

lin du commerce interocéanique entre l'Europe et une partie des États-Unis. Notre conviction est que le chemin de fer est désirable; qu'il serait profitable et qu'il offre des avantages si évidents que sa construction ne saurait maintenant être longtemps retardée.

Voici les noms des messieurs qui forment le bureau actuel de direction :

Président :— L'Hon. J. G. Blanchet, orateur de l'Assemblée Législative de Québec; vice-président :— l'Hon. Thomas McGreevey, sénateur et conseiller législatif.

Comité: L'Hon. A. R. C. De Léry, sénateur; P. Garneau, Ecr., Maire de Québec; J. B. Renaud, Ecr., L. Beaudet, Ecr., J. Jobin, Ecr., maire de Lévis, L. P. Demers, Ecr. et F. X. Lemieux, Ecr.

Ingénieur: J. J. Rickon, Ecr.; secrétaire-trésorier: L. Demers, Ecr.; Banquiers: La Banque Nationale; Conseil: J. G. Bossé, Ecr.; Notaire: L. Lemieux, Ecr.

Les bureaux se trouvent dans la salle du marché, à Lévis.

Nous espérons que si les directeurs se décident à demander des souscriptions ou à placer leurs débetures sur le marché canadien, les capitalistes de Montréal se feront un devoir de contribuer au succès de l'entreprise.

Toute la province est intéressée au développement des ressources de ses diverses parties, et ce qui fait la fortune de l'une tourne indubitablement à l'avantage des autres.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.

Le contrat pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique a été signé vendredi dernier. Sir Hugh Allan est président de la Compagnie, le major Walker vice-président; l'Hon. M. Abbott conseil et MM. de Bellefeuille & Baker, secrétaires.

Nous félicitons M. de Bellefeuille de la distinction bien méritée qu'il vient de recevoir.

Voici une analyse exacte des clauses du contrat :

Sir Hugh Allan, l'Hon. A. G. Archibald, l'Hon. J. O. Beaubien, J.-B. Beaudry, Ecr., E. R. Burpee, Ecr., F. W. Cumberland, Ecr., S. Fleeming, Ecr., R. N. Hall, Ecr., Hon. J. S. Helmcken, A. McDermot, Ecr., D. McInnes, Ecr., Walter Shanley, Ecr. et John Walker, Ecr. sont incorporés sous le titre de "La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique."

Le capital de la compagnie sera de \$10,000,000, (et ne pourra être augmenté

que par un acte du Parlement) dont 10 p 100 devront être versés entre les mains du Receveur-Général, pour être placés en telles valeurs qu'il jugera à propos jusqu'à ce que la compagnie ayant manqué à quelque-une de ses obligations, cette somme devienne la propriété du gouvernement.

Une fois le premier versement opéré, les actions deviendront transférables; mais aucun transfert ne sera valable d'ici à six ans, à moins qu'il soit fait avec le consentement du gouvernement.

Aucun autre versement ne sera fait sur le capital et la balance de \$10,000,000 ne pourra être appelée qu'après l'épuisement de toutes les autres ressources; mais cette balance restera comme garantie de l'achèvement du chemin de fer; et alors les versements ne pourront être demandés et faits que suivant le gré du gouvernement.

La compagnie s'engage à construire un chemin de fer depuis le lac Nipissing jusqu'à un point du Pacifique, suivant les clauses de l'Acte concernant le chemin du Pacifique, d'une largeur de 4 pieds 8 1/2 pouces, égal en tout au chemin de fer américain du Pacifique.

Le chemin sera divisé en cinq sections comme suit :

Section de l'Est : s'étendant du terminus à l'est jusqu'à la Rivière Rouge ;

Section du Lac Supérieur : s'étendant de quelque point de la section de l'Est, jusqu'au lac Supérieur ;

La Section Centrale : s'étendant d'un point sur la Rivière Rouge jusqu'au fort Edmonton ;

La Section de Manitoba : s'étendant du tronçon principal dans la province de Manitoba jusqu'à la frontière des États-Unis.

La section occidentale : S'étendant du fort Edmonton jusqu'au Pacifique.

