

Comme la somme de transport étranger pour l'année finissant au 30 de juin était, selon Mr. Hardman (Qu. 223) de 93,686 tonneaux, (celle pour l'année finissant au 31 de décembre est inaccessible), il appert que le Grand Tronc dépensa environ \$4.00 par tonneau pour se procurer du trafic étranger, ce que nous avons fait voir avant cela, avoir été charroyé à perte quand il l'avait.

Ceci est évidemment une très grossière appréciation du résultat d'une année de convoitise du trafic étranger. Il fait injustice au commerce de parcours entier, en autant que la ligne de Détroit n'a pas été construite pour la seule opération d'une année, et qu'elle sera par la suite productive d'une alliance plus effective, et qu'il met en oubli tout ce qui a trait aux passagers. Mais, d'un autre côté, il ne met pas en ligne de compte les autres désavantages qui résultent pour les meilleurs intérêts du chemin de la prééminence illégitime accordée au trafic de parcours entier. C'est ainsi qu'ont été affaiblies les ressources de la compagnie, et qu'elle a été mise hors d'état de faciliter les affaires de localité. On a entrepris à Sarnia une station dispendieuse, et c'est aussi là qu'on a construit le seule élévatoire de la ligne, et, si nous sommes bien informés, il y a été transporté deux cargaisons de blé dans les chars, pendant qu'à Montréal, le centre et la clef du commerce du Canada, les propriétaires de blé ont eu à supporter, d'après le témoignage de messieurs dans le commerce, une dépréciation de 5 centins par minots par suite de la misère qu'on avait à le décharger ; et pendant que la compagnie elle-même, se plaignant de manque de matériel roulant, était forcée de convertir ses chars en hangars pendant des jours et même des semaines, à cause de l'impossibilité de les débarrasser de leurs cargaisons.

Il serait difficile d'apprécier la perte qui en a été essuyée par des particuliers, et par la province en général, pendant l'hiver dernier par suite de la difficulté d'accès au marché pour les produits, mais elle doit s'élever à un très fort montant. Parmi les quelques témoins que nous avons examinés sur ce point, nous référerons spécialement au témoignage de Mr. James Young (Qu. 96), de Mr. Esdaile (Qu. 139), de Mr. Heward (Qu. 141) et de Mr. Howland (Qu. 191, etc.) Nous sommes loin d'attribuer tout cela au Grand Tronc. La rigueur inusitée de l'hiver, et l'abondance de la récolte, qui lui tombait en masse sur les bras alors qu'il n'était pas prêt à répondre aux demandes du public, tout cela ne saurait être imputé à la compagnie. Nous croyons, comme la chose nous est constatée par les officiers de la compagnie, qu'avenant la pression, on donna la préférence au produit canadien, et qu'on renonça presque aux affaires de parcours entier. Mais parmi les autres causes auxquelles nous avons plus haut fait allusion, et auxquelles nous reviendrons ci-après, des arrangements si mal combinés par elle, nous croyons que la confusion et les retards de la saison peuvent en grande mesure être attribués à ce que jusqu'alors elle avait fait l'objet de toute son attention et la base de sa principale ligne de conduite de pouvoir mettre la main sur de grandes affaires de parcours entier, à la négligence des facilités qu'on pourrait exiger d'elle pour le commerce à sa porte.

Nous avons déjà dit que ceci n'est pas un nouveau sujet de plainte sur ce continent, et qu'on impute à tous les principaux chemins de fer des