

10. Le coût estimé peut se chiffrer comme suit :

95 milles à \$20,000 (estimation de Starkes).....	\$1,900,000
Lisses extra de Vandreuil à Montréal.....	74,000
Stock roulant, 119 milles à \$4000 par mille.....	476,000
Station d'accommodement, ateliers, etc., etc., comme pour le chemin de fer de Colonisation du Nord de Montréal	170,000

Coût total à prélever par souscriptions et par débentures..... \$2,620,000

20. Coût de terrassement, etc., du Chemin de fer de Colonisation du Nord de Montréal tel que déterminé..... \$2,770,926

Stock roulant, disons, 120 milles à \$4000 480,000

Bâtisses pour station et équipement..... 170,000

\$3,420,92

Disons :

De cela il faut déduire la valeur estimée de l'octroi de terre..... 1,200,000

\$2,220,000

Cela montre que, dans le cas où une compagnie aurait à choisir entre les deux lignes pour construire un chemin de fer, il y aurait une somme extra ou un excédant de \$400,000 que l'on devrait prélever par souscriptions et par débentures pour construire la route qu'on appelle le court et économique chemin de fer de Vandreuil.

A cause de cette différence, la compagnie, pour des raisons purement financières, devrait accorder son choix au Chemin de fer de Colonisation du Nord, même avec ses 24½ milles extra à construire, y compris les ponts dispendieux, dont on parle tant sur l'Outaouais et ses tributaires.

Quant bien même il n'y aurait pas une considération de ce genre, et que la balance financière serait même adverse au Chemin de Colonisation du Nord, Montréal et la province de Québec veulent qu'il soit construit afin qu'il serve de