

ce que Mr. Shanly dans son rapport (App. p. 93) fait voir être de 16 par cent par mille au-dessous de celui de New York. Et pourtant en convoitant le grand commerce de l'ouest, qui enfle l'apparence du trafic, et détourne son attention d'un commerce plus légitime et plus à sa porte, sans aucun profit correspondant, le Grand Tronc a même essayé de battre les autres lignes par ses offres. Dans leur avertissement pour taux de parcours entier pour l'hiver de 1859-60, il proposa de transporter le fret depuis Liverpool à l'ouest *via* Portland pour moins que les taux courants de New York aux mêmes endroits—d'après une brochure publiée à New York en 1860, sous le titre de : "Restrictions législatives sur le commerce de charroi," ses taux étaient pour Détroit de \$2.10 de moins, et pour Chicago de \$7.67 de moins par tonneau. Dernièrement, les cinq principaux chemins sont entrés en convention, et ont fait ensemble le marché d'imposer les mêmes taux de chaque point central à l'Océan, et la route la plus longue et la plus dispendieuse doit faire le service à des termes désavantageux. Et cependant, avec cette frappante condition d'infériorité à porter le fret même à Portland, le désir d'obtenir des affaires de parcours entier a induit la compagnie à charroyer le fret à Boston au même taux. Il nous paraît douteux que cela fasse plus que couvrir ses frais que de le mener à Portland, mais c'est à même des misérables gains qu'elle paie \$1.50 par tonneau à une autre Compagnie pour le diriger sur Boston.

La ligne de conduite de la compagnie à cet égard nous paraît être si fautive, et si désastreuse aux meilleurs intérêts du chemin, que nous n'hésitons pas à lui accorder une plus minutieuse attention. Jusqu'à février, 1861, le taux de Détroit à l'Océan, tel que fixé par la Convention, était de 70 cents par baril pour la farine, et que le fret fut livré à Portland ou Boston, le Grand Tronc prenait le même prix, bien que dans le dernier cas il eût à payer 15 cents sur ses 70 aux vapeurs qui font le service entre Portland et Boston, ne laissant au Grand Tronc que 55 cents seulement ou environ $7\frac{1}{2}\%$ d'un cent par mille. Les comptes de revenu font voir, que pour les derniers deux ans, la proportion de 85 pour cent que les dépenses d'opération portent aux recettes, est demeurée à peu près constante, et en supposant que les affaires de parcours entier donnent une moyenne de profit, ce qu'on peut fort bien mettre en doute, il en coûterait à la compagnie, pour les dépenses de service et d'entretien, 59½ cents pour rendre un baril de farine de Détroit à Portland, laissant un profit net de 10½ cents. Et pourtant, elle paie 15 cents aux bateaux de Boston, et elle a par conséquent dépensé 4½ cents pour le privilège de charroyer un baril, et pour le plaisir d'enfler ses relevés d'affaires en totalité.

Dans le calcul précité nous avons pris le taux de la farine en baisse comme notre guide, mais les relevés nous mettent à même de faire de tout le trafic une appréciation à peu près pareille. D'après l'état donné dans l'Appendice XVI, C, pour les six mois finissant en juin, 1860, il paraît que, du commerce à Boston, environ un tiers en quantité vient du Détroit, rapportant un peu plus qu'un tiers du revenu. Prenant celui-ci, qui est le véritable trafic de parcours entier, et pour obtenir lequel on fait de si grands efforts, on verra qu'on le prend au bas taux en moyenne de \$6.276 par tonneau, ou 0.735 c. par tonneau par mille, quelque chose au-dessus de notre première estimation ; et comme le fret de retour rapporte un taux