

LE GRAND TRONC PACIFIQUE



QUAND après quelques années d'une direction vigoureuse et agressive, le vieux Grand Tronc devint une voie ferrée de première classe, la compagnie se mit en quête d'une porte de dégagement sur le Pacifique. L'Ouest Canadien, vers le même temps, attirait déjà capitalistes et colons. Si les directeurs ont alors songé à la possibilité d'une extension de Chicago à travers les États, encore plus à l'Ouest, ils eurent peu de peine à se convaincre que le chemin de l'Orient, le chemin le plus court et le plus sûr, se trouvait à travers le Canada, à travers les terres à l'Est des provinces de la prairie, à travers les régions minières et les forêts de la Colombie Anglaise septentrionale.

C'est en novembre 1902 que M. Hays, vice-président et gérant général du Grand Tronc, fit connaître son intention de construire à l'ouest de North Bay, le terminus occidental du Grand Tronc, à travers l'Ontario septentrional, le Manitoba et les territoires jusqu'à la côte.

Le Canada sommeillait presque léthargiquement depuis si longtemps, son réveil avait été si lent que les plus fins observateurs seulement se rendirent compte qu'il était complètement éveillé. Un sourire béat accueillait la proposition de M. Hays. Elle semblait un rêve, sans doute un beau, grand, splendide rêve, mais un rêve impossible. M. Hays le savait réalisable. Il discutait, encore et plus, avec ses collègues, enleva la tête reposée et plus grande se faisait la clarté, plus tranchée devenait aussi sa détermination.

Charles M. Hays avait, quelques dix années auparavant, quitté l'emploi de Wabash, où il avait acquis la plus grosse somme de son expérience dans les chemins de fer, pour devenir gérant général du chemin de fer Grand Tronc du Canada. Bures étaient les hommes de chemins de fer en Amérique, qui envisageaient la nouvelle position de M. Hays. Le Canada était alors creusé pour un pays d'où sortaient de jeunes gens de talent se rendant aux États-Unis pour y faire fortune. Personne n'aurait pu le Canada, si ce n'est ceux en train d'aller en pays étranger. Jusqu'à ce temps la haute direction du chemin de fer Grand Tronc partait de Londres, tandis que les affaires de son principal rival Canadien étaient gérées à Montréal.

Maintenant le bureau du président est toujours en Angleterre mais ce fut le gérant qui dirigea les affaires de la compagnie au Canada, avec l'assentiment et la pleine confiance du président. M. Hays quitta la gérance du chemin de fer pour devenir le président du Southern Pacific; il revint bientôt cependant au milieu de nous en qualité de vice-président et gérant-général du Grand Tronc, car il avait de fortes objections à ce que les affaires de chemins de fer soient mêlées aux affaires politiques. Il se mit à l'œuvre, dès son retour, et on vit une armée de travailleurs autour des stations de signalement couper l'herbe, relever les charnières trop basses et passer de nouveaux dormants. De nouveaux bureaux généraux furent construits, de nouveaux ponts placés sur les rivières et les cours d'eau, et les anciens redressés; enfin on commençait la pose d'une double voie sur toute la longueur de la ligne principale de

Chicago à Montréal, près de mille milles. Ce vaste travail est maintenant complété.

Après une étude approfondie du plan, le gouvernement de Sir Wilfrid Laurier vit d'un bon oeil la construction du Grand Tronc-Pacifique. Il ne manquait pas de promoteurs d'une voie transcontinentale à travers le Canada, quelques-uns avaient fait des relevés au nord, bien au nord, cependant ils n'avaient pas pour les aider tout un système splendide de chemin de fer en opération comme les hommes du Grand Tronc en possèdent. Le Gouvernement Fédéral, l'auteur principal de l'état de prospérité qui règne par le Canada, a bien vu la nécessité de donner des moyens additionnels de transport pour les récoltes de l'Ouest. Un membre, au moins, du cabinet Laurier voulait que le gouvernement bâtît à ses frais et possédât et mit en opération cette nouvelle voie immense, mais Sir Wilfrid Laurier, guidé du Ministre de l'Intérieur, combattit victorieusement ses vues. Le pays possède déjà un chemin de fer qui a coûté quatre-vingt millions de piastres, qui n'a jamais rapporté un dollar et dont l'exploitation coûte au Canada deux millions de dollars par année. A ce taux, le

ser les millions nécessaires à la construction de la section ouest alors que le gouvernement demanderait au marché l'argent pour bâtir la partie est de la nouvelle voie. Ceux qui lisaient cette prédiction ne connaissaient pas la grande valeur des fameux champs de l'immense Nord-Ouest. Et la preuve c'est que l'un d'eux, le premier emprunt du Grand Tronc Pacifique n'était pas aussitôt mis sur le marché qu'il était souscrit plus de dix fois à Londres.