La compagnie devra commencer les travaux dans deux ans à dater du 1 juillet 1871, simultanément à l'océan Pacifique gagnant vers l'est, et à la frontière d'Ontario vers l'ouest.

La section de Manitoba devra être complétée le 1 décembre 1874, et la section du lac Supérieur le 31 décembre 1876; elle continuera les travaux sur les autres sections avec toute la diligence possible, et devra les terminer le 30 juin 1881 à moins que l'époque ne soit retardée par un acte du Parlement.

Dès que 20 milles seront terminés, la compagnie devra les exploiter au désir du gouvernement.

Le gouvernement pourra charger des ingénieurs d'examiner les travaux.

La compagnie recevra l'octroi de 50,000,000 d'acres de terre, par blocks de 20 milles de profondeur par 6 à 12 milles de largeur, alternativement avec ceux du gouvernement qui seront d'égales dimensions. Un octroi de 25,000 acres de terre par mille sera donné pour la construction de l'embranchement du Lac Supérieur; et 20,000 acres par mille pour l'embranchement de Manitoba.

Les droits des colons sont réservés ainsi que ceux de la compagnie de la Baie d'Hudson, et le déficit qui pourrait en résulter sera compensé par le gouvernement. La compagnie n'est pas tenue d'ac-

cepter des terrains impropres à la culture. Les terres seront prises autant que possible entre les 49ième et 57ième parallèles de latitude septentrionale.

La compagnie aura droit de voie gratuite sur toutes les terres de la couronne. Les terres lui seront octroyées de 6 mois en 6 mois, à mesure que le chemin avancera. Le gouvernement ne pourra vendre ses terrains alternatifs à ceux de la compagnie à moins de \$2.50 l'acre.

Le gouvernement indemnifiera les indiens des terres concédées à la compagnie.

Celle-ci aura droit à la subvention de \$30,000,000, payable de mois en mois à mesure que les travaux progresseront. Le coût des explorations faites en sera déduit. La compagnie pourra recevoir des subventions des municipalités.

Elle pourra créer un bureau de syndics, dont un membre sera choisi par le gouvernement, le second par la compagnie et le troisième par les porteurs de bons, pour la réception de la subvention du gouvernement ou des municipalités, le paiement de ces valeurs à la compagnie ou leur placement en fonds publics, leur vente, etc, le rachat des obligations et le paiement des intérêts, ou l'exercice de tous autres pouvoirs qui lui seront délégués par règlement de la compagnie.

Le bureau de directeurs pourra aussi créer un bureau pour l'administration des terres de la compagnie et leur disposition. La compagnie devra rendre un compte annuel aux syndics de la vente ou du loyer des terres et en verser le produit entre leurs mains, déduction faite des frais encourus dans cette opération.

La compagnie aura les pouvoirs ordinaires des corporations de ce genre et devra poser des fils télégraphiques dans toute l'étendue de sa ligne. Les directeurs administreront les affaires et ils siégeront à Ottawa. Ils pourront émettre des bons, les vendre et les racheter; qui formeront la première charge sur les propriétés de la compagnie, pourvu que leur montant ne dépasse point \$40,000 par mille de chemin; mais le montant pourra être plus restreint, si une entente a lieu à cet effet entre les directeurs et les porteurs de bons. Il pourra y avoir un agent à Londres chargé des intérêts de la compagnie.

Les ponts ne pourront être construits qu'après que les plans auront été approuvés par le gouvernement.

Le gouvernement pourra par un ordre inséré dans la *Gazette Officielle*, le 1 Mai 1874, annuler cette charte et entrer en arrangements avec d'autres personnes, si le 1 janvier 1874 la compagnie n'a pas fait des arrangements satisfaisants au gouvernement pour l'obtention de l'argent nécessaire pour la construction et l'exploitation du chemin.

"Canada Guarantee Company."

Nos lecteurs ont dû remarquer dans nos colonnes l'annonce de la compagnie de Garantie du Canada, organisée il y a quelques temps dans le but de garantir la fidélité des employés de confiance, tant