

moyenne d'environ un pied par mille. De là en gagnant l'est, sur un parcours de 800 milles, vous descendez un autre plan incliné, soit six pouces par mille. Il s'ensuit donc qu'il n'y a pas de région plus favorable à la construction d'un chemin de fer. En effet, la ligne traverse le bassin de la baie d'Hudson et de la baie James, bassin couvert d'une riche couche d'alluvion et une région presque plane. Les rapports que les arpenteurs envoyés à travers toute l'étendue de cette région expriment tous ce que je viens de dire. Le gouvernement d'Ontario a déjà fait arpenter dans cette région, 200 milles immédiatement à l'ouest du lac Abitibi. Il a fait tracer une ligne est et ouest et relever le niveau sur plusieurs points. Le terrain est légèrement ondulé ; mais le niveau est à peu près le même sur tout le parcours. Il sera donc des plus faciles de construire une voie ferrée dans ces conditions. Un député (M. Haggart), membre de l'autre Chambre, nous a dit qu'il faudra consacrer deux années et demie à faire les explorations et arpenteages requis. Mais une période presqu'aussi longue a déjà été consacrée depuis à ce travail, et des partis d'ingénieurs ont fait des études techniques sur la région à partir de North-Bay jusqu'à un point situé à dix-sept milles en deçà de Winnipeg, et en ont fait des plans et profils. Naturellement, la compagnie n'est pas disposée à fixer trop hâtivement sa ligne dans les endroits habités, où la population est dense comme dans les environs de Winnipeg et dans cette cité même, ne voulant pas se faire écorcher dans les expropriations qu'elle sera obligé de faire. Elle n'est pas disposée à révéler le point d'arrivée et de sortie à Winnipeg. Elle veut attendre jusqu'au dernier moment pour le faire. Dans le désert, la ligne peut être tracée immédiatement ; mais dans les districts où il y a déjà beaucoup d'habitants, il vaut mieux ne pas déterminer le tracé avant que la compagnie soit prête à commencer les travaux de construction. J'ai vu les plans des explorations faites à l'est de Winnipeg, et chacun des membres de cette Chambre peut les voir, lui-même, s'il le désire. Je suis allé dans les bureaux du Grand Tronc à Montréal et les fonctionnaires de ces bureaux m'ont permis d'examiner ces plans. J'ai vu les plans préparés pour 248 milles de la ligne située à l'est de

Winnipeg. A l'endroit qui sépare le Manitoba de l'Ontario, la ligne rencontre la partie la plus difficile de toute la route. Les travaux de construction à cet endroit seront très-durs ; mais les rampes, à cet endroit même, ne seront pas autres que celles que j'ai déjà mentionnées. On a mis sous mes yeux les plans et profils dressés à la même échelle que ceux qui seront déposés dans le ministère des Chemins de fer et Canaux, soit une échelle de 400 pieds au pouce. Les plans horizontaux donnent la délinéation du sol et indiquent les diverses élévations sur tout l'itinéraire. Les profils indiquent aussi les quantités de travaux à exécuter sur chaque section—c'est-à-dire, la quantité de roche à miner, la quantité de terre à enlever ou à rapporter, etc., ainsi que l'estimation du coût de l'ouvrage. Ces plans m'ont été montrés par l'ingénieur en chef du Grand Tronc, M. Stephens, avec l'autorisation de M. Hays, lui-même, et j'ai consacré deux jours à les étudier.

L'honorable M. MACKEEN : Les plans que vous avez vus sont-ils le résultat d'explorations récentes ?

L'honorable M. CASGRAIN : Ils sont de date très-récente, et les bureaux du Grand Tronc en reçoivent tous les jours. Puis, des études spéciales avec des instruments de précision ont été faites également à l'ouest, à partir de Winnipeg jusqu'à Edmonton ; puis à travers les montagnes rocheuses par le défilé de la rivière au Pin (Pine River Pass) et aussi par la vallée de la rivière la Paix (Peace River Pass). Par ce dernier passage la distance d'Edmonton à Port-Simpson est de 1.063 milles. Par le passage de la rivière au Pin la route est un peu plus courte, mais les rampes sont bien meilleures par la rivière la Paix. On fait peu d'objection relativement à la construction du chemin à partir d'Edmonton jusqu'à la côte du Pacifique ; mais on jette de hauts cris du moment qu'il s'agit de faire passer ce même "Transcontinental" à travers Ontario, la province de Québec et les provinces maritimes.

Plusieurs paraissent croire que la partie orientale du Canada peut se passer de chemins de fer, et personne ne se plaint lorsqu'on propose la construction de milliers de milles de chemins de fer dans le Nord-Ouest et les montagnes rocheuses où

il n'y
bes et
gagnan
pes su
26 pied
où la p
pieds p
nadien
endroit
et le c
voies d
contre
sera re
tal. Je
teur de
coute
connaît
qu'une
à ramp
nadien
et celle
Tronc-
douces
endant
de gori
laires,
aussi f
de la li
lée de b
bes aya
saires.
sant or
degrés,
endroits
seront
que le
plus qu
partie c

L'hon
que vie
teurs s
rapport
sés dan
et Can
chiffres
ployés
ques d

L'hon
pliqué
dans le
réal, av
M. Wa
plans p
gnie du