

courant de ce projet, nous analysons la première lettre et nous donnons en entier la seconde qui est bien la plus intéressante en ce qu'elle nous fait connaître les détails de l'œuvre projetée.

Dans un premier écrit l'Hon. John Young raconte comment le pont Victoria fut construit. Quand il en émit l'idée en 1846, on le traita d'insensé. Treize ans plus tard, le pont était construit, et dans les onze ans écoulés, de 1859 à 1870, le commerce et la propriété cotisée de Montréal avaient plus que doublé. En effet, pendant qu'en 1859 les arrivages de grains et de farine à Montréal équivalaient à 3,750,000 minots, en 1870 ils étaient de 13,190,798 minots.

En 1859 la valeur cotisée de la propriété était de \$26,800,296. En 1870 elle était de \$50,559,840.

En 1859 le tonnage océanique de ce port était de 94,660 tonnes, en 1870 il était de 316,846 tonnes.

En 1859, les revenus du havre étaient de \$79,714; en 1870 de \$169,787.

L'année dernière on a expédié de cinq ports des lacs une quantité de grains équivalant à 122,000,000 de minots, tandis qu'en 1859 l'exportation des mêmes produits des mêmes ports n'était que de 67,000,000 de minots.

« Il faut aussi se rappeler, continue M. Young, qu'un dixième seulement de la terre de ces Etats de l'Ouest est occupé et que la partie Nord-Ouest de l'Amérique Britannique du Nord a une superficie, au-delà du 98^e méridien et au-dessus de la 43^e ligne parallèle, égale à celle des Etats-Unis situés à l'Est du Mississippi, et toute entière parfaitement adaptée à l'agriculture. Jetez un regard sur la grande vallée de l'Outaouais et sur le commerce qui, j'espère pouvoir le démontrer, se déversera inévitablement par cette voie de l'océan pacifique, et sur son immense commerce de bois; et les plus défiant même devront reconnaître que j'ai de bonnes raisons de croire qu'un nouveau pont est nécessaire à Montréal, pour relier les chemins de fer de la Nouvelle Angleterre à ceux du Bas-Canada. »

Voici maintenant la lettre dans laquelle notre honorable correspondant développe tout son plan. Nous la recommandons fortement à l'attention du commerce du Canada tout entier.

Au Rédacteur du Négociant Canadien :

MONSIEUR, — Dans une lettre antérieure, j'ai donné le récit historique du premier pont qui a été jeté sur le St. Laurent et j'ai fait allusion aux avantages que cette œuvre et le Grand Tronc ont conférés au Canada et au commerce de cette ville. J'ai donné aussi quelques statistiques qui font voir que les arrivages de farines et de grains, la propriété cotisée de cette ville, les revenus et le tonnage maritime de son port ont plus que doublé durant les dernières onze années, et j'ai exprimé l'opinion que, l'augmentation de onze années prochaines devant être beaucoup plus considérable, la construction d'un nouveau pont sur le St. Laurent devenait une nécessité impérieuse en vue des chemins de fer de Québec, d'Ottawa et de ceux de l'Ouest.

En 1854, j'ai proposé et présenté au Parlement une pétition que j'ai lue au milieu des éclats de rire de mes collègues, demandant la construction d'une voie ferrée de l'océan pacifique à l'océan atlantique, via la rive sud du Lac Supérieur, traversant au saut Ste. Marie, descendant la vallée de l'Ottawa jusqu'à Montréal et delà se rendant sur le rivage de l'Atlantique. Six personnes seulement signèrent cette requête. Sir A. T. Galt et moi-même sommes les seuls signataires survivants.

Je mentionne ce fait pour marquer le grand changement d'opinion qui s'est opéré depuis quelques années; car aujourd'hui la compagnie

du Pacifique septentrional a construit plusieurs centaines de milles de son chemin depuis Duluth, sur le Lac Supérieur, et elle pousse énergiquement les travaux vers le pacifique. Il est vrai que cette voie ferrée est construite sur le territoire américain. On propose cependant d'en construire une parallèle totalement sur le territoire canadien, partant du St. Laurent à Québec et Montréal traversant la vallée de l'Ottawa, passant au nord du Lac Nipissing et du Lac Supérieur pour aboutir à Bute Inlet sur le Pacifique.

