

en abondance, ainsi que dans les immenses régions du nord.

Le bois de corde y vaut \$1.00 la corde. Le chemin de fer construit, son prix doublerait probablement, et il pourrait être vendu avec profit à raison de \$5.00 par corde. En supposant qu'il en serait transporté 100,000 cordes, leur valeur de \$500,000 serait répartie comme suit : aux producteurs \$200,000 ; à la compagnie \$200,000, au marchand \$100,000.

Si Montréal vote un million de dollars, au bout de trois ans, elle sera rentrée dans sa mise de fonds. On calcule que le nord et la vallée de l'Ottawa peuvent fournir 46,000,000 de cordes de bois, c'est-à-dire approvisionner la ville durant 230 ans, à raison de 200,000 cordes par année.

Voici, dans une forme condensée sur quelles ressources la Compagnie croit pouvoir compter :

130,000 passagers à \$1.50 .....	195,000
68,000 tonnes de fret à \$1.20 .....	81,600
70,000,000 pieds de bois à \$1.83 par mille .....	131,000
100,000 cordes de bois à 2.00 par corde .....	200,000
<b>Total .....</b>	<b>620,200</b>
En mettant 10 p. 100 pour les frais d'exploitation, soit .....	496,160
<b>Il resterait une balance de profit de \$124,024</b>	
Plus, pour subsides gouvernemental .....	2,004
<b>Soit un total .....</b>	<b>\$126,028</b>

Cette somme servirait à payer l'intérêt et les dividendes, sur le montant de \$2,475,487 qu'il faudra prélever, ce qui donne à peu près 5 p 100.

Au point de vue du commerce local seul, il est donc très probable que le chemin ne paierait guère. Il en serait autrement s'il se reliant au Pacifique et s'il venait à écouler l'énorme trafic de l'ouest et de l'Asie.

Voici les conclusions du rapport de M. Legge :

Une question importante qui se rattache à ce projet, dans le cas où le chemin viendrait à former partie du chemin de fer Américain du Nord du Pacifique (de fait elle en forme la clé de voûte) est celle de la construction d'un pont sur le St. Laurent à ou dans le voisinage de Montréal, car on obtiendrait par ce moyen une communication indépendante par chemin de fer avec les Etats de la Nouvelle Angleterre.

Le Pont Victoria aura atteint dans quelques années sa capacité maximum pour le transit et sera mis à l'épreuve dans sa pleine mesure sous ce rapport, seulement pour suffire au commerce de la vallée du St. Laurent et de ses tributaires à l'ouest de St. Anne.

Le commerce actuel de la vallée de l'Outaouais, toutes gigantesques que soient encore ses proportions, n'est réellement qu'à son berceau, et aura besoin avant longtemps de tous les débouchés qu'on pourra lui trouver, par chemin de fer ou par eau ; à part cela il y aura tout le trafic qui s'écoulera sur le chemin de fer qui est appelé à unir l'Atlantique au Pacifique et qui transportera de ces points extrêmes et des localités intermédiaires le vaste commerce de la partie nord du continent. Il est peu d'esprits qui peuvent prévoir son étendue future ou les facilités de communication requises pour faire face à ce commerce.

Comme je regarde ce pont comme une œuvre indépendante du chemin, financièrement parlant, bien qu'il se rattache directement à sa prospérité, je n'y ferai pas longuement allusion en cette circonstance ; son coût devrait être réparti sur tout le pays que sillonnerait le chemin de l'Atlantique et du Pacifique et sa construction devrait être une entreprise essentiellement internationale.

Il faudrait une investigation et un rapport bien établis pour déterminer le lieu où l'on devrait construire ce pont et la forme qu'on devrait lui donner.

Plusieurs sites se présentent d'eux-mêmes. L'un pour un pont élevé en fer tabuleux, qui aurait un point d'appui près du pied de l'Isle Ste. Hélène, d'une hauteur suffisante pour permettre aux vaisseaux de passer au dessous, et continué sous forme d'un viaduc à travers la partie de la ville qui s'étend entre le Courant Ste. Marie et la hauteur de terre à la Cote à Barron. Le chemin de fer passerait à travers le tube comme dans le Pont Victoria, et de chaque côté du pont on pourrait construire une voie pour les voitures, large de dix à douze pieds pour le commerce ordinaire. On pourrait aussi faire passer au-dessus du pont les chars urbains qui seraient trainés par des engins à vapeur, et laisser des passages pour les piétons, etc.

Le pont construit de cette manière pourrait faire communiquer la rive sud avec la cité en toutes saisons de l'année, ainsi que la magnifique île de Ste. Hélène, qui convient si admirablement pour un parc.

#### UN NOUVEAU CHEMIN DE FER.

Le *Messenger de Sorel*, que nous avons souvent l'occasion de citer—nous apprend que des mesures viennent d'être prises qui assurent la construction du chemin de fer de *Montréal Chambly et Sorel*.

Il s'agit de relier la ville de Sorel et le district du Richelieu au réseau du Grand-Tronc en construisant un chemin à lignes qui laissant Sorel irait aboutir à St. Lambert,

Une charte a été obtenue à la dernière session du Parlement de Québec.

M. L. A. Sénécal est allé aux Etats-Unis pour faire des arrangements pour la construction du chemin. Son voyage a pleinement réussi. Il est revenu à Sorel avec M. Merrill & Noble, de la Cie du Vermont Central.

