

pent faire en toute sûreté, que le coût relatif des deux chemins sera à peu près le même et que tous deux recevront un aide municipal équivalent.

“ 1o. Montréal à Ottawa, <i>viâ</i> Grenville sur la Rive Nord. Coût approximatif.....	\$3,600,000
“ Déduisons comme ci-dessus, la valeur de l'octroi de terre et de l'aide municipal.....	2,700,000
	<hr/>
“ Montant à prélever par souscriptions et par débentures.....	\$ 900,000
“ 2o. Montréal à Ottawa, <i>viâ</i> Grenville, Hawkesbury et de là le long de la rive sud. Coût approximatif.....	\$3,600,000
“ Aide municipale de Montréal et des autres municipalités, comme ci-dessus.....	1,500,000
	<hr/>
	\$2,100,000

“ Il appert d'après ces chiffres, qu'il y a une différence de \$1,200,000 dans les sommes que l'on doit prélever par débentures, etc., et cela doit régler définitivement la question en faveur de la rive nord depuis Grenville jusqu'en haut. ”

Il est à peine nécessaire de parler en détail du projet que l'on a aussi formé d'amener la ligne de la rive sud depuis Hawkesbury jusqu'à Vaudreuil, où elle ferait connexion avec le chemin de fer du Grand-Tronc au moyen duquel on se rendrait ensuite à Montréal. Comme ce projet a déjà été mis de l'avant et a reçu quelque attention il pourra être utile de lui consacrer quelques instants de considération avant de prendre congé de la rive sud. La longueur totale de la ligne que l'on devra construire actuellement d'Ottawa à Vaudreuil, se monte à 95 milles, ce qui fait une distance totale d'Ottawa à Montréal de 119 milles, c'est-à-dire un demi-mille de moins que la distance établie entre les mêmes points, *viâ* la route indépendante du Chemin de fer de Colonisation du Nord.