

on ne saurait y jeter trop de lumière. Il est certain que la chambre devra s'en occuper l'année prochaine et les informations qu'un comité nommé à temps aurait pu fournir, auraient été d'un grand intérêt et d'un grand avantage. C'est M. Chisholm qui en a été élu président.

La chambre a ratifié unanimement le contrat passé entre le gouvernement et Sir Hugh Allan pour le transport des malles entre le Canada et l'Angleterre. Cet instrument est passé entre le maître général des Postes et Sir Hugh Allan. Celui-ci s'oblige à transporter les malles du Canada pour l'Europe et de l'Europe pour le Canada, une fois par semaine, moyennant une somme de \$126,333.33 par année. Le contrat est fait pour cinq ans à dater du 1 avril 1873. Les navires devront être de première classe, arrêter à Montréal en été, à Portland en hiver et à Liverpool durant toute l'année. La longueur des voyages ne devra pas être plus considérable que 14 jours pour aller et 13 pour revenir.

Quelques membres auraient voulu voir adopter le système de faire transporter les malles par toutes les lignes de paquebots qui sont actuellement établies entre l'Angleterre et le Canada, en accordant à chacune le prix reçu pour la quantité de matière postale transportée. De cette manière nous aurions deux ou trois malles par semaine.

Le prix du contrat est extrêmement réduit et donne à peine \$1,200 par voyage.

Le bill d'arrangement du Grand-Tronc a été adopté dans la chambre des Communes et par le Sénat. La motion pour la seconde lecture de cette mesure a donné lieu à une très longue discussion dans laquelle la compagnie a été attaquée avec violence pour son opposition aux nouvelles entreprises de chemins de fer, telles que le chemin de la Rive nord, le chemin de colonisation de Montréal et le chemin de fer Ontario et Québec, destiné à relier Toronto à Québec par une ligne non-interrompue en passant par Ottawa et Montréal.

Plusieurs membres dont les comtés sont intéressés dans les nouvelles entreprises ont fait à la compagnie des reproches amers, mais bien peu d'entr'eux ont voulu s'opposer à une mesure destinée à permettre au Grand-Tronc de faire des améliorations importantes et qui le placeront sur un pied d'égalité avec les meilleures voies ferrées américaines. Le Canada est trop intéressé à la prospérité du Grand-Tronc pour que l'on songe à jeter des embarras sur sa voie. Aussi la seconde lecture du bill fut-elle adoptée par 126 voix contre 6

prouvant ainsi d'une manière emphatique que le pays n'a que du bon vouloir pour la compagnie et que des encouragements à lui donner.

La détermination des actionnaires du Grand-Tronc d'adopter la voie continentale de 4 pieds  $8\frac{1}{2}$  pouces et de renouveler entièrement les lisses en acier a eu un autre résultat très important, celui d'amener le gouvernement à en faire autant pour ce qui regarde l'intercolonial.

L'Hon. M. Langevin, ministre des Travaux Publics a fait adopter une résolution autorisant les commissaires à retrécir la voie et à poser une troisième lisse sur quelques parties du chemin. Cette détermination a été unanimement approuvée et il ne s'est pas élevée une voix pour y faire la moindre objection.

Ce sera assurément un événement des plus considérables et des plus importants pour le commerce et le progrès du Canada. C'a été une grande erreur de ne point adopter dès l'abord la voie américaine pour tous nos chemins de fer canadiens. A mesure que les relations entre les deux peuples voisins se sont développées et qu'elles atteignent de plus grandes proportions, on sentait mieux l'intérêt qu'il y aurait d'avoir une ligne ferrée uniforme qui permettrait aux convois de transporter les marchandises à leur destination sans transbordement, épargnant ainsi une grande perte de temps et d'argent. Il a fallu enfin prendre la résolution d'y remédier. C'est le *Great Western* qui a commencé la réforme, il l'a poursuivie avec constance et en deux ans elle était réalisée. Voici maintenant que le Grand-Tronc imite cet exemple et dans une couple d'années nous verrons tout le réseau ferré canadien uniforme avec celui des Etats-Unis. L'Amérique du nord sera couverte d'un vaste réseau sur lesquels les convois pourront circuler à l'aise sans perte de temps; les passagers et les marchandises seront expédiés à leur destination sans retard, sans transbordement et sans dépenses inutiles.

Le Sénat s'est occupé de la question du contrat pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. M. le Sénateur MacPherson a introduit une série de résolutions déclarant en substance que la charte accordée à Sir Hugh Allan n'est pas d'accord avec l'acte passé durant la dernière session; qu'il est de l'intérêt du pays que le contrat soit annullé et que le gouvernement se charge lui-même de l'entreprise.

M. MacPherson a accompagné sa motion d'un long discours dans lequel il s'est étudié à trouver des défauts sinon explicites du moins par induction dans la char-

te et dans le contrat. Il ne croit pas au succès des négociations entreprises dans le but de prélever les fonds nécessaires à la construction du chemin.

C'est l'Hon. M. Campbell, maître général des Postes, qui lui répondit dans un discours d'air serré, énergique, rempli de faits et de raisonnements irréfutables. Il termina en proposant une résolution déclarant que le Sénat ne juge pas opportun de s'occuper en ce moment de la question.

Le vote fut pris sur cet amendement qui fut adopté par 44 voix contre 13, donnant une majorité de plus de trois contre un au gouvernement et à Sir Hugh Allan. C'est un fait important et qui aura je crois des conséquences heureuses pour le succès de l'emprunt en Angleterre.

L'Hon. M. Huntingdon a introduit un bill incorporant la *Banque Victoria du Canada*. Capital autorisé \$1,000,000; siège d'opérations Montréal; directeurs provisoires M. H. A. Nelson, A. Buntin, J. C. Watson, W. Clendinning, John Elliott, James Donnelly, W. H. Hingston, J. C. Halton et W. A. Evans. La banque entrera en opération dès que \$500,000 auront été souscrites et \$100,000 versés.

#### Le nouveau câble transatlantique

Le steamer anglais *Kangaroo*, capitaine Manning est arrivé au port de New York, venant de Halifax avec le bout du câble qui doit se relier avec le nouveau câble transatlantique. Le *Kangaroo* a posé le bout de la partie est du câble à Lands End puis s'est rendu à Halifax où il a posé les deux bouts qui doivent se relier aux lignes de terre, l'un devant être continué avec le câble à Lands-End, l'autre devant se rattacher à celui qui va à New-York.

Aussitôt que le temps le permettra, le *Kangaroo* se rendra à Hog Island, au sud de Long Island, à mi-chemin entre Hempstead Bay et Far Rockaway, où la compagnie a bâti une maison pour les opérateurs et où le bout du câble attérira.

M. Cruikshank, principal opérateur est arrivé. Il aura la surintendance de l'attérissage et des connexions. Le *Great Eastern* avec la partie du câble qui doit traverser la mer doit partir d'Europe ces jours-ci.

#### Conventions dans les Etats-Unis.

S'élève-t-il un grief dans les Etats-Unis, s'agit-il d'un intérêt à sauvegarder, de changements à effectuer, de réforme à demander, s'agit-il en un mot de quelque chose qui intéresse le public, on s'assem-