

pour considérer certaines résolutions concernant le chemin de fer du Pacifique canadien.

M. BLAKE : Lorsque la Chambre s'est ajournée, hier soir, je parlais de la route du chemin de fer; question sur laquelle il y a quelque chose à dire, non seulement à cause de son mérite intrinsèque, mais aussi parce que les honorables messieurs de la droite y ont fait allusion, à propos d'autres questions importantes des pentes, courbes, et l'alignement du chemin. J'ai dit que je n'avais pu approuver le changement de route du chemin de fer du Pacifique canadien. L'honorable député, le secrétaire d'Etat, a déclaré à tort—comme je l'ai démontré hier soir par le discours de sir Charles Tupper—que les explorations qui ont été faites sous l'administration de l'honorable député de York-Est (M. Mackenzie) avaient été complètement inutiles. J'admets qu'une partie aurait été plus utile si la route eût été adoptée par les deux gouvernements, celle de la passe de la Tête-Jaune, a heureusement été conservée. Il est bon de remarquer que le gouvernement, de même que le gouvernement de mon honorable ami, a formellement adopté la route qui, d'après les explorations, était jugée la plus convenable, et ce ne fut que lorsque l'entreprise eut été accordée à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, que le gouvernement consentit à changer de route. Ce changement fut le résultat des considérations dans lesquelles on n'accorde pas l'attention voulue à la question topographique du pays que devait traverser le chemin. Je fais cette déclaration sans hésiter, car les documents publics prouvent qu'il n'y a eu aucune recherche d'une route réellement praticable, lorsque la compagnie insista auprès du gouvernement pour qu'il consentit à approuver sa détermination d'aller vers le sud. Je crois que la compagnie se basait sur la possibilité de trouver une route à travers les montagnes Rocheuses, ou les chaînes des Selkirks et d'Or, et ils avaient l'intention de s'assurer une route au sud, à travers les prairies, pour deux raisons. D'abord, parce que c'était considéré comme une route facile, ne demandant pas beaucoup de ponts, aucun en effet qui fût considérable, excepté sur la Saskatchewan, et un autre beaucoup moins dispendieux sur l'Assiniboine, ce qui est peut-être une plus grande objection, parce que la compagnie pensait qu'il lui serait plus facile de contrôler et dominer le trafic du Nord-Ouest. Le plutôt elle possèdera la ligne jusqu'aux frontières internationales, moins il y aura de danger que l'on demande la construction d'une ligne au sud de leur chemin.

C'est là les points de la politique de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, qui ont mené à cette conclusion. Elle a construit sa ligne à travers un pays inférieur au territoire de la route centrale. J'attire l'attention sur le fait que la déclaration faite par le premier ministre est devant la Chambre, et elle prouve qu'il n'y a pas eu un seul *homestead* de pris entre le 3ème et le 4ème méridien, sur le chemin de ceinture de 48 milles, et il y en a eu 23 entre le 4ème et le 5ème méridien, soit un total de 23 *homesteads* sur plus de 400 milles de chemin de fer, entre la Mâchoire-d'Orignal et Calgary. Je signale ce fait comme étant d'une grande importance. J'attire aussi l'attention sur le second fait qu'entre le 3ème et le 4ème méridien la compagnie a accepté 524,100 acres, tandis qu'elle s'engageait à rejeter 126,720 acres, soit environ un quart de l'étendue acceptée. Ce chiffre est aussi très important. Je ne crois pas que l'on veuille contester le fait que le territoire est inférieur. Je remarque à ce sujet ce qui suit dans un discours que prononça sir Richard Temple, à Winnipeg, en septembre 1884 :

Ils désiraient faire entendre que le chemin de fer du Pacifique canadien n'était que le commencement d'un vaste réseau de chemins de fer, ni plus ni moins que l'artère principale devant donner naissance à une foule d'embranchements, l'épine dorsale du corps politique, les autres membres, bras et pieds, devant venir par la suite.

