

ne lui en faut
350 milles au-

commençant
fic accumulé,
ada, dans le
s qu'au sud il
Tout le trafic
da, partie des
provinces du
Edouard et de

la plus riche,
de la Grande-
niveau. Il se
plus de deux
les plus intel-
de plus d'un
is que la con-
combinaison
vue, et assure
tière, qu'elle

ur son succès,
le 290 milles,
main complète-
aisée entre le
ne forme par
commerce de
Bas-Canada
de Québec à
et ouvre à ces
York, passant
ada. In-qu'à
es produits du
plus magni-
era immédia-
du Nouveau-
Portland, des
uits des Indes
nd à Québec,
Atlantique, et
ns le cours de
capital a été
72 milles, en
ers mois d'opé-
le la ligne de
e, de £38 000.
de 390 milles,
r les affaires
par mille du
chemin de fer
de £507 000,
vert par cette

ligne. On peut supposer que les revenus de la compagnie, pour les sections à être terminées en 1853, ne seront pas d'abord moindres que £304,200 net par année; en allouant 40 pour cent pour les dépenses d'exploitation, et déduisant £60,000 pour le loyer de la ligne de Portland, il resterait une somme *presque égale à la charge de la dette hypothécaire entière de la compagnie, et assurerait ainsi, aux porteurs de bons, par les profits actuels, leur intérêt sur tout le capital que l'on se propose de prélever par débetures.*

L'on se propose de procéder, simultanément avec la construction du chemin de fer vers l'ouest, à la construction du pont sur le St. Laurent à Montréal. Un travail d'une nature aussi prodigieuse, qui oblige de faire des arches sur une rivière navigable de deux milles de largeur, ne peut être entrepris que par un capital réuni considérable, et est justifié par son importance majeure. Le site de ce pont a été choisi sur le seul point de la rivière St. Laurent, depuis les grands lacs jusqu'à son embouchure, où l'on pût le placer sans inconvénient pour la navigation. Et aussi, à cet endroit, pas moins de 1,595 milles de chemin de fer continu maintenant en exploitation, à part une exception insignifiante, de New-York, Boston, Portland et Québec, aboutissent au côté sud de la rivière, vis-à-vis Montréal, ville qui contient 60,000 habitants. Sur le côté nord, les chemins de fer en voie de construction ou terminés, en y comprenant la section ouest du grand tronc, mesurent déjà 967 milles, exclusivement des lignes projetées. La confection de ce chaînon est essentielle à l'exploitation satisfaisante et économique du grand tronc de chemin de fer; et en conséquence il a été incorporé dans la ligne entière. Il sera construit d'après les plans et sous la surintendance de Robert Stephenson, écrl., I. C. (qui est sur le point de visiter le Canada dans ce but,) et Alexander McKenzie Ross, écrl. I. C., et la structure sera de cette nature solide qu'exige un travail de cette étendue.

Il est fait une ample part de capital pour le pont, et l'ouvrage a été provisoirement entrepris par MM. Peto, Brassey, Betts et Jackson, sur l'estimation faite par MM. Stephenson et Ross. L'acte autorisant la construction de ce pont par la compagnie du grand tronc de chemin de fer, est maintenant en voie d'être passé dans le parlement canadien, sous la sanction du gouvernement.

La section ouest de la ligne du grand tronc s'étend de Montréal à Toronto, 345 milles, et de là à Sarnia, 172 milles. Des contrats ont été faits, avec l'approbation du gouvernement et du bureau des commissaires du chemin de fer en Canada, avec l'éminente maison d'entrepreneurs anglais de MM. Peto, Brassey, Betts et Jackson, pour la construction de la section de Montréal à Toronto, 345 milles, de Québec aux Trois-Pistoles, 155 milles, et de la Grande Jonction, 50 milles; et avec la maison d'entrepreneurs canadiens de MM. C. S. Gzowski et Cie., pour la section de Toronto à Sarnia, 172 milles.

Les conditions de ces contrats sont que les entrepreneurs feront un chemin de fer de première classe, à simple voie, avec les fondations de toutes les grandes structures suffisantes pour une voie double, égal en stabilité et en solidité à aucun chemin de fer en Angleterre, en y comprenant les stations, voies de garage, ateliers, un ample matériel roulant et tout ce qui est nécessaire à son parfait achèvement, à la satisfaction du gouvernement canadien.

Au moyen des arrangements pris avec les entrepreneurs, les propriétaires de la ligne du grand tronc sont assurés, que, pour le capital mentionné, tout le chemin de fer leur sera livré, parfaitement équipé et complet sous tous rapports, et libre de toutes charges ultérieures quelconques.

La section ouest du grand tronc commence à Montréal, et procède vers l'ouest à travers les villes et villages de Laehine, Ste. Claire, Ste. Anne, Nouvelle Longueuil, Lancaster, Charlottenburgh, Cornwall, Osnabruck, Williamsburg, Matilda, Edwardsburgh, Augusta, Elizabethtown, Yonge, Landsdowne, Leeds,