En vertu d'arrangements pris avec ces Messieurs, les travaux seront commencés au printemps et poussés avec l'énergie que sait déployer M. Sénécal dans ses entreprises. Il espère même voir le chemin en opération l'automne prochain.

Les municipalités seront appelées à souscrire une somme de \$125,000 ainsi répartie :

Chambly .....	\$30,000
St. Marie .....	25,000
St. Jean-Baptiste .....	10,000
St. Charles .....	10,000
St. Denis .....	10,000
St. Ours .....	10,000
Sorel .....	30,000
<b>Total .....</b>	<b>\$125,000</b>

M. Sénécal s'est déjà mis en rapport avec quelques unes des municipalités intéressées. Il en a reçu tous les encouragements désirables.

Voici les commentaires dont le *Messenger* accompagne la bonne nouvelle qu'il nous donne :

Il paraît très probable qu' aussitôt que le chemin sera complété une nouvelle ligne de vapeurs sera établie en connexion pour étendre ses communications avec Montréal et les ports d'en bas.

On parle aussi déjà, et très sérieusement, de substituer des lignes de fer aux lignes de bois sur le chemin de Richelieu Drummond et Arthabaska, afin de le mettre plus en état de répondre aux besoins du trafic que l'on attend.

Il est facile de prévoir l'immense résultat que l'accomplissement de ces grandes entreprises aura sur le progrès et le développement de notre ville. Sorel, avec le terminus de deux voies ferrées, avec deux lignes de vapeurs, en communication directe avec les Etats-Unis et probablement aussi avec un marché de bois que ne peuvent manquer de lui apporter les améliorations au chenal de navigation, doit légitimement s'attendre à compter, dans un avenir assez rapproché, parmi les villes importantes de la Puisseance. Sorel devra alors remercier l'homme actif et énergique, à l'esprit d'entreprise et à la clairvoyance auquel elle devra ces améliorations.

Ce tableau n'a rien de trop flatteur.

A ce propos, il ne serait peut-être pas mauvais pour les intéressés, de méditer le projet de chemin que suggérait l'autre jour un de nos confrères de la presse quotidienne.

Il s'agirait pour le comté de Berthier de jeter un chemin de bois dans l'intérieur, qui y amènerait les produits des établissements d'une grande partie des comtés de Joliette et de Berthier. Un tel chemin ferait de la ville de Berthier un poste important où se concentrerait un grand commerce. Les communications avec Montréal et les Etats-Unis seraient directes et constantes, tant par la navigation que par les chemins de fer de Richelieu, Drummond et Arthabaska et Sorel, Chambly et Montréal. Ce projet, s'il est aussi facilement réalisable qu'on le dit et que nous le croyons, serait certainement d'une très-grande utilité.

#### LA BANQUE DU PEUPLE.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Banque du Peuple a eu lieu lundi dernier, au bureau de la Banque, rue St. Jacques.

M. B. H. Lamoine occupait le fauteuil et M. A. A. Trotter agissait comme secrétaire.

Celui-ci donna lecture de l'Etat suivant des affaires de la Banque.

#### PASSIF.

Capital payé .....	\$1,600,000.00
Circulation .....	199,409.00
Dépôts sans intérêt .....	405,044.69
"    portant intérêt .....	450,23.88
Dividendes non-réclamés .....	3,291.65
Profits, toutes dépenses payées .....	174,085.53
Balance due aux autres banques .....	46,906.55
<b>Total .....</b>	<b>\$2,878,862.76</b>

#### ACTIF.

Billets escomptés .....	\$2,606,047.40
Hypothèques et Jugements .....	9,424.71
Propriété foncières .....	83,092.42
Balance due par les autres banques .....	21,044.33
Billets provinciaux .....	65,482.00
Espèces et lingots .....	52,170.14
Billets des autres banques .....	38,601.36
<b>Total .....</b>	<b>\$2,878,862.76</b>

Les profits des opérations de l'année dernière se sont donc élevés à \$174,085.53. Cette somme a été employée à payer des dividendes au taux de 7 p. 100 par année. Il reste une petite balance qui a été portée au fonds de réserve.

La Banque a vendu au gouvernement sa bâtisse actuelle moyennant \$150,000. Elle a acheté un terrain sur la rue St. Jacques, elle a érigé une bâtisse qui ne coûtera pas plus de \$32,000 à \$35,000. Tous frais payés, il restera une balance de \$100,000 qui sera aussi créditée au fonds de réserve.

Sur motion de M. Hill, secondé par M. Cumming, le rapport fut reçu et adopté.

M. A. W. Ogilvie, Jean Leclaire, et A. M. Delisle furent nommés auditeurs pour l'année prochaine.

Sur motion de M. Coursol, secondé par M. Dufresne, il fut résolu :

Que le bilan des affaires de la Banque est très satisfaisant et doit être acceptable aux actionnaires. C'est pourquoi cette assemblée exprime sa confiance dans le président, les directeurs et le caissier, pour leur habile administration des affaires de la Banque.

En réponse à M. Coursol, le président annonça que la Banque occuperait ses nouveaux bureaux du 1er au 15 avril.

Nous félicitons cordialement la Banque du Peuple de sa prospérité, due, comme ses action-