

## EXTRAIT

Donnant les dernières remarques de l'inspecteur-général sur le  
bill du grand tronc, 28 avril 1857

Le projet primitif de la compagnie fusionnée du grand tronc embrassait une ligne de chemin non interrompue de Sarnia aux Trois-Pistoles de 827 milles, reliant la rivière Ste. Claire, qui forme la limite occidentale du Canada, aux eaux de marée du St. Laurent, à l'endroit où l'on peut avoir les communications les plus directes avec le Nouveau-Brunswick et les provinces sœurs. Il embrassait aussi une pointe de 50 milles de Belleville à Peterborough, et une branche de Richmond à Island Pond et à Portland sur l'Atlantique, pour une nouvelle distance de 221 milles, faisant en tout une communication de chemin de fer de 1048 milles. Le prospectus fait voir que le coût total de cette ligne, à l'exclusion du bail de celle de Portland, était estimé à £9,500,000, équivalant à £11,538,333 courant, et que cette somme devait placer le chemin en état d'exploitation efficace, avec une quantité suffisante de machines locomotives, matériel roulant et d'accroissement de stations, entre les mains de la compagnie, sans autre déboursé d'aucune sorte. Des stipulations ayant été faites avec divers entrepreneurs de chemins de fer que le prix des contrats comprendrait le paiement de l'intérêt par eux sur toutes avances jusqu'à ce que les différentes sections de la ligne fussent reçues, aucune autre disposition ne fut prise pour rencontrer cette charge,—la compagnie se reposant, paraît-il, sur les revenus et la capacité du chemin à se soutenir lui-même et à pourvoir à toute dépense ultérieure. Jusqu'à quel point ces espérances ont été réalisées, c'est ce que les états et comptes qui ont été déposés sur la table permettront à la chambre de juger. Une longueur de 849 milles a été construite et une somme de £10,547,586 courant a été dépensée au premier janvier dernier, dont £628,798 ont été absorbés en intérêts, après déduction faite des sommes portées au crédit du compte du revenu. Par l'état No. 3, page 27, il appert que les engagements flottants de la compagnie s'élèvent à la somme de £978,120, de laquelle, si l'actif du côté opposé sous forme de dettes dues à la compagnie en argent, en bons et en billets recevables s'élevant à £250,191 est déduit, il restera une balance flottante découverte contre la compagnie de £757,929. Pour la diminuer il reste entre les mains du gouvernement la somme de £161,476 courant, en débetures non-émises. Pour ajouter au poids de ces engagements l'expérience des six derniers mois a démontré que l'étendue des gares d'évitement et le fonds de machines locomotives et de matériel roulant, quoique strictement d'accord avec les stipulations du contrat, sont tout à fait disproportionnés aux exigences du chemin, ou à son exploitation avantageuse. L'état No. 13, page 32, donne l'estimation du montant requis pour pourvoir à ces déficiences et pour finir les travaux commencés, savoir: matériel roulant, £198,000, gares d'évitement extra, £51,000, travaux et stations sur la ligne, £135,000, pont Vic-