

à £45,000 sterling, et cette somme peut être considérée comme une allocation libérale pour le but proposé.

La fusion subséquente des diverses sections du grand tronc de chemin de fer devant être unies par le pont Victoria à Montréal, fait voir la convenance d'un nouvel arrangement de ces ouvrages, afin d'avoir un établissement d'une étendue suffisante pour rencontrer les exigences de réparations et de construction du matériel roulant pour 900 milles de chemin de fer: de là la dépense apparemment considérable sous ce chef.

En sus de ceci une nouvelle dépense d'une nature très importante qui se rattache au transport des marchandises en bloc sur le St. Laurent, a été encourue par la construction d'un quai d'une étendue considérable en eau profonde au-dessous du pont, qui communiquera par voie ferrée avec la station de la Pointe St. Charles jusqu'à ce que le pont Victoria soit terminé, ce qui dépendra entièrement de la somme fournie pour son exécution.

Cette liaison avec le fleuve est nécessaire pour transporter le trafic du chemin de fer en marchandises sans déchargement, seul moyen par lequel on peut s'assurer du commerce de l'ouest à des prix qui justifieraient le choix de la route du grand tronc.

Le coût de cet ouvrage, tel qu'il appert par le compte marqué C, est de £17,673 10s. 1d.

Ce quai est maintenant terminé et prêt à servir à l'ouverture de la navigation au printemps, et pour l'avenir il permettra aux vaisseaux océaniques de venir à côté du chemin de fer et de décharger leurs cargaisons dans les elars pour le transport vers l'ouest.

Sa construction est semblable à celle généralement adoptée en ce pays pour les quais, et correspond à l'esplanade de Toronto. Sous le rapport du coût, il est au moins de 30 pour cent plus bas que celui payé pour les travaux de l'esplanade par la cité de Toronto, et sous ce rapport il ne peut être regardé autrement que comme ayant été obtenu à bon marché.

Le compte suivant de quelque importance provient des moyens très insuffisants pourvus par le contrat relativement aux gares d'évitement, qui étaient limitées à trois pour cent seulement sur le nombre de milles; cette proportion a été élevée à au moins dix pour cent comme la moindre quantité possible nécessaire pour les besoins les plus ordinaires; et je puis prendre cette occasion d'ajouter que d'ici à trois ans il deviendra nécessaire d'en faire encore cinq ou six pour cent, ce qui formera près de 20 milles de voie supplémentaire. L'excédant déjà pourvu sous ce chef, s'élève à la somme de £125,353, comme par compte D, et comprend non seulement les voies de garage additionnelles, jugées nécessaires aux stations du chemin, celle de Montréal seule s'élevant à six milles additionnels, mais aussi les embranchements dans les diverses sablières le long de la ligne, ainsi que le chaînon de liai on avec le chemin de fer d'Ottawa près de Prescott et Mile, le prolongement jusqu'à la place du marché à Toronto, et aussi la ligne d'embranchement à Lyn Mills, de trois quarts de mille de long.

Des cartes de toutes les stations sont préparées, montrant l'étendue et l'arrangement des voies de garage telles qu'elles sont maintenant et dont l'étendue a été établie et vérifiée par les ingénieurs résidents des districts respectifs.

L'item suivant de dépenses déjà encourues au-delà des obligations du contrat a rapport à la maçonnerie des ponts; les fondations de tous ces travaux devaient être amenées jusqu'à la surface de l'eau ou à la surface du terrain, suivant le cas, d'une largeur suffisante pour une double voie.

Cela a été fait, et de plus j'ai ordonné que les culées de tous les ponts fussent immédiatement finies jusqu'au haut, parce que préparer les fondations seulement de ces parties d'un pont mettrait, lorsqu'il faudrait les construire jusqu'au haut, le chemin de fer en danger quand les remblais seraient attaqués, comme ce doit être le cas chaque fois qu'une culée doit soutenir un remblai.