

de ce chemin, par le fait seul que le transport d'un minot de grain coûte maintenant aussi cher de St. Jérôme à Montréal, que de Chicago à Montréal, par chemin de fer.

Les municipalités qui subventionnent cette entreprise, n'encourent pas réellement de sacrifices. Leurs octrois d'argent leur seront rendus au centuple sous toutes les formes possibles.

Montréal en souscrivant un million pour assurer l'exécution de cette ligne a sans doute agi très libéralement. Mais cette ville eut sacrifié ses meilleurs intérêts en refusant cette subvention.

Car, ce chemin devant avoir son terminus à Hochelaga, fera pour la partie Est de Montréal ce que le Grand-Tronc a fait pour la section Ouest. Il lui amènera tout le commerce du nord de l'Outaouais, une bonne partie du trafic du Nord-Ouest et l'immense commerce de l'Asie, lorsque la grande route intercontinentale, dont ce chemin sera un tronçon important, sera continuée jusqu'au Pacifique.

Montréal pourra s'approvisionner de combustible, pour ne mentionner que ce fait, à beaucoup meilleur marché que maintenant. Or, ce point mérite d'être noté, lorsqu'on sait que cette cité consomme annuellement environ 200,000 cordes de bois, qui nécessitent une dépense tous les ans de plus d'un million et demi de piastres.

Le comté d'Outaouais a souscrit \$200,000 en faveur du chemin. Eh! bien, le triple de cette somme lui sera de suite rendu lors de l'exécution de la route. Le terrassement et les autres ouvrages, en outre des lisses en fer et du matériel roulant, coûteront plus de \$12,000 par mille, ou un total de \$600,000, qui seront distribuées sous forme de gages parmi les habitants du comté.

Ce chemin aurait de suite une énorme quantité de fret pour l'alimenter. Il servirait par exemple dans une grande mesure à l'exportation de 190,000,000 de bois scié, qui s'écoule annuellement des moulins de l'Outaouais sur les marchés américains. Car, le tableau suivant indique qu'il serait la voie la plus courte pour communiquer par Montréal avec Burlington, le principal dépôt de bois, situé sur le Lac Champlain, si l'on excepte le chemin de fer de jonction de Montréal et de la cité d'Ottawa, qui aurait sur lui un avantage de quatre milles.

	Milles.
1o. Distance par eau <i>via</i> canal Chambly.....	310
2o. Par chemin de fer <i>via</i> Prescott et Ogdensburgh.....	230
3o. Par chemin de fer de jonction de Montréal et de la cité d'Ottawa	213
4o. Par le chemin de fer de Colonisation du Nord de Montréal....	217½

Dans les conditions ordinaires, un chemin de fer ne saurait lutter