

ment Anglais. Il est surtout à espérer que l'expression bien prononcée de l'opinion publique, en faveur de la route du Nord comme devant former partie de la grande ligne provinciale d'Halifax à Hamilton (*Main trunk line*), aura l'effet d'engager les Gouvernements Impérial et Provincial à ne pas tromper l'attente publique et à ne pas en même temps perdre de vue leurs propres intérêts dans le choix de la ligne.

Aujourd'hui, Votre Comité vient vous présenter le Rapport de son Ingénieur, M. Staveley, qui a été chargé par Votre Comité d'explorer le terrain entre Québec et Montréal, au Nord du Saint-Laurent, afin de s'assurer quelle serait la meilleure ligne à suivre pour un chemin de fer.

Ce Rapport est éminemment favorable à l'exécution de l'entreprise projetée ; et la ligne telle qu'elle a été tracée étant connue d'une grande partie de notre population, chacun pourra s'assurer que le Rapport de M. Staveley ne contient aucune exagération, aucun fait qui ne soit basé sur la vérité.

Accoutumés, comme nous le sommes en cette Province, à voir chaque mille de chemin de fer coûter un montant élevé, il peut se faire qu'on se prenne à douter de l'exactitude du coût probable du chemin en question tel que l'a estimé notre Ingénieur. Mais Votre Comité est convaincu que l'estimation de M. Staveley est suffisante, si l'on se sert des fonds avec prudence et sans prodigalité. D'ailleurs, même en ces Provinces, on construit des chemins de fer moyennant des déboursés raisonnables, comme