

TIRAGE EXTRAORDINAIRE.

AVIS AU COMMERCE.

Le prochain numéro du NÉGOCIANT CANADIEN contiendra l'exposé d'un moyen simple, pratique et peu coûteux d'améliorer le Havre de Montréal, de fournir l'espace nécessaire à l'immense trafic auquel nous avons droit de nous attendre et de créer un nouveau Brocklyn. Une carte explicative accompagnera cet article.

Comme cette question est d'une importance vitale pour Montréal, nous avons résolu de faire un tirage extraordinaire de

10000 COPIES

qui seront distribuées parmi les marchands, les industriels et les hommes d'affaires de la province de Québec.

Par ce fait, nous offrons aux marchands de Montréal une excellente occasion d'annoncer leurs marchandises. Comme nous travaillons dans leur intérêt, nous croyons avoir droit de compter, et nous comptons en effet, sur leur concours.

Nos agents iront cette semaine solliciter des annonces, et nous espérons qu'on leur fera bon accueil.

Les annonces seront insérées dans ce numéro seul, aux taux suivants :

Un huitième de col.	-	\$5.00
Un quart de colonne	-	\$8.00
Une demi-colonne	- -	\$12.00
Une colonne	- - -	\$20.00

Les annonces pour un plus grand nombre d'inscriptions seront insérées aux taux ordinaires.

Encore une fois nous comptons sur le concours actif du commerce de cette ville, à l'avancement duquel nous nous dévouons.

L. E. MORIN & Cie.,

Éditeurs-Propriétaires du

NÉGOCIANT CANADIEN.

Le Négociant Canadien

MONTRÉAL, JEUDI, 7 MARS 1872.

NOTRE NUMÉRO SPÉCIAL.

Nous regrettons d'avoir à annoncer que le plan photo litographique du projet d'amélioration du Havre de Montréal, que nous devions donner aujourd'hui, n'a pu être prêt à temps pour ce numéro. Nous ne recevons la vignette que demain seulement. C'est assez dire que le tout paraîtra sans faute dans le numéro de la semaine prochaine. Les lecteurs ne perdront rien pour attendre.

En même temps les annonceurs nous obligeraient en envoyant leurs annonces aussitôt que possible afin que nous puissions les classer convenablement.

LE CHEMIN DE COLONISATION DU NORD DE MONTRÉAL.

Nous avons reçu copie du rapport de M. Chs. Legge, ingénieur civil, sur le chemin de fer de colonisation du nord de Montréal. C'est un document très bien rédigé, accompagné de trois cartes, dont la première fait connaître le tracé du Northern Pacific et de son prolongement à travers le Canada Central et le chemin de colonisation. La seconde donne le tracé du chemin de colonisation de Montréal à Ottawa ainsi que de l'embranchement de St. Jérôme. La troisième représente le tracé du chemin de fer de Montréal et Bytown.

Le travail de M. Legge est rempli de faits et de chiffres. C'est une pièce du plus vif intérêt que nous nous faisons un devoir d'analyser.

L'éminent ingénieur débute par un résumé de l'histoire du projet de relier Montréal à Ottawa par une voie ferrée construite sur la rive nord de la rivière des Outaouais. Le premier pas fut fait en 1852 par l'incorporation de la Compagnie du chemin de fer de "Montréal et Bytown." Cette ligne devait partir du Havre de cette ville, au pied de la place Jacques Cartier, atteindre la rue Craig par un tunnel, la côte à Baron par la rue St. Denis. La Rivière-des-Prairies qu'elle eut traversée à 500 pieds du pont Vinet, se dirigeant vers Ottawa, par St. Martin, St. Eustache, Belle-Rivière, St. André, Carillon, Grenville, Hull et Ottawa.

Les contrats pour la construction de la ligne principale et des embranchements de Lachute et St. Jérôme avaient donné à MM. Sykes, DeBergue & Cie. La section de Carillon à Grenville seule fut construite. Elle est encore en opération. Les autres travaux furent arrêtés par la mort de M. Sykes, dans l'explosion du navire qui le conduisait en Angleterre.

