

plus élevé, sa moyenne par tonneau par mille des deux côtés, est de 0.786 c. Il paraît de plus que la proportion du fret de Détroit à Boston est au fret de retour comme 6,517.05 : 418.72 ou comme 100 : 6.42 : de sorte que si nous prenons 10 tonneaux comme la pleine charge d'un char, la charge moyenne des deux côtés ne sera que de 5.32 tonneaux par char, ou 106.4 tonneaux par convoi au grand complet d'un train de 20 chars. La moyenne des gains d'un train complet engagé dans ce commerce sera donc de 83.630 cents par mille. Maintenant en référant à l'état des frais des départements des locomotives et des chars, annexé au rapport de M. Shanly (App. p. 101), il appert que dans la même demi-année, les frais de service du train par mille des engins étaient de 28.922, et de vingt chars 21.740 c. ; et les dépenses d'entretien de la voie par mille de service d'engin à trains étant de 21.383, il suit, que les trains qui gagnaient 83.630 c. par mille dans ce commerce, coûtent pour ces trois items seulement 72.045., ou 86 par cent—quelque chose de plus que la proportion des dépenses de toute espèce aux recettes sur toute la ligne. Nous pensons donc que nous sommes parfaitement justifiables dans notre opinion, que le commerce de parcours entier est la partie la moins rémunératrice du trafic du Grand Tronc ; et si nous pouvions ajouter aux trois chefs de dépense déjà mentionnés la loyale proportion qu'ils devraient porter d'autres dépenses, dont quelques unes, comme la traverse à Sarnia et les agences américaines, proviennent presque entièrement de lui, nous croyons qu'on trouverait que chaque tonneau du commerce de parcours entier tant convoité est charroyé à perte.

Après le commerce de transport à Détroit le plus important est celui entre Toronto et Boston, les deux formant à peu près les deux tiers de toutes les affaires de Boston, et il est transporté à une perte pas beaucoup moindre, les dépenses sous les trois chapitres principaux étant, d'après le même principe, trouvées être de très près de 84 par cent sur les recettes. Presque la seule portion des affaires qui est faite à des taux rémunérateurs paraît être celle de Montréal, qui est principalement formée de fret d'en haut, et rapporte un taux moyen de 1.725 c. par mille ; mais il est insignifiant par sa quantité, n'étant que de \$8,815 sur \$129,725.

Les raisons assignées de cet arrangement apparemment si dénué de prévoyance sont (Ques. 144) que Portland ne fournit pas d'acheteurs qui contractent pour du fret de parcours entier, pendant qu'il vient des demandes nombreuses de Boston, et qu'une certaine quantité de fret d'en haut peut être obtenue à Boston, qui est un point de la plus grande importance. Quant à la dernière raison, il ne nous paraît pas que les relevés prouvent aucunement la supériorité de Boston sous ce rapport. D'après l'état de M. Hardman déjà cité, (Ques. 223), le fret d'en haut sur toute la ligne était de 51 par cent de celui d'en bas, mais le fret de retour de Boston était seulement de 18½ par cent en montant, et de 22 par cent en valeur, pour la demi-année finissant au 30 de juin, et presque la même proportion s'est maintenue dans les six mois subséquents. D'un autre côté, le relevé du trafic pour l'année finissant le 30 de juin fait voir que le fret en dehors de Portland, lequel inclut les affaires de Boston, avait été de 72,212 contre 148,720 du fret d'intérieur, et le témoignage de M. Allan (Ques. 169) prouve que le commerce de ce port durant l'hiver passé rapporterait moitié-