

on l'emploie. Dans beaucoup des cas qui nous ont passé sous les yeux, les chars et leur charge ont paru comme perdus, et le propriétaire du fret s'est vu obligé de se mettre à sa recherche, ce qui clairement n'aurait pas dû être nécessaire. Nous ne croyons pas que le fonds de matériel roulant du Grand Tronc puisse jamais faire le service dans toute son étendue, jusqu'à ce que le gérant au quartier-général puisse voir dans tous les temps comment sont distribués ses chars, et comment ils sont mis en usage, de manière à pouvoir exercer son contrôle sur la ponctualité de ses subordonnés. Sous un tel système, il eut été impossible que 20 chars chargés de farine eussent été perdus de vue pendant des semaines à Portland, ou qu'un train de marchandises eût été détenu pendant une semaine à Toronto, en passant des mains du surintendant du District Occidental dans celles du surintendant du District Central.

Un autre mal nous paraît être la division de responsabilité parmi les divers départements. Chaque district a un surintendant qui relève de l'administrateur général, mais il y a peu de concert entre les divers surintendants, et à Toronto il se trouve un terrain de deux milles en dispute entre la fin d'un district et le commencement d'un autre. Le gérant du trafic fait les contrats pour le transport du fret, mais il ne peut pas dire quand il doit être pris et emporté, car il n'exerce aucun contrôle sur le fonds de matériel roulant. L'administrateur général a autorité sur ce dernier quand il est sur la route, mais il est dans la dépendance du surintendant de locomotives, la tête d'un département indépendant, pour son besoin d'engins et de chars, qui doit les fournir "quand la chose est praticable ;" même les deux principales personnes en autorité sur un train en mouvement, le conducteur et le directeur de l'engin, sont des serviteurs de départements séparés et indépendants. De même encore, quand le chemin est encombré par la neige, l'ingénieur pourvoit au travail manuel et le dirige, tandis que le directeur général seul peut mettre en action les charrettes à neige que le surintendant de locomotives peut seul procurer. Il est sans doute nécessaire de maintenir des départements séparés, mais il paraîtrait manquer d'un chef exécutif pour harmoniser le tout—non pas simplement un directeur-gérant, dont l'attention est nécessairement préoccupée des arrangements financiers, des assemblées de bureau et des intérêts généraux de la compagnie, mais un administrateur pratique, qui devrait exercer une autorité parfaite sur tout ce qui regarde l'opération du chemin, que ce soit les engins et les chars, ou le combustible, ou l'entretien de la voie, avec, suivant la suggestion de Mr. Shanly, un assistant voyageur qui serait constamment en course par toute la ligne. En rapport avec ce sujet, voyez le témoignage (Qu. 102-5, 146-58, 171, 209, 229.)

Ce sont là, à ce qu'il nous paraît, les principales déficiences jusqu'à présent, mais aucun système amélioré n'opérerait d'une manière satisfaisante avant qu'on ait pourvu à plus de lieux d'abritement et de voie d'évitement, ainsi qu'à de plus grandes facilités mécaniques pour charger et décharger avec rapidité, aux grands centres du commerce et là où la voie ferrée vient en contact avec l'eau et les autres lignes. Si on pourvoyait à tout ceci, et que la ponctualité de la compagnie à livrer le fret fut certaine, et si, pouvons-nous ajouter aussi, sa position financière était telle qu'elle pût inspirer confiance aux gens du commerce dans sa capacité à pouvoir répondre