

Durant l'année écoulée on a ajouté considérablement au nombre de chars, augmentant le nombre par mille à 2.90, et le trafic s'est aussi accru, mais si on fait les mêmes calculs, le terme moyen de service quotidien d'un char revient presque à être identique avec celui de l'année d'auparavant.

D'après ces calculs, nous croyons que la conclusion inévitable est que, incomplet comme peut l'être le fonds de matériel roulant numériquement, on ne le tient pas aussi avantageusement et constamment employé qu'il devrait l'être, et qu'il l'est dans d'autres lignes. Les engins font en moyenne un moindre nombre de milles par jour, et emportent après eux en moyenne un moindre voyage, et les chars à fret ne font pas, terme moyen, un voyage quotidien d'une moitié aussi longue que ne le font les deux chemins, objet de nos considérations.

Tout en signalant le peu de chose accompli par le fonds de matériel roulant, en comparaison avec ce qui se fait sur d'autres voies ferrées, et en exprimant l'opinion que cela est en partie dû à l'administration défectueuse et à l'organisation imparfaite du département du trafic, nous avons pleinement raison de croire à notre sens qu'une des principales causes de cela gît en dehors du contrôle des officiers de la compagnie, et provient des insuffisantes facilités qu'offrent les stations sur presque tous les principaux points de la route.

C'a été là une juste et constante cause de plainte, et nous n'avons qu'à référer au rapport de M. Shanly (App. p. 89) et à son témoignage (Qu. 36-41), ainsi qu'à celui de l'hon. John Young (Qu. 114) et de MM. Esdaile (Qu. 140) et Heward (Qu. 141), qui ont trait principalement à Montréal, mais la même difficulté existe, bien que peut-être dans une moindre étendue, à presque toutes les principales stations. Pendant qu'on demandait à grands cris du fonds de matériel roulant pour transporter des milliers de tonneaux de produits, qui allaient s'accumulant sur tous les points de la route, les chars chargés étaient là qui croupissaient dans l'inaction pendant des jours, et même des semaines, faute de moyens de pouvoir abriter leurs cargaisons; et quand on les décharge, c'est par le procédé lent du travail manuel, souvent dans des situations de difficile accès, au lieu d'avoir pourvu à des facilités mécaniques de rendre les chars disponibles dans le plus court délai possible pour faire un autre voyage. Il serait désirable sans doute d'augmenter le fonds de chars et d'engins, mais le premier et le plus grand besoin est de pourvoir au moyen d'utiliser et mettre à profit ce que la compagnie possède, sans quoi nous craignons qu'aucune augmentation de matériel ne ferait qu'accroître la confusion, et encombrer la route que davantage.

En faisant, toutefois, la part entière de ce manque de véhicules pour un grand commerce de fret, ce qui est la difficulté-mère, et qui a été la cause principale de bien d'autres délais, nous ne saurions jeter les yeux sur le témoignage qui a été mis devant nous, sans exprimer notre opinion qu'il y a eu mauvaise administration et organisation défectueuse à un degré vraiment très sérieux. Nous n'avons pas eu à courir spécialement après des exemples de ce genre; ils se sont présentés à nous de tous les