

ainsi qu'un mécanisme meilleur marché pour les embranchements non rémunérateurs, c'est ce qu'il nous faudrait. Il semble ridicule en effet de construire des embranchements comme un transcontinental type, si l'embranchement ne peut pas être exploité avec profit. Par exemple, ceux parmi vous qui sont allés en France se rappelleront les petites lignes à voie étroite établies le long des grandes routes afin d'établir des communications avec les villages éloignés. Ces lignes transportent des wagons, des légumes et du lait et d'autres denrées jusqu'à un chemin de fer à voie réglementaire, et de là ces marchandises sont transportées à Paris et dans les autres grandes villes. Il me semble que nous avons adopté un faux principe. Nous devrions trouver quelque moyen d'accorder à notre population rurale, des facilités de transport à moins de frais que nous le faisons aujourd'hui. Les produits agricoles sont transportés en chargements de wagon et nous ne désirons pas ajouter à ces dépenses, mais si nous pouvions seulement nous procurer une petite unité de transport, un moteur à gaz, les frais s'en trouveraient réduits. Il n'y a pas de doute que nous dépensons trop d'argent pour le transport de ces marchandises.

Le PRÉSIDENT: Peut-être les moteurs à essence promettraient-ils de donner les meilleurs résultats?

Sir HENRY DRAYTON: Oui.

M. STEWART: A ce sujet, je lisais il y a quelques jours un rapport provenant d'un ingénieur de grande réputation, dans lequel il critique le National-Canadien dans le sens esquissé par sir Henry Thornton. Il disait que ce chemin de fer était organisé sur un trop grand pied et que le trafic sur les petits embranchements ne justifiait pas des équipes complètes de train, et ainsi de suite. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

Sir HENRY THORNTON: Cela dépend de ce qu'il entend par organisation. S'il veut dire l'organisation du train ou de l'équipe du train, il n'y a pas de doute qu'il a raison. Si nous faisons circuler sur un embranchement qui n'est pas profitable, un train de voyageurs formé d'un wagon mixte, d'un wagon de première, en vertu de l'arrangement conclu avec la main-d'œuvre, il faut que nous ayons un mécanicien, un chauffeur, un conducteur et deux gardes-freins. La chose n'est pas justifiée, mais nous n'avons pas réussi à en sortir, et cela s'applique à toutes les voies ferrées sur le continent nord américain. Personne n'a trouvé aucun moyen de contourner la difficulté. Lorsque nous faisons circuler un wagon à essence, il ne tombe pas sous la portée des syndicats ou de l'organisation. On peut en confier la conduite à un mécanicien, un conducteur ou seulement à un mécanicien. Il suffit entièrement à la tâche. Si les critiques de l'ingénieur étaient dirigées en ce sens, elles étaient complètement exactes.

M. STEWART: Je crois que le texte de ses critiques m'a aussi engagé à croire qu'elles étaient dirigées sur la tâche trop grande qui repose sur l'organisation. Elle doit s'occuper de trop de choses importantes pour prêter une bien grande attention aux petits détails.

Sir HENRY THORNTON: Je pourrais dire que ces critiques étaient injustifiées à cet égard. De fait, si des critiques ont été faites, elles l'étaient dans le sens que nous avions un trop grand nombre d'officiers plutôt que trop peu, mais nous répondrions à cela que les surintendants généraux et les surintendants ont assez de temps à leur disposition, afin de consacrer à tous les aspects des affaires de la compagnie, l'attention qu'elles méritent. Nous n'épargnons rien afin de développer les affaires sur nos embranchements, parce qu'évidemment plus nous pouvons obtenir d'affaires, plus nous pouvons faire d'argent. Si nous pouvons augmenter le chiffre de nos recettes brutes, considérez par exemple un des mois de l'automne dernier alors que nos recettes brutes ont été de \$25,000,000 et nous avons réalisé \$5,000,000 de profit net. Maintenant, chaque mois durant lequel nous pouvons obtenir des recettes brutes de \$25,000,000, nous pouvons réaliser