

contre à l'égard du gouvernement de Québec les besoins de la colonisation. C'est sous l'empire de pareils principes que votre Ingénieur a abordé la tâche qui lui était dévolue, et il espère que, si plusieurs ne sont pas satisfaits, la grande majorité reconnaîtront la justesse de ses vues.

En examinant une carte qui accompagne ce rapport, dressée sur une échelle de deux milles au pouce, on peut voir le pays qui s'étend entre Montréal et Grenville. On a tracé sur cette carte les diverses lignes qui ont été proposées entre ces points et que l'on peut désigner comme suit :

- | | |
|---|------------|
| 1o Montréal <i>via</i> le Pont Vinet, St. Martin, St. Eustache, Belle Rivière, St. André, Carillon à Grenville, (exploration de Sykes), distance de | 59½ milles |
| 2o Montréal <i>via</i> le Pont Vinet, Ste. Thérèse, St. Jérôme, Lachute à Grenville, environ..... | 65½ " |
| 3o Montréal, <i>via</i> le Pont Vinet, Ste. Thérèse, St. André, Carillon à Grenville, environ..... | 59½ " |
| 4o Montréal, <i>via</i> le Pont Vinet, Ste. Thérèse, St. Jérôme, Lachute à Grenville, environ..... | 57 " |

En déterminant la distance de Montréal (à Hochelaga) à Ste. Thérèse; et adoptée dans l'état précédent, la ligne No. 4, sur la table, à la page 3, des longueurs des routes entre Montréal et St. Jérôme, a été suivie, comme étant la route la plus directe et la plus économique et mesurant 17 milles. La longueur du chemin d'embranchement de Ste. Thérèse à St. Jérôme est d'environ 13.36 milles et on la considérera séparément.

Comme je l'ai déjà fait observer, avant que l'entreprise eut atteint son importance actuelle comme ligne principale directe, ou comme un anneau de la grande chaîne de la route inter-océanique, j'étais en faveur d'amener la ligne principale *via* St. Jérôme telle qu'indiquée au No. 2 du tableau, afin d'épargner la dépense extra de construire l'embranchement de Ste. Thérèse à St. Jérôme et son exploitation future indépendante. Sa longueur extra de huit milles et