En 1863, quelques hommes pensèrent à relier Montréal avec les districts boisés du nord. Un acte d'incorporation fut obtenu par une compagnie qui désirait jeter un chemin de bois entre le Mile-End et St. Jérôme, avec privilège de continuer la ligne, au nord jusqu'à Ste. Agathe et à l'Est jusqu'à Rawdon.

Le gouvernement garantissait un intérêt de 3 p. 100 sur le prix de la construction du chemin à raison de \$5,000 par mille, et capitalisait cet intérêt en débetures payables à vingt ans de leur date.

Des explorations furent faites pour déterminer la route la plus favorable. Quatre tracés

furent explorés; mais on trouva que le plus avantageux était celui qui, laissant Montréal à Hochelaga, atteignait St. Jérôme en passant par le pont Vinet, la Traverse Porteus et Ste. Thérèse. Le coût de ces travaux se serait élevé à \$410,531.

Le public n'ayant qu'une confiance limitée dans un chemin de bois, les promoteurs de l'entreprise demandèrent à la Législature de nouveaux pouvoirs et de nouveaux secours. Les uns et les autres furent octroyés. Le parlement permit à la compagnie de construire un chemin de fer entre Montréal et Ottawa, et pour en assurer le succès, il accorda une subvention équivalant 10,000 acres de terre par mille, à condition qu'il suivrait la rive nord de l'Outaouais.

Des négociations ont été entamées avec la Cie. du Canada Central et menées à bonne fin, pour l'établissement d'une jonction à Ottawa.

Si le chemin de colonisation est construit, Montréal se trouvera relié à la vallée supérieure de l'Ottawa, au lac Nipissing et au Northern Pacific.

Quand il fut question de localiser le chemin de colonisation sur la rive nord de l'Outaouais, beaucoup de gens sourirent de pitié. Ils prétendaient la chose impraticable.

Un examen soigné du terrain a prouvé que c'était une grave erreur et que la compagnie a tout intérêt à se rendre aux vœux du gouvernement.

Le pays colonisable sur la rive nord est plus vaste, plus riche et plus susceptible de développement, la population est plus nombreuse, les ponts moins longs et les difficultés de construction moins considérables que sur la rive sud.

Mettant que le coût soit le même des deux côtés, soit \$30,000 par mille, on trouve que la ligne principale reviendrait en tout à \$3,600,000.

Pour faire face à ces frais, la compagnie disposerait en passant sur la rive nord, des ressources suivantes :—

Octroi de terres.....	\$ 1,200,000
Octroi de Montréal.....	1,000,000
Octrois Municipaux.....	500,000

Formant un total de.....

\$2,700,000

Laisant à prélever par souscriptions privées une somme de.....

\$ 900,000

En prenant au contraire la ligne sud, voici dans quelle position se trouverait la Cie. :—

Coût du chemin.....

\$ 3,600,000

RESSOURCES :—

Octroi de Montréal.....	\$ 1,000,000
Octrois Municipaux.....	500,000
Gouvernement d'Ontario.....	240,000

Formant un total de.....

\$ 1,740,000

Ce qui laisserait à prélever par sousept. priv. une somme de \$ 1,860,000

Au point de vue de la compagnie, la rive nord représente donc une supériorité de \$960,000. Mais cet avantage sera beaucoup plus grand lorsque les terres pourront être rendues à leur pleine valeur.

Quant au tracé entre Montréal et Grenville, deux routes surtout se disputent la prééminence, savoir celles de Lachute et de St. André. Mais leurs mérites sont si bien balancés, que M. Legge resta indécis entre elles.

L'embranchement de St. Jérôme servira à amener sur le marché de Montréal les produits agricoles et de la ferme, le bois de corde et les produits manufacturés. St. Jérôme est un joli village situé sur la rivière du nord, dont les pouvoirs d'eau sont douze fois plus considérables que ceux de Lowell. Il s'y trouve du bois