

APPENDICE No 5

Le PRÉSIDENT: Vous avez fait des investigations?

M. HENRY: Certainement. Nous en faisons encore actuellement.

M. MILNE: Est-ce que quelques-uns de ces tramways circulent?

M. HENRY: Oui.

M. BROWN: Nous en avons en circulation à l'heure actuelle.

Le major BELL: Nous en avons un en service à partir d'Ottawa sur la route de Pembroke.

M. HENRY: Nous exploitons une voiture automotrice entre Vancouver et le mille 69; une voiture avec accumulateurs de Winnipeg à Transcona, une autre avec accumulateurs de Toronto à Oakville, une voiture à vapeur, entre Bridgeburg et Black Rock, une voiture avec accumulateurs, entre Toronto et Weston Park et entre Toronto et Beaverton, une automotrice entre Picton, Trenton et Napanee, une voiture avec accumulateurs entre Ottawa et Pembroke, Brockville et Westport, Montréal et Saint-Eustache, Montréal et Rawdon, Montréal et Waterloo, Campbellton et Bathurst, et une automotrice entre Summerside et Tignish.

Sir HENRY THORNTON: La plupart sont des wagons avec accumulateurs.

M. HARRIS: Est-ce qu'ils peuvent remorquer des baladeuses?

M. HENRY: Cela dépend de la rampe.

M. STEWART: Dans quelle mesure l'emplacement de la ligne affecte-t-elle l'usage des accumulateurs?

M. HENRY: Il faut un endroit pour les charger. Un wagon peut parcourir 100 milles environ sans recharge.

M. STEWART: Il faut alors beaucoup de temps pour charger les accumulateurs?

M. HENRY: A peu près dix heures.

Sir HENRY THORNTON: La difficulté dans le cas des accumulateurs, c'est que leur chargement prenait beaucoup de temps, mais la Edison Company a conçu il y a quelques années un nouvel accumulateur qui non-seulement ne se dérange pas, mais qui se charge dans à peu près la moitié du temps requis par l'autre.

M. MILNE: C'est un équipement assez dispendieux?

Sir HENRY THORNTON: Il est assez dispendieux, mais jusqu'ici c'est le genre de wagon le plus satisfaisant que nous ayons pu nous procurer. Il semble que l'automotrice ne donne pas un service satisfaisant dans le cas des chemins de fer à vapeur. Je ne vois pas pourquoi il devrait en être ainsi. Depuis environ un an, il semble que les fabricants de moteurs à essence ont fait preuve de plus d'intelligence dans l'étude de ce problème et il n'est pas improbable qu'il en résulte quelque chose de tout à fait aussi satisfaisant que le wagon avec accumulateurs, mais nous avons été plus heureux dans l'emploi des wagons avec accumulateurs qu'avec toute autre sorte de voiture automotrices.

M. MILNE: Je ne crois pas que la ligne de Winnipeg à Transcona soit une épreuve juste, quant aux possibilités de quelques-uns de ces embranchements, mais là où le trafic est léger, vous pourriez établir un service. J'ai à l'idée une ligne située du côté ouest du Manitoba.

Sir HENRY THORNTON: Nous avons à l'étude au delà de 100 de ces routes actuellement. Pour les petites unités la gazoline est beaucoup moins chère.

M. MILNE: Telle est la proportion?

Sir HENRY THORNTON: L'un est deux fois plus dispendieux que l'autre. Un wagon électrique est deux fois plus dispendieux qu'un wagon à essence. Comme question de fait, si nous pouvions trouver une construction à meilleur marché

[M. Henry.]