Considérant les relations amicales qui nous lient aux Etats-Unis ainsi que la valeur et le besoin que nous avons du capital qu'il nous faut pour perfectionner notre système de canaux et développer les vastes ressources de la Puisseance qui abonde par tout, il faudrait réfléchir sérieusement sur la question de savoir si en vue de la construction du Pacifique Septentrional, il ne vaudrait pas mieux différer pour un certain nombre d'années la construction d'un ligne parallèle et rivale sur le territoire canadien. Ne vaudrait-il pas mieux faire des embranchements partout où ils seraient nécessaires vers la ligne américaine, en épargnant l'immense dépense que nécessiterait la mise en opération de notre ligne rivale, qui passerait à travers un pays inhabité, et sans autre raison que le fait qu'elle se trouverait sur le territoire britannique ?

Le chemin du pacifique septentrional qui aboutit au Lac Supérieur doit traverser le Minnesota au sud de ce Lac. Ne serait-il pas plus sage, au lieu de construire la ligne projetée sur la rive nord jusqu'au pacifique, de rencontrer la ligne américaine par un pont au saut Ste. Marie et delà avoir un chemin presque direct au sud du Lac Nipissing à travers la vallée de l'Ottawa jusqu'à Montréal et Québec ?

L'océan pacifique se trouverait ainsi relié par chemin de fer avec Montréal, Québec, Halifax, St. Jean, Portland, Boston et New-York, tandis que le port de Montréal se trouverait 300 milles plus près du Pacifique, par la ligne d'Ottawa, que tout autre port de l'Atlantique.

Si j'ai raison dans ce que je dis de l'avantage de rencontrer le Pacifique septentrional actuellement en construction au saut Ste. Marie, pourquoi risquer toutes les chances commerciales de cette ligne pour une autre, qui comme l'Intercolonial, peut avoir des raisons militaires, mais que l'inconvénient d'être 250 milles plus long, de cette ville à Halifax que toute autre ligne par les Etats-Unis, aurait du faire abandonner.

Laissons de côté la question de savoir si la route projetée devrait être via le saut Ste. Marie et la rive sud du Lac Supérieur, ou si elle devrait suivre plein nord depuis le Lac jusqu'au pacifique; dans tous les cas, la route de la vallée de l'Ottawa par Pembroke, Hull, Ste. Thérèse ou St. Jérôme pour Montréal est la plus courte et la meilleure.

Si, cependant, il n'y avait que le Pont Victoria qui traverserait le St. Laurent, il serait impossible de l'atteindre par ce que le chemin d'Ottawa, pour éviter la Montagne de Montréal, serait obligé de faire un détour depuis le nord jusqu'à Lachine; et si cela était possible, Ste. Thérèse, St. Jérôme et toute la contrée au nord depuis St. André n'aurait pas de facilités de chemins de fer; le Pacifique ne pourrait se relier au chemin de la rive nord excepté par le moyen des quais étroits et encombrés du Havre. Cela doit sauter aux yeux de tout le monde.

Le pont Victoria actuel accommode naturellement le commerce de la vallée du St. Laurent, des lacs Ontario, Erie et Michigan, et tandis qu'un commerce considérable devra toujours suivre cette direction, en augmentant de valeur à mesure que les voies d'eau seront améliorées et complétées, elle ne peut répondre aux besoins de la partie du commerce du nord-ouest et de la vallée de l'Ottawa.

Je crois aussi que le chemin de fer de la rive nord de Montréal à Québec sera bientôt un fait accompli. Il ne peut y avoir de pont de chemin de fer à Québec, et considérant les énormes proportions du commerce de bois du St. Maurice et des autres rivières de la rive nord où

des moulins existent et qui fourniraient beaucoup de fret au chemin de fer pour les marchés américains, il semble absurde d'exiger que ce fret soit transporté à ou près de Lachine, de manière à atteindre le niveau du pont Victoria. Il est vrai qu'on pourrait percer un tunnel à travers la Montagne, mais il y a une limite au trafic sur ce Pont.

