

demi-ponts. Si vous installez un demi-pont, c'est à vos propres risques et il vous en coûtera de \$25 à \$30 en moyenne.

D. Vous voulez dire un demi-pont dans le wagon?—R. Oui, et si vous en installez un, les chances de recouvrer votre demi-pont ou une partie du matériel qui entre dans sa construction sont à peu près nulles. Je veux en venir à ceci que les chemins de fer devraient se rendre compte que si nous utilisons des demi-ponts dans les wagons, ils devraient pouvoir augmenter leur efficacité de près de 50 p. 100.

D. Quelle est leur objection?—R. Je n'en sais rien. Ils n'en prennent pas la responsabilité. Je sais que certaines salaisons installent leurs propres ponts dans les wagons. Elles impriment leur nom en travers des planches et se fient à la bonne volonté des expéditeurs le long de la ligne que suivent ces wagons pour les leur renvoyer. Voyez-vous, il n'est pas toujours possible de ramener un wagon.

D. Voulez-vous dire que les compagnies ferroviaires ne se tiennent pas pour responsables du contenu d'un wagon?—R. Les compagnies ferroviaires n'assument aucune responsabilité à l'égard de ces ponts. Elles acceptent que vous les installiez dans les wagons, mais elles ne vous paient rien en retour et ne vous garantissent pas que vous reverrez ce wagon et pourrez vous en servir de nouveau. J'ai toujours pensé que si les chemins de fer veulent pratiquer l'économie de leur matériel roulant, la chose serait facilitée par l'installation de ces ponts dans les wagons, ce qui augmente la contenance du wagon d'au moins 35 p. 100, et permet de transporter beaucoup plus de bétail dans le même nombre de wagons.

M. FLEMING: Ne croyez-vous pas que ces compagnies ont de bonnes raisons pour agir ainsi, autrement on peut supposer que la situation aurait été réglée depuis longtemps? La raison est probablement celle-ci: si les chemins de fer emploient les wagons de cette façon, ils ne peuvent pas s'en servir pour des fins autres que le transport du bétail. Les wagons à bestiaux, libres de ces ponts, pourront transporter toute espèce de bétail.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Ces ponts sont amovibles.

M. FLEMING: Il doit y avoir quelque objection à l'usage des wagons à cette fin. Nous pouvons sans doute présumer que la direction du chemin de fer ne perd aucune occasion de donner satisfaction à tous.

Le TÉMOIN: Je ne sais pourquoi l'on ne procède pas de cette manière, parce que cela représenterait une épargne considérable sur le coût d'expédition.

M. McCUBBIN: Avez-vous des difficultés aux gares où s'exerce la concurrence; y a-t-il de ces gares dans l'Ouest?

Le TÉMOIN: Pas sur la ligne particulière qui nous occupe: la ligne en cause va jusque dans le Nord de l'Alberta, c'est le *Northern Alberta Railway*. Il n'y a pas de concurrence sur cette ligne, parce que cette dernière est exploitée conjointement par le N.-C. et le P.-C. Nos wagons portent la double mention du N.-C. et du P.-C. Je ne sais pas qu'il existe de difficultés, que la concurrence y sévise, comme elle peut sévir à d'autres endroits.

Le vice-président :

D. Ces ponts sont-ils facilement amovibles, un peu comme la porte des convois de blé?—R. Non.

D. Une fois installés, il faut qu'ils restent en place?—R. Il faut qu'ils y restent.

D. Vous seriez obligés alors d'avoir sur la voie ferrée des wagons à porcs et des wagons destinés à d'autre bétail; est-ce là la réponse?—R. Oui, je le suppose.

D. Si les chemins de fer adoptaient la voiture à double pont, cela voudrait dire qu'au lieu d'introduire un wagon complètement nouveau, il leur suffirait d'a-