

mesure le fruit de l'entreprise particulière, ou qui existait même déjà, s'il eût été rendu accessible depuis la voie. C'est à Montréal que ce défaut est plus flagrant, quand surtout on songe qu'il a été estimé avec soin, qu'il a été dépensé une somme de pas moins de \$100,000, durant la saison écoulée, seulement pour transport par charrette entre la station et la cité ; mais c'est en abrégé l'histoire de toute la route. Si jamais le Grand Tronc arrive à réaliser les espérances de ses promoteurs, c'est un mal auquel il faudra remédier à des frais énormes.

Cette tentative pour s'isoler des voies de commerce déjà existantes, surtout de la navigation, nous paraît être l'erreur radicale de la ligne de conduite suivie par le Grand Tronc. Dans l'intérêt du Canada et dans ses propres intérêts, qui sont inséparables de ceux de la province, il aurait dû se prêter à faire le service en correspondance avec la voie d'eau et non pas en opposition avec elle. Il aurait dû fournir à la voie d'eau ce que la voie d'eau pouvait transporter à prix moindre, et en recevoir avec empressement ce que celle du rail pouvait expédier avec plus de rapidité. De Sarnia à Toronto, beaucoup du trafic de l'ouest, spécialement en conserves de viandes, pour lesquelles la prompte expédition est un objet, aurait recherché la voie du rail—peut-être pour tout le parcours, peut-être pour gagner l'eau ou toute autre voie, comme étant la moins chère, ou comme menant plus directement à sa destination. Si le chemin de fer du Nord trouve son compte à prendre du fret du lac Huron à Toronto par Collingwood, il le trouverait de même par voie de Sarnia ; mais les taux différentiels actuels équivalent presque à une prohibition. Le prix d'un baril de farine de Sarnia à Toronto, 169 milles, est de 35 cents, ou au delà de 2 cents par tonneau le mille, alors que la compagnie lui ferait faire tout le parcours de Détroit à Portland, 854 milles, ou même à Boston, pour 70 cents, ou beaucoup au-dessous d'un cent par tonneau par mille.

De Toronto, en descendant, la navigation aurait la préférence pendant l'été pour la plus grande partie du fret ; mais s'il était facile de communiquer avec les vapeurs, les passagers donneraient la préférence à la voie ferrée des deux côtés entre Toronto et Kingston, ainsi qu'en montant de Montréal à Kingston. De Montréal à l'est, le chemin à rail emporterait ce qui serait venu avant la clôture de la navigation, ou ce qui était en destination des Etats de l'Atlantique, et rapporterait ce qui devrait être expédié par la flotte du printemps. Mais ici encore les taux différentiels agissent comme un empêchement. De Sarnia à Toronto, le prix pour la farine, le 28 novembre, était de 35 cents par baril, et à Montréal 75 cents ; de Toronto à Montréal 50 cents, et de Montréal à Boston 60 cents ; pendant que de Sarnia et Toronto par Boston les taux étaient de 115 cents et 90 cents, respectivement, et de Détroit à Boston de 70 cents. Le marchand de Toronto ou de Montréal est ainsi empêché par la différence dans les taux de faire d'aucuns de ces points là un entrepôt, et de choisir le temps et la route pour envoyer son produit à sa dernière destination.

Le témoignage de l'hon. M. Young, (Ques. 113,) fait voir combien grande est la proportion du produit de l'ouest destinée à la consommation des Etats de l'Atlantique, et combien est faible la somme de pourcentage qui se fait jour par le bas St. Laurent. Le dernier fait trouve en grande