

de la propriété d'autrui qui lui est confiée, nous croyons que le fret s'offrirait à elle dans une proportion assez grande pour justifier toute augmentation du fonds de matériel roulant qui n'aurait pour limite que ce qui pourrait être fait sur une seule voie en opération. Le commerce de localité du Canada seul pourrait, dans les années ordinaires, donner très complètement de l'emploi au chemin, tandis que si le trafic de parcours entier peut être pris à des taux rémunérateurs, la quantité de produits, cherchant un débouché de l'ouest à la rive maritime, suffirait pour alimenter toutes les routes existantes d'autant d'affaires que leur trafic de localité peut les mettre à même de servir en répondant à ses besoins.

La saison dernière en a été une bien extraordinaire sans doute par suite de la grande abondance de la récolte ; mais il faut ne pas perdre de vue que les circonstances particulières à ce continent lui dictent une ligne de conduite toute différente de celle qui est la règle dans les pays d'ancienne habitation. Là le trafic est à peu près uniforme pendant l'année, et il n'y a pas grand différence entre le fret venant d'en bas ou d'en haut. Ici, non seulement la nature massive de nos principales exportations fait que le trafic de l'est excède de beaucoup celui de l'ouest, mais comme le premier est, en très grande proportion, du produit agricole, il n'occupe généralement le chemin que pendant une portion limitée de l'année. Pour la même raison, une abondante moisson en Europe principalement agit sur les affaires de transport indirectement en donnant une vie générale au commerce, pendant qu'ici elle opère immédiatement, en alimentant la grande masse du fret venant d'en bas. La conséquence est, que tout véhicule de transport ici doit être équipé pour faire les affaires complètes de la saison active, bien que dans une autre il n'ait pas complètement d'emploi au grand désavantage de la ligne qui attend après du trafic de localité. Il faut de plus s'attendre à lui voir faire son profit principalement dans une direction et s'en revenir que médiocrement chargé. Pour ces raisons il est évident que la proportion du fonds de matériel roulant avec le fret réellement transporté doit être beaucoup plus grande sur ce continent que là où le trafic est plus également réparti. Nous sommes disposés, par conséquent, de recommander qu'il soit fait une augmentation notable au fonds de matériel roulant, mais pas avant qu'il ait été fait d'autres changements, indiqués ci-dessus, qui puisse le mettre en état d'être employé avec tout l'avantage possible.

En exprimant ainsi notre opinion sur la quantité des affaires qui, avec de meilleurs arrangements, nous donneraient l'espérance de les voir couler à flots sur le chemin de fer du Grand Tronc, nous avons par implication émis le doute sur les taux rémunérateurs du parcours entier. Ce n'est pas une question nouvelle, mais une sur laquelle les opinions ont été longtemps partagées, non seulement en Canada, mais dans les états voisins de l'union américaine. En dépit des canaux naturels et sans égaux que le St. Laurent et le Mississipi et leurs tributaires offrent pour pénétrer dans le cœur du continent, et en dépit de la multitude de routes artificielles qui s'y sont ouvertes, le commerce de l'ouest s'est augmenté aussi vite que les moyens de débouché se présentaient, et la convoitise de ce grand commerce a été le sujet des efforts et le trait le plus frappant de toutes les entreprises américaines de cette nature. Ça été l'objet des prédilections du Canada de l'amener dans la voie du St. Laurent ; et le canal Erie, et