

point de vue économique,—que vous puissiez utiliser le matériel,—et supposons, —je ne fais que poser une question et je préférerais qu'on ne lui donnât pas une portée générale, bien que cela n'ait pas d'importance,—supposons qu'on décide de contribuer à la dépense jusqu'à un certain point, serait-il judicieux au point de vue économique, au point de vue de l'administration des chemins de fer, d'entreprendre la construction de matériel, soit de locomotives, soit de wagons?

L'hon. M. EULER: Ou de traverses.

L'hon. M. MANION: Les compagnies n'achètent des traverses qu'au fur et à mesure qu'elles en ont besoin.

M. HUNGERFORD: C'est une question vraiment très compliquée.

M. CANTLEY: Avant que M. Hungerford réponde à la question, j'aimerais à lui poser quelques questions sur le même sujet. Si je les pose maintenant, cela sera une grande économie de temps. J'allais demander à M. Hungerford: quel est l'état de la force motrice, aujourd'hui, et peut-il nous indiquer le nombre des locomotives ayant une pression de 200 livres ou plus et munies d'un surchauffeur? Quel avantage y aurait-il si le chemin de fer acquérait, disons 40 ou 50 des nouveaux types de locomotives ayant une pression de quelque 400 ou 450 livres? Je prierais M. Hungerford d'avoir la bonté d'exprimer son avis sur ces deux points qui se rattachent à la question posée par le ministre tout à l'heure.

M. HUNGERFORD: Pour ce qui est de votre première question, je ne crois pas que nous ayons actuellement des renseignements précis. Nous pouvons nous les procurer. Quant à la deuxième question, c'est manifestement un problème économique très complexe et nous sommes en train d'étudier la question. Nous n'avons pas arrêté de conclusions. Cela dépend beaucoup de la tournure future du trafic. Si le trafic augmente sensiblement, il est fort possible que la mesure soit justifiée.

M. CANTLEY: A votre avis, jusqu'à quel point peut-on augmenter la pression?

M. HUNGERFORD: Il est difficile de répondre à la question; c'est un point qui n'est point tranché.

M. CANTLEY: Je sais que c'est difficile. Ce que je veux savoir, c'est ce que vous en pensez. J'ai des idées personnelles.

M. HUNGERFORD: Pour obtenir des pressions de vapeur extrêmement hautes, il faut des frais élevés et il n'est pas encore définitivement établi si le supplément de frais est justifié ou non. Il est d'usage de construire des locomotives comportant une pression de 250 à 275 livres par pouce carré, et c'est reconnu comme un bon usage au point de vue économique. Il est possible que nous puissions obtenir une pression plus grande, mais les expériences ne sont pas encore concluantes.

M. DUFF: Quel est l'état de votre matériel, wagons, locomotives et tout le reste de l'outillage, par rapport à ce qu'il était l'an dernier et l'année précédente? Autrement dit, avez-vous déboursé autant pour maintenir le matériel en aussi bon état que les années précédentes et avant la crise?

M. HUNGERFORD: Cela dépend. Nous ne dépensons pas autant d'argent. Il n'y a pas lieu de dépenser autant. Le trafic n'est pas aussi considérable.

M. DUFF: Pour ce qui est de l'entretien du matériel que vous avez, le maintenez-vous en aussi bon état qu'avant la crise?

M. HUNGERFORD: Pour ce qui est des unités de matériel prises individuellement, nous les entretenons aussi bien, mais nous ne réparons pas autant de wagons, parce qu'il ne nous en faut pas autant, à cause des exigences du trafic.

M. DUFF: Qu'advient-il du matériel que vous n'utilisez pas?

M. HUNGERFORD: Nous l'emmagasinons simplement et dès que nous en avons besoin pour le service, nous le réparons.