

Etats Unis la même négligence du trafic de localité. Mais ils diffèrent de beaucoup du Canada dans la nature de leur commerce de localité. La contrée qu'ils traversent a, dans la plupart des cas, cessé d'être un pays de grande exportation de grain, et leur principal commerce de localité est ou indépendant du produit agricole et partant reparti plus également sur toute l'année, ou il est dans le genre de la manufacture de la farine, et partant, aussi dépendant du trafic de l'ouest pour la matière première, qu'il l'est du trafic de localité, pour être envoyé au marché. Mais une grande portion du Canada est tout autant productrice de grain que l'Illinois même. Si le commerce de l'ouest est un objet d'ambition, le Grand Tronc en jouit d'une partie à chaque station du Canada ouest. Lorsque le produit agricole à Chicago cherche un débouché, c'est aussi le cas pour celui de Guelph, de Toronto et Port Hope, avec le même besoin de rapide transport, et avec un meilleur droit de le demander. Si jamais le cri populaire, que le trafic de localité doit être servi le premier, peut être justifiable, c'est bien sur une route située comme l'est le chemin de fer du Grand Tronc. Nous répétons que nous n'imputons pas au Grand Tronc d'avoir négligé les intérêts canadiens cet hiver. Nous croyons que les Directeurs de la Compagnie ont fait tout ce qui était en eux, et tout ce qu'il était possible de faire avec la défectuosité des arrangements et l'insuffisance des facilités pour servir le commerce ; mais nous croyons qu'il y a eu des erreurs radicales dans les bases de l'entreprise, qui ont enrayé leur marche, et que, pour avoir donné une prééminence illégitime au trafic de parcours entier de l'ouest, ils se sont vus dans l'impossibilité d'effectuer pour le commerce du Canada ce qui, avec un système plus sagement combiné, aurait pu être accompli.

On peut nous demander—êtes-vous donc d'avis que le Grand Tronc doive abandonner sa position comme l'une des cinq grandes voies ferrées de communication avec l'ouest, et descendre au simple rôle de chemin local pour le trafic du Canada. Cela n'est aucunement notre désir. Nous croyons que, quand un chemin a pratiquement obtenu le monopole de cette espèce de commerce de transport, et qu'il a été construit en partie aux dépens de la Province, que le peuple qui a accordé ces privilèges a le droit de compter que ses besoins seront l'objet de ses premières considérations, spécialement quand les prix qu'on lui fait payer sont beaucoup plus haut que ceux auxquels on transporte le fret le plus éloigné, et que ce n'est pas seulement le devoir, mais le véritable intérêt de la compagnie, de pourvoir à cela. Mais nous sommes également d'avis que, si le Grand Tronc avait suivi une ligne de conduite sage, il aurait pu tout de même obtenir sa part belle et rémunératrice du grand trafic de l'ouest.

Pendant plus de la moitié de sa longueur le Grand Tronc court parallèlement avec la plus grande communication par eau dans le monde. Voici un fait qu'on ne saurait ignorer, et dont dépendent principalement la prospérité du Canada, et celle de tous les intérêts qui s'y rapportent. Tant que le St. Laurent coulera des sources des lacs occidentaux à l'Océan, à certaines saisons de l'année, et pour les choses en gros, ce en quoi consiste la principale exportation de l'Amérique, la voie d'eau doit continuer à les emporter à des taux qui, pour un chemin de fer, seraient ruineux. Il est inutile de lutter contre la nature—il faut l'accepter, et s'efforcer de la faire tourner à notre meilleur compte. Et cependant, depuis le début du Grand