

Quoique le comité ait cru de son devoir de signaler quelques-uns des avantages de Montréal, il est sûr que le chemin dont il a été requis de faire rapport comme devant former qu'une section de la Grande Ligne qui partira de Montréal, et ci-après de Québec jusqu'à la rivière Détroit, et c'est pour cela qu'il a pensé qu'il était nécessaire d'étendre du coup la ligne jusqu'à Kingston. Suivant son opinion, la ligne générale, lorsqu'elle sera à son complet, devrait être divisée en trois sections, étant chacune d'une étendue suffisante pour former une corporation indépendante—Montréal à Kingston—Kingston à Toronto, et Toronto jusqu'à l'intersection de la ligne du Rail-road de l'ouest, et de là à Windsor.

Ne considérant cette ligne de Rail-road que comme une partie de la grande route qui s'étendra, sous très-peu de temps, depuis Halifax par Portland (et vraisemblablement aussi par Québec) jusque dans la partie la plus reculée de l'ouest, le Comité a de toute nécessité considéré l'importance de faire le choix d'une route dont la direction, l'économie et les ascendances tendraient le plus à attirer le gros du trafic d'une population qui excède maintenant des millions, et dont on ne saurait à peine juger de l'augmentation. Les considérations ci-énumérées sont d'autant plus essentielles qu'il y aura à lutter contre une compétition des plus sérieuses, et si on dédaigne d'y prêter attention, toute l'entreprise pourrait finir par manquer. Votre Comité est d'avis qu'aucun avantage réel provenant du trafic à faire dans le cours de la route, ne saurait justifier une mesure qui assujétirait le commerce qui passerait en ligne directe à un surcroît de fret et à une perte de temps.

Au lieu de faire un divergent, il vaudrait mieux que les petites villes eussent des branches de communication qui partiraient de la route la mieux adaptée aux besoins de la ligne principale. Si on aborde la question en la manière qu'il est recommandé de le faire, le Canada pourra dès en commençant éviter les désavantages qui résulteraient de routes tortueuses, et plus tard la compétition certaine des lignes rivales, comme on le voit maintenant en Angleterre et aux Etats-Unis. Si on fait un choix judicieux de la route principale du Canada, il ne sera jamais possible de nuire à ses intérêts, et son succès sera vu d'un œil plus confiant de la part des capitalistes. En recommandant de ne diviser la ligne qu'en trois sections, le Comité a eu en vue d'éviter les difficultés qu'apporteraient de trop nombreuses compagnies à l'opération d'un vaste trafic sur tout le cours de la ligne.

On croit qu'en adoptant le moyen suggéré, les dépenses de l'administration des affaires seraient de beaucoup réduites, et qu'on pourrait sans difficulté faire des arrangements pour une uniformité dans le pécuniaire semblables à ceux qu'ont adoptés les portions Canadienne et Américaine de la ligne de Portland. Par rapport à ce sujet, il paraît bien important à votre Comité qu'une jauge uniforme soit adoptée pour le Canada, au nord du St. Laurent. On pourrait éviter ici tous les inconvénients auxquels ont été exposés d'autres pays par leur adoption trop précipitée d'un système inférieur; et cette province a maintenant le grand avantage de profiter de cette expérience. On a donné beaucoup d'attention à ce sujet, et considérant que Montréal est le point où aura lieu très-prochainement le départ d'un pont qui ralliera les bords nord