

motive d'une force donnée peut remorquer. Le tout est exprimé en pourcentage—43, 46, 56, 58 p. 100—on indique qu'une locomotive peut traîner tant de tonnes. Puis il existe une méthode de calculer le nombre de tonnes sur un train. Les méthodes du Pacifique-Canadien et du National-Canadien ne sont pas exactement les mêmes. C'est une opération très compliquée, mais dans la pratique vous pouvez dire ce qu'un pourcentage donné d'une locomotive—c'est-à-dire, sa puissance maximum de traction—vous pouvez dire combien de tonnes elle peut remorquer sur une section donnée.

*M. Biggar:*

D. J'avais compris que le tonnage dont vous parlez dépendait des pentes, et que, en conséquence, la différence est grande suivant que vous supposiez une pente de quatre dixièmes ou de 100 p. 100?—R. Nous n'avons pas nécessairement supposé telle ou telle pente. Nous avons pris dans notre propre cas les données sur le nombre de tonnes susceptible d'être remorqué sur cette section. Le préposé à l'exploitation ne tient pas compte des pentes; il s'occupe uniquement du nombre de tonnes que peut transporter un train. L'ingénieur s'occupe du pourcentage des pentes, mais le préposé à l'exploitation s'occupe du nombre de tonnes que l'on peut traîner sur ce qu'il appelle la pente de contrôle, c'est-à-dire, la pente qui fixe le maximum que peut porter un train.

*L'hon. M. Murdock:*

D. Ne serait-il pas plus simple de dire que chaque classification de locomotives sur chaque division de chaque chemin de fer comporte une classification d'un certain tonnage sur chaque division de chaque chemin de fer?—R. Vous exprimez l'idée beaucoup mieux que je ne saurais le faire, monsieur. Ces évaluations du tonnage, monsieur, sont d'abord théoriques, et puis elles sont vérifiées par ce que nous appelons des wagons dynamométriques. Ils sont munis d'instruments qui enregistrent l'effort sur le crochet de traction. Après des essais au moyen du wagon dynamométrique et des essais avec un train dont vous connaissez le poids exact, vous trouvez éventuellement un nombre raisonnable de tonnes à placer en arrière de chaque catégorie de locomotives.

L'hon. M. HAIG: Je suis parfaitement convaincu que M. O'Brien connaît bien ce sujet, mais je ne crois pas que nous soyons venus ici pour entendre une causerie sur les wagon-milles et les train-milles. A mon avis, cela nous laisse froids.

Le TÉMOIN: Je le regrette, monsieur.

L'hon. M. HAIG: Je ne vous critique pas du tout, monsieur O'Brien. Je critique nos deux présidents, parce que, apparemment, ils veulent poursuivre en ce sens.

*Le président (le très hon. M. Graham):*

D. La pente de contrôle, d'après ce que je comprends, est la pente la plus raide sur laquelle un chargement peut passer sans l'aide d'une locomotive auxiliaire?—R. C'est bien cela, monsieur, sauf une légère réserve. C'est très compliqué. Nous avons des locomotives auxiliaires et des locomotives doubles, et le reste.

*L'hon. M. Horsey:*

D. Sur une longueur de combien de milles le chemin de fer Transcontinental est-il parallèle et rapproché de l'Intercolonial à partir de Québec?—R. Je m'efforcerai de vous obtenir ce renseignement, monsieur. Je ne l'ai pas. Il semble, d'après la carte, que l'on pourrait faire quelque chose dans cette section, pour ce qui est de l'abandon d'une voie.—R. Il s'agit d'une longueur d'environ 110 milles, monsieur, calculant à peu près d'après l'échelle de la carte.

D. Quel est le point le plus rapproché où la voie tourne au sud sur le National-Canadien?—R. Ici, monsieur, (indiquant), à Pelletier.

[M. E. G. O'Brien.]