

portera en abondance, des alimens, des produits d'agriculture, du combustible et du bois de construction, et augmentera son commerce avec l'intérieur. Il donnera plus de valeur aux terres du nord, inaugurera une ligne magnifique de communication s'étendant vers l'est jusqu'à Québec, pénétrant au nord au sin des régions intérieures qui n'ont pas encore été explorées, et à l'ouest, unissant les Grands lacs avec Montréal.

On comprend que ces raisons ont dû engager nombre de citoyens opulens à faire valoir cette entreprise, et il est bien entendu que, lorsque le temps sera venu, le Conseil de Ville aidera de son crédit la construction de ce chemin. Les municipalités de Terrebonne et des Deux Montagnes ont témoigné leur disposition d'encourager un chemin de fer qui traverserait leurs Comtés en lui prêtant également leur crédit—

On a fait une question importante de la possibilité de construire des ponts sur les rivières à traverser. Sur les rives de l'Ottawa entre l'Isle de Montréal et l'Isle Jésus, il en existe déjà plusieurs, l'éloignement des rives varie ; On peut en fixer la moyenne de 1,000 à 1,200 pieds. On peut aisément y construire des ponts pour le chemin de fer au prix de 12,500 sterling.

La branche de l'Ottawa qui coule entre l'Isle Jésus et Terrebonne est étroite et a peu de profondeur. Avec £6,500 sterling on peut y ériger un pont. Plusieurs localités offrent des sites favorables pour traverser l'Ottawa dans son cours principal ; ainsi à la Pointe Fortune et à l'Isle de Watson près de Grenville le coût d'un pont serait d'environ £25,000 sterling.

Il a été impossible de faire un relevé de la route proposée pendant l'hiver et au milieu des neiges. Mr. Smith, Arpenteur Provincial, a été employé à tracer une ligne de Montréal à St. André pour un chemin de fer, et à constater la longueur de ce chemin comparativement avec la route par Lachine. Mr. Smith dans son rapport met en fait que la route directe est plane, praticable et de cinq milles 3,540 pieds plus courte que la ligne passant par Lachine. Le relevé de Mr. Fleming de Montréal à Bytown fait, il y a deux ans et dont on a parlé plus haut, vient apporter une nouvelle preuve que cette route est de niveau et non accidentée.

Le Rapport ci-dessous de Messieurs Regnaud et Hamilton, ingénieurs choisis pour s'assurer de la possibilité de