

ligne d'Halifax, si elle est construite, et que le lieu où votre chemin aboutira au Saint-Laurent ne doit pas être déterminé sans égard à cette liaison.

Il y a une manière de former cette liaison qui n'a pas été, que je sache, encore suggérée. C'est de descendre au Saint-Laurent par la vallée de Saint-Nicolas, et de suivre depuis là le bord du fleuve jusqu'à quelque point vis-à-vis de Québec.

Quoique je ne sois pas en état de juger, avec quelque degré de certitude, du mérite de cette route comparativement à d'autres, sans un examen fait avec des instruments, elle me paraît cependant présenter des facilités pour descendre au Saint-Laurent par une pente aussi favorable que celles des autres routes.

Je crois que les frais de construction sur cette route ne seront pas jugés exorbitants en regard de l'importance de la liaison, et que, tout considéré, elle pourra être avantageusement comparée avec les autres routes. Si l'on jugeait à propos de la faire examiner, il n'y aurait que très peu de changements à faire au tracé général de la route de Saint-Nicolas pour l'étendre jusqu'au point de jonction.

Le choix du lieu où le chemin doit aboutir au Saint-Laurent du côté du sud rend nécessaire d'explorer plusieurs routes de la manière la plus soigneuse.

La ligne depuis Richmond jusqu'au Bécancour, distance de 62 milles, est commune à toutes les routes, et l'on pourrait faire le tracé définitif de cette partie du chemin et donner l'ouvrage à l'entreprise pendant qu'on ferait explorer les diverses routes conduisant de là au Saint-Laurent.

Cette partie de la ligne traverse un pays très favorable pour construire le chemin à bon marché, et l'on pourrait en peu de temps la préparer pour le commencement des travaux.

La perspective de votre chemin sous le rapport commercial est un sujet sur lequel je ne suis pas maintenant préparé à vous donner de grands détails, n'ayant pas par-devers moi les renseignements