Sans doute le chemin de fer du Pacifique canadien traverse un pays riche, mais cependant ce n'est pas le plus riche, le pays le plus riche se

trouve loin au nord, et il y faut construire des embranchements jusqu'à. On a dit que la ligne principale aurait dû être plus au nord, mais il n'y a aucun doute que nous avons adopté le meilleur endroit, car cette ligne principale est presque aussi droite qu'une flèche d'un océan à l'autre.

Les travaux d'embranchements qu'il reste à construire étaient probablement ce que l'on aurait dû appeler le cri du Nord-Ouest.

Ils avaient eu plusieurs demandes de la part des cultivateurs, à l'effet de construire un embranchement vers le sud, afin d'établir un raccordement avec les chemins de fer américains.

Il faudra prendre en considération l'importance pressante de ces questions.

Je crois que l'honorable monsieur émettait le sentiment général qu'il avait constaté dans un long voyage à travers le Nord-Ouest, avec ses confrères de l'Association Britannique; et il donnait l'impression du peuple du pays, au sujet de la qualité relative du terrain sur chacune des deux routes, et aussi quant à la nécessité des embranchements vers le sud, de même que vers le nord. Il signale en même temps la sagesse, selon lui, de construire une ligne droite, mais nous savons qu'en fait de chemin de fer, la ligne la plus droite n'est pas toujours la plus courte. Les pentes et les courbes contribuent fortement à déterminer la longueur d'une ligne de chemin de fer. Il y a aussi la question du climat. Dans la passe de la Tête-Jaune, tel que rapporté par les ingénieurs qui ont fait de longues explorations dans cette région, qui la traversent fréquemment, et aussi d'après les rapports des explorateurs et voyageurs, il n'y a aucune trace d'avalanches. Mais dans les montagnes Rocheuses et les Selkirks, et peut-être dans la chaîne d'Or, le cas est tout à fait différent.

Si vous consultez les documents déposés sur le bureau de la Chambre, vous trouverez que le vice-président et gérant général, M. Van Horne, a demandé, dans le mois de septembre dernier, je crois, la permission d'adopter comme permanente, pendant quelques années, la ligne provisoire, qui contourne une partie de la ligne principale projetée dans la passe du Cheval-qui-Rue. La raison pour laquelle il demande que cette ligne provisoire—une ligne avec des pentes de 237 pieds par mille et avec des courbes très raides—soit considérée comme permanente pendant quelques années, c'est, comme il le déclare, parce qu'il y a des désagréments de rochers, le long du tracé de la ligne principale, et il y a aussi des avalanches de neige qui descendent d'un glacier situé sur le sommet du mont Stephen. Les ingénieurs ont observé ces désagréments de rochers et ces avalanches de neige depuis longtemps; mais ils n'ont pas été capables de décider quelle serait la route qui permettrait le mieux d'éviter les dangers et les difficultés qu'offre cette localité. Il faudra aux ingénieurs plusieurs années d'observation pour pouvoir fixer permanentement la ligne principale aux endroits les plus convenables à travers la passe du Cheval-qui-Rue. En conséquence, dit M. Van Horne, je demande votre approbation pour ouvrir le chemin et l'exploiter pendant quelques années, en nous servant de la ligne provisoire que nous avons construite pour faciliter les travaux de construction.

Il nous fait voir que les pentes raides dont je viens de parler les pentes de 237 pieds par mille, ainsi que les courbes—ce qui est peu d'accord avec les descriptions brillantes du grand trafic direct avec la Chine et le Japon, dont nous entendons parler—ne sont pas un inconvénient sérieux pour le présent, parce que le trafic sera comparativement faible pendant quelques années, et ne pourra aucunement se comparer avec le trafic qui se fera dans la région des prairies. Ainsi, dans la demande du président de la compagnie et l'acquiescement du gouvernement à cette demande, nous avons la preuve que l'on va se servir de la ligne provisoire pendant quelques années, afin que l'on puisse voir quelle sera la tracé que l'on pourra adopter permanentement; l'on a aussi la preuve qu'il y a des difficultés dans la passe du Cheval-qui-Rue, qui n'existent pas dans la passe de la Tête-Jaune. J'arrive maintenant à la question des montagnes Selkirks, situées près de la coulée Illecillewaet, qui descend