La mesure de capacité pour les expéditions des marchandises vers l'est est en conséquence égale aux recettes de l'ouest.

Cherchant un débouché pour ces produits et une voie de communication avec la mer après la clôture de la navigation, on peut dire que Montréal a construit le chemin de fer St. Laurent et Atlantique entre cette ville et Portland et aussi le chemin de Champlain pour se relier aux chemins qui aboutissent à Boston et à New-York. Montréal considérait ces débouchés vers l'est d'une importance si majeure que ces chemins de fer furent construits longtemps avant les chemins qui sont maintenant entre les mains de la Compagnie du Chemin de fer Grand Tronc.

Pendant la saison qui vient de s'écouler, le mouvement des produits de l'ouest à travers Montréal fut exceptionnellement important, et, en tant qu'il s'agit des recettes, ce mouvement s'est continué jusqu'à ce jour. Nos négociants, comptant sur les rapports des employés du chemin de fer, qu'ils avaient des facilités extraordinaires pour mouvoir le fret à Montréal, ordonnèrent que leurs marchandises fussent expédiées, lesquelles sont maintenant en partie arrivées et continueront à arriver jusqu'à la fin de l'année, au grand embarras des receveurs.

Quelques chiffres démontreront plus clairement notre dire.

Recettes hebdomadaires par le Grand Tronc depuis environ la date du blocus vers l'est, ou pour les semaines expirées

1873	Céréales.	Farines.	Fromage.	Beurre
19 Nov.	8850 Min.	15500 Bar.	6102 Boi.	3870 Col.
26 "	7300 "	16450 "	3089 "	2763 "
3 Dec.	15510 "	1475 "	615 "	62 "
10 "	26820 "	21920 "	155 "	2110 "

Les expéditions hebdomadaires pendant ce même laps de temps par chemin de fer ne sont pas connues, néanmoins autant qu'on peut s'en assurer, elles se montent à zéro.

Afin de faire voir l'énorme montant d'affaires tenu en suspens par le blocus du fret, nous donnons le mémoire suivant d'exportation vers l'est à la mer. Pour les quatre semaines expirées 19 Novembre (temps auquel le blocus était à son apogée.) Les quantités étaient

De grain.....	1,037,190 Minots.
De farine.....	63,208 Barils.
De beurre.....	27,600 Colis.
De fromage.....	56,848 Boites.
De bœuf et de lard....	3,782 Colis.
De saindoux et de suif..	2,328 Barils.

Quelques notes sur l'augmentation continue des stocks jetteront aussi quelque lumière sur ce point et serviront aussi à faire voir à quel degré la pression avait atteint.

Stock de Céréales et de farine dans les entrepôts publics aux dates ci-dessous :

1873	Céréales.	Farine.
15 Octobre	573,103	41,100
1 Novembre	706,481	58,100
15 "	921,808	55,400
1 Décembre	980,912	71,300
15 "	1,031,359	89,961

Les griefs dont votre comité est saisi sont les suivants :

1o L'absence de facilité pour l'expédition du fret du commerce local vers l'Est, à des points qui dépendent en tout temps du Grand Tronc pour leurs approvisionnements.

2o La différence injuste dans le taux du fret préjudiciable à Montréal tel que coté des localités des stations du Canada Ouest aux points terminis tels que Halifax et Liverpool comparée avec les taux payés par négociants de Montréal qui ont d'abord importé leurs marchandises ici pour les exporter plus tard.

3o La différence encore plus injuste contre le Canada dans la cote du taux de fret des Etats du l'ouest (principalement de Chicago) à Liverpool que ceux accordés aux expéditions de produits canadiens à la même destination.

4o De ce que les expéditeurs de Montréal, qui ont été forcement obligés à payer les taux relativement excessifs exigés pour les points terminis, ont néanmoins pendant plus d'un mois été exclus de toutes les facilités de transport, principalement en faveur des produits qui étaient transportés à meilleur marché des Etats du l'ouest.

Relativement au premier grief, il est à la connaissance de votre comité que cette plainte est bien fondée et que cet état de chose est le résultat de la négligence et de la mauvaise administration.

Une comparaison des taux de presque toutes les stations d'Ontario démontrera que la seconde plainte est bien fondée.

Taux de fret payé sur un char de farine de Paris et Brantford à

Montréal.....	\$70.00
Maniement à Montréal	
disons.....	2.00
Taux de fret demandé de Montréal à Halifax....	70.00
Total	\$142.00

Taux de fret de Paris à Halifax \$120.00

A déduire manie- ment à Montréal payé par le chemin de fer sur le fret direct.....	2.00	118.00
--	------	--------

Différence contre Montréal \$24.00 par char (soit cinq pour cent sur la valeur de la farine) somme suffisante pour détourner le commerce de Montréal sur des points plus éloignés.

