

côtés. Nous avons simplement demandé le témoignage de quelques unes des pratiques du chemin pour constater quelques cas, mais des cas pareils nous ont été fournis par presque tous les gens qui ont eu affaire avec le Grand Tronc. Quand le produit a langui dans l'attente pendant des semaines, en franchissant quelques centaines de milles (Qu. 96, 139, 191)--- quand on nous parle d'un navire ayant eu à quitter Portland sans partie de son fret, bien qu'il se trouvât après que le fret, s'élevant à deux mille barils de farine, avait été là gisant pendant des semaines dans les chars au port d'où le navire avait fait voile (Qu. 115)---Quand dans une autre circonstance la compagnie en appelle à l'arbitrage pour une moindre quantité de blé livré, et que l'arbitre retrace le grain manquant jusqu'aux trois chars chargés tranquillement postés à leur propre station majeure de Montréal (Qu. 116)---quand il est à la connaissance personnelle de l'un de nous que des chars, après avoir été obtenus avec la plus grande des difficultés pour aller quérir de la farine à Collingwood, l'un d'eux, étant ouvert, fut trouvé rempli de blé, qui était revenu certainement de 96 milles, et possiblement de toute la distance jusqu'à Montréal---et lorsque le même membre de la commission a vu des chars chargés mettre une semaine ou dix jours à aller du Quai de la Reine à Toronto à la station du Don à l'autre extrémité de la cité---lorsque nous savons que ces exemples ne sont pas isolés, mais qu'on aurait pu multiplier les cas de cette espèce dans le témoignage, nous sommes forcés d'en venir à la conclusion qu'aucune augmentation de fonds de matériel roulant, ni aucune extension de facilités aux stations, ne pourraient améliorer la position de la compagnie, jusqu'à ce qu'il y ait une meilleure organisation du département du trafic.

Il nous serait évidemment impossible, et cela ne forme pas partie de notre devoir, de suggérer les réformes qui, dans l'organisation et l'administration intérieure de la compagnie, pourraient faire espérer de pouvoir prévenir le retour de délais aussi désastreux que ceux qui ont eu lieu dans la présente saison---délais qui ont été aggravés par l'accumulation sans exemple de la neige sur la voie, mais qui ne sauraient être attribués seulement à cette cause, comme les dates que nous avons données de quelques uns de ces cas le prouvent clairement. Il pourra toutefois nous être permis de signaler quelques unes des déficiences qui, dans le présent système, en considérant les cas qui sont venus à notre connaissance, nous ont frappé comme contribuant principalement à produire ce résultat.

La grande étendue de la ligne devra toujours en rendre l'administration efficace plus difficile que celle d'une route plus courte, et il faut faire face à cette difficulté par une organisation plus parfaite que celle qu'il a paru nécessaire d'établir sur les autres routes. C'est ainsi que sur une route d'une longueur modérée, et avec son principal trafic opérant entre les deux points terminus, la difficulté de pouvoir entretenir une surveillance vigilante sur l'emploi du fonds de matériel roulant sera beaucoup moindre que sur une route de la longueur de celle du Grand Tronc, et avec tant de centres d'affaires. Dans le premier cas, le gérant l'a presque sous ses propres yeux, mais dans le Grand Tronc il lui faut s'en rapporter à ses subordonnés et juger par leurs yeux. Il ne paraît pas cependant y avoir eu aucun système suffisant de rapports, au moyen desquels l'administrateur général, à Montréal, puisse voir où est son fonds de matériel roulant, et comment