Un convoi prend ordinairement dix minutes pour le traverser; cela donne 144 convois en 24 heures. Sans doute que la rapidité peut être plus grande; mais pas beaucoup encore, et comme je suis informé que près de 100 convois y passent déjà quotidiennement, on verra qu'en vue de tous les faits mentionnés plus haut, et de l'accroissement de notre commerce futur à travers la vallée du St. Laurent ainsi que par le pacifique septentrional et le chemin d'Ottawa, le pont Victoria n'y suffira pas, et qu'en conséquence un second est devenu nécessaire.

De ce qui précède et qui ne peut être contesté, je conclus que la meilleure route pour atteindre Montréal par le nord sera par le côté est de la montagne et de relier les chemins de fer du pacifique, de Québec et d'Ottawa avec le réseau américain sur la rive sud, et que pour cela un pont est nécessaire.

Quand le projet du pont Victoria fut agité en 1846, on prétendit que le meilleur site était l'île Ste. Hélène, tandis que d'autres se prononcèrent pour un tunnel. Mr. Charles Legge, ingénieur civil, à qui son expérience dans la construction du pont Victoria prête une grande autorité en cette matière, a choisi un site différent. Il a fait dernièrement l'exploration d'un tracé. Il m'a rapporté qu'en laissant le côté nord, vis-à-vis la rue Fullum, et se dirigeant de là vers l'île Ronde, puis vers la rive sud, un peu en bas de l'île Ste. Hélène, on ne rencontre aucune difficulté insurmontable de construction.

Le courant Ste. Marie, ou le chenal navigable du St. Laurent, possède une largeur de 1450 pieds avec une profondeur maxima de 30 pieds. Il sera traversé par un tube de fer galvanisé, supporté par des piliers de pierre massifs, s'élevant à 120 pieds au moins au-dessus du niveau du fleuve, pour permettre aux vaisseaux océaniques de passer sans encombre. L'arche au-dessus du chenal aurait 340 pieds, tandis que les ouvertures de chaque côté auraient 24 pieds chacune. De l'île Ronde à la rive sud, au-dessus du chenal non-navigable du fleuve, le pont se composerait de 26 arches de 200 pieds chacune, de fer ou de bois, appuyées sur des piliers de pierre.

Du côté nord, le niveau du pont descendrait au niveau du terrain par une succession d'arches et joindrait le chemin de colonisation et celui de la rive nord.

De chaque côté de la partie tubulaire du pont, il y aurait des chemins pour voitures, de dix pieds de largeur, suspendus par des crochets placés au sommet du tube, pour la facilité du trafic ordinaire de voitures, tandis que le dessus du tube et des chemins de voitures serait couvert de planches et donnerait un passage de 36 pieds d'un bout du pont à l'autre.

Sur cette voie des lisses pourraient être posées sur lesquelles la compagnie des chars urbains transporterait ses passagers, donnant accès par une ligne transversale à l'île Ste. Hélène, en toute saison de l'année, au cas où cette île deviendrait — comme cela devrait être — un parc public pour le peuple.

Les piétons pourraient aussi se servir de cette route pour traverser le fleuve.

Durant six à huit semaines de l'année, le printemps et l'automne, quand il devient impossible de traverser le fleuve en bateau et en voiture, ce chemin offrirait les facilités nécessaires pour relier la ville à la rive sud.

Dans toutes les saisons de l'année, des milliers de citoyens se prévaudraient de ce pont dans le but de contempler le magnifique panorama dont on jouirait de cette position élevée.

La largeur totale du fleuve à ce point est d'environ 6,800 pieds, soit 2,4 0 pieds plus étroite que le pont Victoria et du viaduc construit du côté de Montréal. Cependant la