

Durant tout le printemps le foin a valu à Phillipsburg, qui touche à la frontière américaine, \$16 le tonneau, ce fait seul prouverait combien l'établissement de cette ligne aurait pour effet d'augmenter la valeur des terres qui produisent le foin; et cette différence des prix entre les marchés américains et la valeur des produits des terres qui avoisinent la ligne n'est pas un fait isolé, mais elle existe toujours et cette différence de prix passerait dans la poche des producteurs et marchands de ce pays s'ils pouvaient atteindre ces marchés. Nous le demandons, avec ces chiffres et ces faits appuyés de l'expérience des autres lignes, serait-il possible que les sophismes des *populaciers* et les intérêts mal entendus d'un petit nombre réussiraient à empêcher la réalisation d'une entreprise qui changera si avantageusement la condition du pays à travers lequel la ligne devrait passer.

Le commerce de bois est un autre sujet important à considérer.

Dans le rapport préparé avec tant de soin par Charles Legge, Ecr., Ingénieur-en-chef du chemin de fer de jonction de Montréal et de la Cité d'Ottawa, je trouve que la quantité de bois de sciage coupée annuellement à Ottawa et Hull se monte à 240,000,000 de pieds et que sur ce montant environ 190,000,000 de pieds sont expédiés sur les marchés américains, partie par le lac Champlain, via Montréal, Sorel et la Rivière Richelieu, et partie par le chemin de fer d'Ottawa et du St. Laurent, les chars chargés étant traversés par eau à Prescott pour rejoindre le chemin de fer du Nord d'Ogdensburg et ensuite être dirigés sur Burlington. Un coup d'œil sur la carte fera voir le transport comparativement facile que notre ligne peut fournir pour le bois venant des immenses forêts en arrière des Trois-Rivières, aussi bien que des rivières St. François et Nicolet ou dans le moment actuel les moulins sont arrêtés ou font comparativement peu d'affaires à cause de la difficulté et du prix excessif de ce transport.

La ligne de chemin de fer projetée fournira exactement les facilités nécessaires pour l'exploitation de ces grandes étendues de terres à bois, en donnant la communication la plus directe et au meilleur marché avec le lac Champlain, qui est le point par où doit passer tout le bois destiné, soit pour Boston ou New-York ou les stations intermédiaires de Burlington, Whitehall, Troy ou Albany.

Nous avons maintenant à considérer le coût du transport du bois. En estimant le coût du transport de marchandises en général, j'ai fait la part très libérale de 1½ centin du tonneau par mille; pour le bois, elle pourra être réduite de moitié pour les raisons suivantes :