

ce genre serait d'environ $1\frac{1}{2}$ mille, et boucherait le chenal servant aujourd'hui, à ce que je crois, au passage des trains de bois. Il est probable que le gouvernement, pour cette dernière raison, s'opposerait au choix de cette localité.

Finalement, il faudrait là environ 8,000 pieds de plus de conduite principale, dont il faudrait poser une grande partie dans le roc.

D'après ce plan, j'estime que le prix de revient de l'aqueduc serait comme suit :

Digue en aile, $1\frac{1}{2}$ mille	\$70,000 00
Bâtisse et engins	42,000 00
Privilége hydraulique et droit d'expropriation...	25,000 00
8,000 pieds de conduite principale, à \$5	40,000 00
Distribution, y compris desserte à domicile	260,000 00
<hr/>	
	437,000 00
Ajoutez—faux frais.....	43,700 00
<hr/>	
Total.....	\$480,700 00

Ainsi, examinée seulement au point de vue du prix de revient, la Petite-Chaudière apparaît comme le moins avantageux de tous les plans.

En face du grand risque d'une obstruction par les glaces, de la nuisance que devra nécessairement occasionner le flottage des bois, du nombre d'engins qu'il faudra et des variations que subira le niveau de l'eau à cet endroit, force m'est de conclure que l'adoption de la Petite-Chaudière, comme force motrice et source d'approvisionnement, ne servirait pas les intérêts de cette ville.

Des autres lignes, celle passant par le ravin me paraît la plus avantageuse. Sa localité et la certitude qu'elle offre comme pouvant alimenter constamment et abondamment une force motrice la rendent très-propre aux fins d'un aqueduc pour la ville d'Ottawa.

De plus, les frais qu'occasionnerait l'adoption de cette ligne seraient loin d'être déraisonnables.

À la suite d'un soigneux examen et pour les motifs ci-dessus, je ne puis faire autrement que de recommander l'adoption de la ligne du ravin.

Pour arrêter les dimensions du coursier de conduite, je ne me suis guidé que sur les besoins de la ville ; mais il est évident que la ligne recommandée offre des facilités plus qu'ordinaires au développement d'une force motrice beaucoup plus considérable et qui, par l'attrait qu'elle aura pour les industriels désireux d'établir des manufactures sur ce point, pourra plus tard puissamment contribuer à l'accroissement et à la prospérité de la ville. Cela amène tout naturellement la question de savoir s'il ne vaudrait pas mieux, après tout, construire un coursier d'une plus forte capacité, et d'indemniser les propriétaires de la ligne, pour le droit d'expropriation, en tout ou en partie, en leur permettant d'utiliser le