

et *Rond*, et de là par la ligne la plus directe que l'on pourra tracer jusqu'au lac *Brulé* et de là au terminus projeté de l'embranchement de la baie *Georgienne*, à environ quatre-vingt-cinq milles de la baie *Georgienne*.

20. Que la compagnie devrait, dans moins d'un mois, prouver, à la satisfaction du ministre des Travaux Publics qu'elle a passé un contrat *bonâ fide* pour la construction de cette voie.

30. Que les droits d'exploitation seraient donnés à certains chemins à des conditions fixées à l'avance.

4. Que le gouvernement ou les preneurs de la voie du gouvernement depuis la baie *Georgienne*, possèderaient les droits d'exploitation aux mêmes conditions que les compagnies mentionnées.

50. Que le paiement de la subvention serait fait à l'achèvement du chemin de fer en sections de pas moins de vingt-cinq milles, sur le certificat d'un ingénieur devant être nommé par le gouvernement.

Que par suite de l'annulation du contrat pour la construction de l'embranchement de la baie *Georgienne*, on a cru plus avantageux d'achever le relevé de la région que l'on se propose de traverser, lequel avait été fait en grande partie par les ingénieurs de l'entrepreneur, qui avait soulevé des doutes au sujet de la meilleure direction à suivre.

Que l'on a cru avantageux d'obliger la compagnie du chemin de fer du *Canada Central* de continuer la construction de la ligne subventionnée avant que l'on eût fait une exploration et un relevé plus complets de cette région.

Que *M. Hazlewood*, l'ingénieur qui avait d'abord été chargé de faire l'exploration du pays depuis l'embouchure de la rivière *Française* jusqu'aux environs de *Douglas* et de *Pembroke*, avait fait rapport qu'il était possible de tracer une ligne, dont les pentes seraient assez douces, et le nivellement assez facile, dans la direction indiquée dans l'arrêté du Conseil ci-dessus mentionné.

Que les ingénieurs du *Canada Central* et ceux qui ont été employés par *M. Foster* ont fait rapport que les pentes seraient de grands obstacles au tracé de cette ligne, et qu'elles étaient surtout difficiles après avoir laissé la partie inférieure de la vallée de *Bonnechère*, et quoique l'ingénieur-en-chef eût déclaré qu'il croyait qu'un examen plus minutieux prouverait qu'ils étaient dans l'erreur, il devint nécessaire de s'assurer de ces faits avec plus d'exactitude.

Que c'est pourquoi *M. Lumsden* a été envoyé au commencement de la saison de 1876 avec un bon détachement pour faire ce relevé.

Que cet ingénieur a fait rapport, comme résultat de ses opérations pendant cette saison, qu'une bonne ligne pouvait être tracée sur le plan de *M. Hazlewood*, mais que sur un long parcours les travaux seraient considérables à cause des nombreuses tranchées qu'il faudrait faire dans le roc, et que la plus forte pente en montant vers l'est serait de 58.80 par mille sur une distance totale d'environ sept milles, et qu'il y a trois milles de pente semblable en montant vers l'ouest. Que cette pente, quoiqu'elle ne soit pas trop considérable, est bien plus forte que *M. Hazlewood* ne l'avait prévu.

Que l'ingénieur employé par la compagnie du chemin de fer du *Canada Central* a fait rapport, que pour ce qui concerne la construction, on pourrait tracer une ligne plus avantageuse en montant de *Pembroke* dans une direction presque parallèle à la rivière *Ottawa*, à une distance de celle-ci après avoir laissé la rivière *Pétawawa* en moyenne de 8 à 10 milles et touchant le bord sud-est du lac *Nipissing*.

Que le même ingénieur fait rapport que l'alignement de ce tracé est bon et que les courbes ne l'allongent pas plus que de six pour cent; que de *Pembroke* au chemin de *Nipissing*, ce tracé traverse cinq rivières, dont quatre demandent des ponts avec une arche de 100 pieds et une (la *Pétawawa*) une arche de 400 pieds; que quarante milles traversent une forêt d'épinettes rouges et blanches et de bois franc, et 90 milles de bois brûlés et un pays découvert, le terrain est sablonneux et graveleux, avec des grandes étendues de sable glaiseux et de marne sablonneuse.

Que la distance d'après le chaînage, de *Pembroke* à l'angle sud-est du lac *Nipissing*, est d'environ 130 milles. Ce point est environ 20 milles plus à l'ouest que celui qui avait été d'abord déterminé comme le terminus oriental du chemin de fer Cana-