et sud du St. Laurent, votre comité sollicite le public et le gouvernement avec instance d'adopter en Canada une jauge uniforme de cinq pieds six pouces, la même qui, après mure délibération, a été préférée pour la Grande Ligne de Montréal à Portland, comme étant d'une plus grande capacité, d'un pouvoir moteur plus grand, d'une sûreté et d'une expédition supérieures. Outre ces raisons, d'ailleurs, votre Comité recommande cette jauge comme étant aussi celle de la grande ligne du chemin qui partira de Montréal et Québec jusqu'à Portland, dans le Maine, le Nouveau Brunswick et la Nouvelle Ecosse. Considérant la construction d'un pont sur le St. Laurent à Montréal comme une chose décidée, il est d'une importance manifeste et absolue que le Rail-road de l'ouest soit construit sur la même jauge que celle qui s'étendra dans l'est jusqu'à une distance de 700 milles. Si ce n'est le Rail-road de Lachine, aucun intérêt n'en souffrirait—et en ce cas, vu le court espace de la ligne, la dépense qu'il y aurait à faire pour la changer serait de peu d'importance.

Votre Comité, après avoir ainsi donné son opinion sur les principes qui devraient diriger l'entreprise du Rail-road de Montréal à Kingston, soumet l'aperçu suivant des routes qui ont été examinées.

D'après le rapport de M. Gzowski, il paraît que la route directe par le St. Laurent est de 14 $\frac{1}{4}$ milles plus courte que celle de l'Ottawa, et qu'elle coûtera £146,519 de moins, et qu'elle passe par un pays dont la population, qui se trouve immédiatement intéressée à la construction du chemin, excède celle de la route de l'Ottawa de 15,942 personnes.

D'après l'exposé qui précède, il paraît bien désirable à votre Comité que la route directe soit adoptée comme étant décidément la plus avantageuse par rapport aux intérêts de la province. En fait de coût, elle doit aussi être préférée; et par son intersection avec le chemin de Bytown projeté, près des moulins de Sheaver, dans le township de Mountain, elle mettra cette ville à une distance de 128 milles de Montréal. En même temps que Bytown se trouvera alors à une distance de 128 milles de Montréal, celle de Bytown à Rouse Point par Ogdensburg sera de 168 milles; et comme Rouse Point n'est qu'à 45 milles de Montréal, il est évident que le commerce de Bytown pourra atteindre à aucun marché de l'est qui passe à Montréal, par une route aussi courte que celle de Prescott et Ogdensburg, procurant de cette manière au commerce de l'Ottawa plus de facilité qu'il ne serait possible d'en avoir par la route de Grenville. En donnant la préférence à cette dernière route, le trafic entier du pays qui passerait par toute la ligne serait sujet à un transport additionnel de 14 $\frac{1}{4}$ milles, ce qui causerait un tort sérieux, et induirait par la suite à construire une ligne rivale qui serait en droite ligne.

La question du coût additionnel aurait eu seule beaucoup de poids dans les décisions de votre Comité, s'il n'eût pousé qu'outre cela il y avait des raisons impératives qui l'engageaient à en venir à sa conclusion.

Cependant, à propos de la route, le Comité désirerait faire observer que c'est sujet à la décision finale des parties qui pourront se lancer dans l'entreprise qu'il émet ainsi ses vues; et c'est pour cela qu'il est plus que nécessaire que ceux qui sont intéressés à l'entreprise fassent valoir toute leur énergie