

toutes les autres souscriptions, la construction de ces deux chemins doit être assurée.

La souscription totale du gouvernement en faveur des chemins de fer de la province est de \$5,280,000. — Rapport du *Canadian*.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Comme il semble exister beaucoup de confusion dans les idées que l'on se forme du projet ministériel pour la construction du chemin de fer du Pacifique, nous croyons devoir donner à ce sujet des explications qui pourront dissiper quelques ombres et faire disparaître des malentendus.

L'Acte de 1872 ordonnait que "le chemin de fer Canadien du Pacifique" serait construit, et s'étendrait depuis "quel que point situé sur le lac Nipissing" ou près de ce lac, et sur sa rive sud, "jusqu'à quelque point situé sur le littoral de l'Océan Pacifique."

Le tracé devait être déterminé sur le rapport des ingénieurs chargés de l'exploration et localisé au nord du Lac Supérieur.

D'après la convention conclue avec la Colombie, ce travail gigantesque devait être commencé le 1 juillet 1873 et terminé en dix ans, à compter du 1 juillet 1871, c'est-à-dire au 1 juillet 1881.

Cet engagement avait été contracté sans que l'on eût la plus faible idée des difficultés qu'il fallait vaincre, puisqu'aucune exploration n'avait été faite.

Pour des raisons que tout le monde connaît et qu'il n'est pas nécessaire de rappeler ici, le projet échoua; Sir Hugh Allan ne put négocier un emprunt en Angleterre et sa compagnie dut renoncer à la charte qu'elle avait obtenue du gouvernement.

Le 1 juillet 1873, les travaux n'étaient pas encore commencés et aujourd'hui, après avoir dépensé plus d'un million, il faudra encore dix huit mois pour terminer l'exploration et déterminer le tracé.

Le chemin de fer du Pacifique ne peut donc en aucun cas être construit dans les conditions ni dans les délais fixés en 1871.

Ce point bien établi, il reste à rechercher ce qu'il y a de mieux à faire sous les circonstances.

Il est indubitable que le Canada doit construire le chemin du Pacifique, d'abord parce qu'il s'y est engagé à l'égard de la Colombie et en second lieu parce qu'il est essentiel à son unité politique, commerciale et nationale.

Il doit le construire sur son propre ter-

ritoire comme une garantie de son indépendance des Etats-Unis. Mais il reste à examiner dans quelles conditions cette entreprise est réalisable et par quels moyens on atteindra mieux la fin qu'on se propose et que nous avons tous à cœur d'atteindre.

Ce serait une erreur de croire que la construction du chemin du Pacifique est une œuvre facile, peu coûteuse et qui n'entraînera que de légers sacrifices. Cette voie ferrée ne nous coûtera certainement pas moins de cent cinquante à cent quatre-vingts millions de dollars, et c'est une lourde charge à imposer à un peuple de moins de quatre millions d'âmes. Dans ces circonstances, c'est le devoir impérieux de l'homme d'état de rechercher les moyens de rendre le fardeau le moins lourd possible et de faire servir une entreprise à son propre avancement.

Le territoire qui sera traversé par le chemin du Pacifique diffère essentiellement.

Tandis que sur la plus grande partie de son parcours, il traverse des plaines magnifiques et d'une fertilité merveilleuse, ailleurs il court sur des abîmes. Il y a d'abord la région du lac Supérieur, qui est une vaste zone entrecoupée de montagnes, de rochers et de cours d'eau, où règne un froid rigoureux et qui est d'une colonisation à peu près impossible.

Puis au-delà de Manitoba, se trouve la région des Montagnes Rocheuses qui s'étend à des centaines de milles et où il n'y a pas encore de certitude que l'on puisse même construire un chemin de fer.

Un écrivain donne la description suivante de cette région :

"Bien qu'il soit vrai que la hauteur des montagnes à la Yellow Pass soit d'environ 9,000 pieds au dessus du niveau de la mer, cette passe elle-même n'a que 3700 pieds d'élévation. Mais il faut se rappeler qu'il n'y a pas ensuite de descente graduelle de l'autre côté en gagnant le Pacifique. On admet généralement trois rangées des montagnes rocheuses, la Selkirk, la Dorée et celle des Cascades. Les deux premières peuvent être regardées à bon droit comme ne formant qu'un seul plateau de hautes terres, avec des éclaircies ça et là produites par des courants ou plutôt des rivières qui gagnent l'Ouest par des gorges profondément encaissées, n'offrant presque point de vallées d'un côté ni de l'autre, ni aucun moyen connu jusqu'à présent d'y passer un chemin de fer gagnant l'Océan. Sans doute il y a une descente, car les rivières y ont tracé leur cours, mais rien qui puisse être utilisé pour un chemin de fer. Cet état de choses continue durant des centaines de milles, et de fait ce n'est qu'au moment où la rangée des Cascades est passée que la descente commence, et alors elle est pres-

qu'à pic puisqu'il faut descendre 3,000 pieds en 23 milles."

Tel est le caractère topographique des régions du lac Supérieur et des montagnes Rocheuses, qui donnent un parcours d'environ 1,300 sur les 3,000 milles du chemin du Pacifique.

La question maintenant est de savoir, si le Canada va dépenser dix années de son temps et quatre-vingts millions de son argent, à jeter un chemin de fer dans ces solitudes inhabitables, priver les provinces de communications entre elles, retarder la colonisation des terres fertiles et épuiser ses ressources sans objet, ou bien s'il adoptera une conduite toute contraire?

Dans notre opinion, le chemin de fer du Pacifique devrait être un instrument de colonisation, un moyen d'attirer l'immigration, et ce n'est qu'autant que les villes et les villages surgiront sur son parcours à mesure qu'il avancera; que les plaines fertiles qu'il traverse seront mises en culture de manière à approvisionner les travailleurs, que l'on réduira la charge qui pèsera sur chaque citoyen du Canada et que l'entreprise deviendra proportionnée à nos ressources. Au lieu d'être une cause d'affaiblissement, elle sera une source d'augmentation de population, de richesse et de puissance.

On comprend sans peine que si la Colombie, Manitoba et les fertiles territoires du Nord-Ouest étaient remplis d'une population active et laborieuse, le revenu du pays serait plus considérable, sa richesse plus grande et qu'il deviendrait facile de faire les sacrifices nécessaires pour compléter notre voie ferrée nationale à travers les Montagnes Rocheuses et la Région du lac Supérieur.

Or, tel est le but que se propose le gouvernement. Si nous le comprenons bien, son plan consiste 1^o à utiliser les voies d'eau qui existent entre le lac Nipissing et le lac Shebandowan, en les reliant, au point de leur interruption par un tronçon de chemin de fer; 2^o à construire les 90 milles de voie ferrée qui se trouvent de l'Angle du Nord-Ouest à Fort-Garry; 3^o de mettre Manitoba en rapport avec le réseau américain par un chemin de fer qui irait le joindre à Pembina; 4^o d'utiliser la Saskatchewan pour traverser la région des Montagnes Rocheuses et de construire sans retard le chemin qui irait au littoral du Pacifique, à travers un pays magnifique, qui offre les plus grands avantages à l'agriculture, à l'industrie et au commerce.

Quand ces travaux seront terminés, il restera à construire les deux dernières et plus difficiles sections, nécessaires pour nous donner une ligne complète et indé-