

grande voie indépendante pour relier le commerce de la vallée de l'Outaouais et le grand trafic direct de l'ouest avec la cité, et aussi pour ouvrir et coloniser la portion nord-ouest de la Province de Québec. Il est évident qu'on ne pourrait obtenir de tels résultats en adoptant la route proposée de Vaudreuil et Ottawa, qui ferait connexion avec le chemin de fer du Grand-Tronc et traverserait principalement la province d'Ontario.

Nous en avons déjà dit assez pour montrer l'erreur des personnes qui veulent faire continuer le chemin de colonisation du nord dans Ontario en le faisant traverser à Grenville et Hawkesbury, ou qui veulent effectuer notre union avec la cité d'Ottawa au moyen de la route qu'on appelle le court et économique chemin *viâ* Vaudreuil. Ainsi il n'est pas nécessaire d'en dire davantage sur ce point.

J'arrive maintenant à la considération plus particulière de la localisation précise de votre ligne entre Montréal et Grenville. Ce problème est entouré de difficultés considérables, vu les rivalités locales des villages et les efforts que font les diverses localités pour obtenir le chemin de fer. Ces difficultés sont d'autant plus grandes, qu'il y a peu de différence dans le coût relatif de construction ou dans les distances entre les différentes routes que l'on suggère. La question est plus facile à résoudre de Grenville à Ottawa, car il y a peu de divergence d'opinion sur la direction générale que doit suivre la ligne.

En résolvant cette question épineuse, l'ingénieur doit se mettre au-dessus de toutes les influences locales et s'efforcer d'obtenir une solution, qui tout en donnant la somme maximum de bénéfices au plus grand nombre d'habitants, sera en même temps conforme aux intérêts de la compagnie du chemin de fer relativement au coût de construction et à l'exploitation du trafic sur la route la plus économique et la plus directe ; il doit en même temps en faisant le choix d'une ligne la localiser autant que possible de manière qu'elle ren-