

partie son explication dans le premier. Le St. Laurent offre déjà de grandes facilités pour le transport en Europe, et elles vont s'augmentant chaque année, mais il est sans avantages pour communiquer avec les Etats de l'Est. En adoptant les chiffres de M. Young, que les cinq-huitièmes ou $62\frac{1}{2}$ par cent sont pour être consommés dans les Etats de l'Atlantique, et dont le St. Laurent n'a pas l'espoir de transporter grand' chose, cela ne paraît pas être une si faible proportion, que le St. Laurent dût prendre 7 des $37\frac{1}{2}$ par cent restant, ce qui serait à peu près un cinquième de ce qui est destiné à l'exportation. Si l'on peut jamais espérer qu'aucune part de ce courant puisse être détournée à travers le Canada, ce doit être en améliorant les rapports avec les Etats non producteurs. Comme moyen d'accès à l'Océan, le St. Laurent offre des facilités égales si non supérieures à aucunes des autres routes ; mais à l'exception du chemin de fer du Grand Tronc, il n'y a point de correspondance directe entre le Canada et les Etats de la Nouvelle Angleterre. Voilà où gît le château-fort du Grand Tronc, s'il avait su s'en emparer. M. Young appuie sur le mérite du projet de canal de Caughnawaga, et tout en lui concédant que, tout ce qui tendrait à faire de Montréal un grand entrepôt, assurerait en même temps la prospérité du Grand Tronc, nous croyons que le St. Laurent, tel qu'il est, donne à la compagnie des avantages, dont jusqu'à présent elle n'a pas su tirer partie. Le commerce des Etats de l'Est étant le grand objet de prédilection, le Grand Tronc n'est pas capable de lutter pour lui avec le seul secours du rail. Ce n'est qu'en se mettant en correspondance avec la navigation qu'il peut compter sur le transport des gros produits de l'ouest à aussi bas prix que ses rivaux.

Cela nous paraît être la clef de la véritable bonne politique du Grand Tronc, de fournir à la voie d'eau ce qu'elle peut transporter à meilleur marché, et de recevoir ce à quoi la voie ferrée est plus propre,—de considérer les intérêts du grand chenal de la nature comme identique avec, et non pas en antagonisme avec les siens propres, et de contribuer à élever un commerce de transport à travers le Canada, dont le chemin aura sa pleine part. C'est ainsi et ainsi seulement qu'il peut se flatter de lutter avantageusement avec les autres avant-coureurs au commerce de l'ouest—non pas en s'efforçant de le charrier sur tout le parcours à perte, mais en profitant du bon marché naturel de partie de la route, et en le transportant à bénéfice le reste de la distance.

Jusqu'à présent nous avons considéré les taux du Grand Tronc en vue de faire voir, qu'une grande partie du trafic est transportée à des prix non rémunérateurs, si pas même à une perte positive. Mais l'inégalité des taux de localité a été dans la Province une source de très grave mécontentement, et l'impression règne, qu'ils n'ont été faits ainsi que pour forcer le cours naturel du commerce dans des voies particulières. Nous ne croyons pas que, en dedans de la Province, ce sujet de plainte soit suffisamment fondé, excepté en autant qu'ils rendent impossible de faire le service en correspondance avec la navigation. Nous ne prêchons pas l'adoption du tarif au *pro rata*, qui doit ou rendre excessifs les taux pour distances, ou ceux des distances courtes ruineux par leur abaissement ; sans compter, que la compétition, qui existe dans de certaines localités, doit nécessairement affecter les taux auxquels il peut importer du tout à la