

faire par un parti d'Ingénieurs. Je n'aimerais donc pas, pour le moment, recommander pour ce service une augmentation dans le corps des Ingénieurs.

Avant de terminer ce rapport, qu'il me soit permis quelques courtes observations sur votre chemin en ce qui regarde sa jonction avec le chemin de l'Atlantique et du St. Laurent ; lesquels unis ensemble sont destinés à former une ligne continue du fleuve St. Laurent à Montréal jusqu'à l'Atlantique à Portland.

En ma qualité d'Ingénieur du chemin entier, j'ai eu l'occasion de connaître tout particulièrement le pays que doit traverser cette grande entreprise, et je me suis rendu familier avec sa topographie, ses avantages de construction et ses ressources.

Embrassant d'un coup d'œil cette partie du pays, on s'apercevra en référant aux cartes et aux données générales (*profiles*) annexées à ce rapport, qu'il n'y a qu'un seul sommet ou coteau principal qui divise la ligne entre les eaux qui coulent dans le St. Laurent et celles qui coulent dans l'Atlantique ; que le chemin qui conduit à ce coteau est à travers les vallées, de grandes rivières, qui offrent de longues et faciles pentes pour remédier à son élévation.

Les principales hauteurs que l'on rencontre entre le St. Laurent et l'Atlantique sont les chaînes des Montagnes Blanche et Verte. Il n'y a dans la première, à travers la vallée des Rivières Androscoggin et Ammonoosuck, aucune déclivité qui excède 40 pieds par mille, avec une légère ondulation dans l'inclinaison du chemin, le tout ne nécessitant aucuns gros travaux quelconques. La dernière s'étend jusqu'au Canada, mais s'en éloigne à mesure qu'elle s'approche du bassin du St. Laurent ; on l'évite principalement en suivant la vallée de la Rivière St. François et de la Rivière Noire.

Presque toute la route, de Montréal à Portland, a été arpentée avec soin, et ce m'est un sensible plaisir de constater que je ne connais aucune ligne d'une égale étendue joignant les eaux de l'Ouest avec l'Atlantique, qui puisse être comparée à celle-ci pour le nombre des pentes faciles, des lignes droites, et pour le bon marché des constructions.

Tandis que les autres lignes sont sujettes à de grands désavantages par rapport aux montées raides, aux ravins et à leurs excessives dépenses de construction, celle-ci a le rare bonheur d'être à peu près exempte de tous ces obstacles.

Une partie considérable, probablement égale à une moitié de la longueur totale de ce chemin, sera ou plane ou n'ayant aucune déclivité excédant 20 pieds par mille. Les cuvités sont toutes faciles, et équivalent à peu près à une ligne droite. Les chars des passagers peuvent parcourir tout le chemin en dix heures, et les chars les plus pesants destinés au fret pourront transporter sur le chemin 200 tonneaux dans l'une ou l'autre direction.

Dans le b
chemin pour
aux autres
Pouesi, j'ai
quelles pass
Montréal, le
et de l'Erie.

On remar
mier chemi
presque pla
où le comm
mins en der
de 60 à 80 p

Quant à
Laurent et
faisante, en
d'une étend
néral.

Il ne se c
plus d'anal
dessains, q
dant les fra
chemin de
déclivités e

Sur le c
saut les dé

Le nom
longueur
sur toute s

Quant
que les in
cèderont
par les ar
treint dan
le chemin

En con
que les f