Naturellement, le gouvernement d'abord agit lentement, avec précaution. Quand l'importante commission du Transcontinental fut nommée, M. Hugh D. Lumsden, un canadien, s'il vous plaît! homme de grand mérite et d'expérience, fut choisi comme ingénieur en chef et le travail d'organisation commença.

Il fallait trouver des ingénieurs assistants, ingénieurs de district, ingénieurs de toutes sortes, hommes de transit, des niveleurs, des topographes, des arpenteurs, des mesureurs, des gardes, des huchers et des conducteurs de chevaux et voitures. On avait aussi besoin des services de bouchers experts, garde-magasin, cuisiniers et marmitons. Il fallait demander aux enfants de la forêt des guides recommandables et des murriers des bois. Quand toute cette grande armée d'ingénieurs et d'assistants fut organisée, équipée de pied en cap, le chef donna son premier commandement, et en marche pour le grand inconnu! Quelques-uns de ces vaillants vont mourir à la tâche, d'autres soldats vont désertir. Mais beaucoup resteront jusqu'à la fin et quand cette fin arrivera, disons dans sept ans, ils auront ouvert au voyageur la dernière solitude, et un monde entier l'extrême Ouest.

Les Provinces Maritimes et le Québec oriental sont assez bien connues, mais quand le premier vent se frayer un chemin dans la solitude qui commençait alors presque immédiatement à l'ouest de la vieille et intéressante cité de Québec, il lui semblait entrer dans une serre immense et en tirer en bas la trappe qui la cachait à la vue. Le Transcontinental qui s'élevait à Ottawa savait une chose -- qu'il y avait là-bas un ingénieur -- c'est tout ce qu'elle sut pour quelque temps.

Cependant, à tous les points accessibles, des explorateurs pénétrèrent dans la forêt, localisaient laes et rivières jusqu'à ce que l'hiver fit des ponts naturels et des chemins de neige. Vous, habitants du Sud, vous croyez qu'ils songèrent alors à hiverner ou à revenir; pas le moins du monde; ils commencèrent à travailler pour de bon. Vous n'iriez, par voir ces rudes voyageurs courir dans les sentiers depuis l'ouest de Québec, à l'est de Winnipeg et depuis le nord de North Bay, portant des provisions et rapportant au chef, à Ottawa, les rapports des différentes équipes.

La première découverte importante fut qu'au nord de la hauteur des terres, la voie passerait sur un terrain comparativement à niveau pour des centaines de milles; sol pourtant bien boisé et consistant en une riche argile. A la nouvelle que la ligne passerait au nord du versant septentrional, le gouvernement provincial d'Ontario commença à évaluer et aujourd'hui deux ou trois milles colons sont établis dans la partie communément appelée Ceinture d'argile; ils ont débarrassé des portions de forêts et

CONSTRUCTION DU GRAND TRONC PACIFIQUE



L'acte de la première pelle de terre à Fort William, le 11 septembre 1905.

transcontinental absorberait environ dix millions par année, avec nulle espérance de lui faire payer l'intérêt sur les cent cinquante millions, coût de sa construction. Non, nous ne croyons pas que le gouvernement actuel entreprendrait de mettre en opération une autre voie ferrée.

Les promoteurs, naturellement, demandaient une concession de terres dont l'exploitation leur eût permis de peupler le pays ouvert par la construction du nouveau chemin, mais le gouvernement, fidèle à sa promesse de garder les terres pour les colons, n'a pas voulu faire de concessions.

Le résultat de toutes ces négociations fut un contrat passé entre le gouvernement et le Grand Tronc Pacifique. L'opposition combattit avec acharnement le contrat projeté pendant deux parlements et finalement l'affaire vint devant le peuple du pays. Quand les votes furent comptés, il arriva que les plus fameux oppositionnistes avaient bel et bien été mis dehors de la politique. Pres des trois quarts des votants approuvèrent le projet du Grand Tronc Pacifique, le véritable point en litige.

On prédisait en certains milieux que la compagnie aurait de la difficulté à se procu-