Avec ces différences, la compagnie du Grand Tronc peut en aucun temps endommager et même ruiner le commerce d'une localité qui dépend d'elle pour ses facilités de transport.

Il est bon de noter que tout le fret destiné à l'est de Montréal est transbordé en cette ville des chars qui parcourent la jauge étroite à ceux qui parcourent la jauge large aux frais du chemin de fer et dans les cas des expéditions de Montréal est taxé deux fois sans compter que l'expéditeur a souvent à payer des frais d'emmagasinage et autres charges additionnelles.

Quant au troisième grief, votre comité après enquête a découvert qu'au commencement de Novembre, la Compagnie du Grand Tronc est entrée en compétition sur le marché de transport de Chicago avec les lignes régulières et dans le cours des deux ou trois semaines a contracté des engagements pour transporter de quinze à dix huit mille tonneaux de comestibles et de farine, dont une grande partie à 90 centins, et une moindre quantité à 100 centins pour 100 livres direct à Liverpool, les taux par les lignes régulières via New-York et Boston étaient au même temps de 115 à 125 centins pour 100 livres pour le fret de même classe.

La division au *pro rata* de ce taux est répartie comme suit, si votre comité est bien informé.

Au chemin de fer Michigan Central	284 mil.	18 et 19 cent.
Au Grand Tronc..	861 "	45 et 51 "
Aux steamers....		27 et 30 "
		90 et 100

18 centins sont égaux à 0.34 centins par 100 lbs. par 100 milles.

45 centins sont égaux à 5.22 centins par 100 lbs. par 100 milles.

27 centins sont égaux à 25s. 8 terling par tonneau de Portland à Liverpool.

Les taux cotés à la même date aux expéditeurs de Montréal et auxquels des engagements ont été contractés laissent voir beaucoup d'écart, étant de 55c par tonneau de 2240 livres pour les comestibles en descendant jusqu'à 60c pour marchandises lourdes, ces dernières étant requises par les vaisseaux pour solider la cargaison. La division de ces taux au *pro rata* est comme suit :

85s Maximun 60s Mini.

Au Grand Tronc 299 milles par 100 lbs	38 centins	27 centi.
Au steamer par tonneau.....	50 cholins	35½ chel.
38 centins sont égaux à 12.80 centins par 100 lbs par 100 milles.		
27 centins sont égaux à 9.09 centins par 100 lbs par 100 milles.		

De Toronto et des stations à l'est de cette ville, le taux pour les comestibles étaient de 90s à 120s, soit une moyenne de 105s par tonneau égal à 114 centins par 100 livres pour fret direct. Des stations à l'ouest, les taux étaient de 100½ à 130½ pour le fret de même classe, une moyenne de 115½ par tonneau ou 125 centins par 100 lbs. Le taux du fret direct pour les comestibles des différents points à Liverpool se trouve être comme suit :

Distance à Portland.

De Chicago.....	1145 M	90c par 100 liv.
De Cincinnati....	1128 "	80c "
De Sarnia à l'Est.	861 "	125c "
De Toront à l'Est	528 "	114c "
De Montréal.....	297 "	98c "

Il paraît donc que le producteur de Chicago peut non-seulement livrer ses comestibles à Liverpool passant sur un chemin de fer canadien et par le moyen d'une ligne de steamers canadienne à 25 pour cent meilleur marché qu'à travers son propre pays, mais de plus, il peut le faire à meilleur marché que ses compétiteurs canadiens de London, de Toronto et même de Montréal.

Quand on considère la distance et les gains des steamers le résultat est encore plus étonnant.

La marchandise de Chicago est transportée par le Grand Tronc une distance de 861 milles au taux de 5¼ cents pour 100 lbs. par 100 milles.

La marchandise de Montréal paie pour une distance de 297 milles au taux de 12¼ cents par 100 lbs par 100 milles.

La part du steamer sur la marchandise de Chicago est de 25s par tonneau.

La part du steamer sur la marchandise de Montréal est de 50½ par tonneau.

Les expéditions de Chicago à Liverpool sont donc faites à moins de la moitié du taux que le sont les expéditions de Montréal à Liverpool.

Il est une branche dans le commerce de comestibles que les commerce de transport s'est occupé spécialement—articles facilement avariés et d'une immense importance au pays, à savoir, le beurre et le fromage. Pendant l'automne, les steamers réguliers de Montréal (ainsi que ceux de New-York) sacrifient tout autre fret pour favoriser celui là avec les résultats ci-dessus. Quel peut être le motif du Grand Tronc en agissant ainsi? Votre comité n'a pas pu le découvrir. Le volume de ce fret est peu considérable tandis que la valeur en argent est proportionnellement très grande et les embarras causés par la suspension des facilités de transport sont très sérieux.