

Tronc presque jusqu'au temps actuel, il a tenu à faire le service en concurrence avec la voie d'eau,—à la regarder comme une ennemie plutôt que comme une alliée effective. A l'exception de Toronto, il n'est pas un point d'un bout à l'autre du chemin, où on n'a pas eu pour objet, et nous croyons ouvertement, de rendre la communication avec l'eau difficile et pleine d'inconfort—de marcher pendant plus de 300 milles, à un mille ou deux au plus de la navigation, et sans cependant que les deux routes viennent en contact, ou puissent échanger leur trafic. Une ligne de rails à un mille de la rive du lac n'est pas une cause d'embarras pour le produit de l'intérieur, lequel cherche le mode de transport à meilleur marché, en atteignant au lac ; mais elle empêche effectivement le chemin de fer de fournir à l'expédition, ou d'en recevoir tel trafic, et que la plus grande rapidité du rail peut induire à préférer ce moyen de communication. Même à Montréal, le centre principal du commerce canadien, où l'expédition maritime vient en contact immédiat avec deux lignes de navigation intérieure, le chemin de fer s'est mis dans une position à ne pouvoir correspondre avec aucune des trois. Il a cherché à éviter dans l'espérance de tout rapporter à lui, et la conséquence est, d'après le témoignage de M. Heward, (Qu. 141), que le blé dans un char à la Pointe St. Charles vaut 5 cents de moins par minot, que le même blé n'aurait valu à bord d'un des bateaux de transport dans le canal de Lachine, un quart de mille plus loin ; et comme M. Heward dit qu'un élévatoire peut décharger des barges par heure ce qui prendrait deux jours et demi à décharger des chars, nous arrivons à ce fait éclatant—que, en conséquence de cette absence de facilités et de la situation isolée de la principale station sur la route, le blé qui avait à être expédié à Montréal est aussi avancé, en tant que le temps et les frais y sont concernés, quand il gît à Toronto, qu'il l'est quand il arrive à la Pointe St. Charles—Dans ces circonstances il n'est pas fort étonnant que la voie ferrée ne soit pas en état de lutter avantageusement contre la voie d'eau.

Le Grand Tronc n'a pas fait qu'éviter seulement l'eau et les facilités qu'elle procure au commerce ; il paraît s'être fait un système de se mettre en dehors du rayonnement d'affaires de presque toutes les villes qu'il traverse. Sur toute la longueur de la ligne de Sarnia à Montréal, il n'y a guère qu'à Guelph et Toronto, que la station se trouve à proximité de la ville. Même sur un point aussi important que Détroit, la jonction est sous des appentis temporaires, trois milles à l'ouest de la cité, et nous sommes informés par M. Hopper, l'un des conducteurs, qu'à cause de l'inconfort de la correspondance, on a de la difficulté à faire comprendre aux passagers de l'ouest qu'ils ne devraient pas se rendre à Détroit, auquel lieu ils sont inscrits pour le voyage. Quelque ait été la cause de ceci—que c'ait été de la part des contracteurs le désir d'acquérir le terrain de station à meilleur compte, ou l'espérance de grouper la ville autour de la station—cela a eu l'effet le plus désastreux sur les affaires de la ligne. M. Shanly dans son témoignage, (Ques. 38), parle de la nécessité d'ériger des abris aux différentes stations, attendu que par ce défaut d'abritement le produit de la campagne est emporté à travers la voie aux ports voisins. Cela est une suite nécessaire de l'emplacement des stations, et oblige la compagnie à pourvoir à ses dépens à l'abritement, qui, si elles se fussent trouvées en communication avec les villes le long de la route, aurait été en grande