

blement la construction du chemin, il ne faut pas que la largeur de la voie excède 3 pieds.

Il est hors de doute qu'il a existé pendant quelque temps, certains préjugés contre l'établissement des lignes à jauge étroite, mais après une sérieuse investigation de leur mérite en Europe et en Amérique, les avantages résultant de ce système ont fait disparaître toute opposition et on en construit maintenant sur une grande échelle dans les Etats-Unis, en Europe et en Asie ; en Europe, on peut mentionner trois puissances, la Russie, la Suède et la Norvège, qui comme nous ont à supporter les inconvénients de la neige et des gelées qui fournissent la preuve la plus parfaite de la sûreté et des avantages de ces lignes.

Les expériences, en Angleterre sur la jauge étroite, ont été faites en présence de personnes de la plus haute position, et le rapporteur du *Times* de Londres, en Mars 1870, dit : " Les faits que nous allons faire connaître ne reposent pas seulement sur notre autorité. Les divers commissaires et autres observateurs réunis sous la présidence du duc de Sutherland ont comparé leurs notes point par point et en sont venus à un parfait accord sur les faits qu'ils étaient prêts à garantir. Ces faits ont donc l'autorité de documents signés par le duc de Sutherland, comme président des différentes séances tenues, par les commissaires impériaux de Russie, par les commissaires de notre gouvernement des Indes, par le capitaine Tyler de la chambre de commerce qui a agi comme secrétaire etc.etc." Outre les différentes personnes mentionnées par le *Times* se trouvaient des ingénieurs de la plupart des gouvernements Européens.

Le même rapporteur en parlant du coût considérable des chemins de fer en Angleterre dit : " Une chose certaine, c'est que, dans la construction des chemins futurs, le prix de l'achat du terrain sera considérablement diminué. Il fut un temps, où il fallait payer des prix exorbitants et dépenser des sommes énormes en parlement pour en obtenir la possession. Maintenant les propriétaires, dans beaucoup de cas, offrent leur terrain pour rien, dans la vue de s'assurer les avantages que le chemin de fer rapporte en passant à travers leurs terres."

S'il en est ainsi dans le pays où le terrain vaut de \$250 à \$500 l'arpent, à combien plus forte raison doit-on s'attendre à une semblable disposition de la part des propriétaires dans ce pays où la valeur des terrains est minime mais où tous les avantages qui découlent des communications par chemin de fer sont d'une bien plus grande impor-