jour. Les avalanches paraissent se détacher principalement sur le penchant occidental des monts Selkirks, et sur le penchant oriental de la chaîne d'Or. Quelques-unes d'entre elles ont eu lieu aussi sur le penchant oriental des monts Selkirks. L'une d'elles a balayé, il y a une quinzaine de jours, pour \$65,000 d'approvisionnements, appartenant à Holt, l'entrepreneur. Lundi, cependant, on a recouvert ces approvisionnements, et la perte ne se montera, finalement, qu'à environ \$10,000.

Le magasin de Hill, au sommet des Selkirks, a été également emporté. A l'ouest du sommet, le chemin est bloqué de neige, les avalanches se renouvellent presque tous les jours. Wright, l'entrepreneur, dont les hommes travaillent sur le penchant oriental de la chaîne d'Or, fait venir, maintenant, ses approvisionnements par la coulée du Castor, le chemin conduisant à Kamloops étant complètement bloqué. Jusqu'à présent six hommes, connus, d'après les informations reçues, ont péri sous ces avalanches; mais il y en a d'autres, dont les noms sont inconnus, et qui ont subi le même sort. Il y avait, parmi les travailleurs, un rumeur annonçant que le tracé de la route allait être quelque peu changé à cause des dangers provenant des avalanches. Au lieu de chercher à pénétrer par les passes centrales, le chemin passera sur le flanc des montagnes, et les trains seront mieux abrités par le roc creusé.

Telle est, M. le Président, l'opinion des journaux sur l'état de choses qui existait dans cette région. J'aurais été heureux si l'honorable ministre des chemins de fer nous eût fait un exposé authentique, basé sur les rapports des ingénieurs du gouvernement et de la compagnie, et sur les rapports des ingénieurs. C'était, d'après moi, son devoir de le faire. Je crois que le parlement a droit d'être informé du résultat des opérations. Nous devrions connaître l'effet produit sur la route par les influences climatiques, cette route qui fut choisie sans prendre les précautions nécessaires, sans faire les études voulues, avant de l'adopter définitivement à la demande de la compagnie. Je dois aussi attirer l'attention sur le fait qu'il se trouve dans les ordres du jour déposés sur le bureau de la Chambre une somme considérable destinée à des abris contre la neige, non seulement pour la section du chemin situé sur la rive nord du lac Supérieur, mais la plus grande partie pour la section du chemin située