

de train local; du moins là où ces lignes se croisent; vous avez des voies d'évitement et des voies de garage par où passera le trafic pour rentrer en gare. C'est la pratique normale.

D. C'est la pratique normale en chemin de fer, mais cela n'est pas applicable à la cité de Québec. Je connais très bien les conditions locales et ce n'est pas une pratique normale en tant que la cité de Québec est concernée. Il n'existe pas de train aussi peu important que celui dont vous parlez qui entre dans Québec maintenant. Il n'y a pas le moindre rapport dans tout cela. Toute la rive sud diffère du reste.

*M. Biggar:*

D. Il y aurait un débit relativement à tout détournement, sur la ligne du Transcontinental-National, du trafic en mouvement de Moncton à Québec?—R. Je ne puis pas voir cela, parce que si vous avez à Moncton 100 wagons à diriger sur Québec et Montréal...

D. Je parle de Québec.—R. Sur Québec.

D. Oui.—R. Vous mettriez tous les wagons de Québec sur le train qui passera par l'Intercolonial, et s'il y a des wagons pour Montréal qui ne peuvent pas être ajoutés à ce train, ils seraient dirigés par l'autre route. Vous enverriez les wagons de Québec par le train qui atteindra cette ville le plus directement.

D. Je croirais qu'en transférant les trains et les wagons du Transcontinental-National à l'Intercolonial à destination de Québec vous auriez peut-être un nombre complémentaire de wagon-milles et aussi de train-milles.—R. On a tenu compte de cela en supposant qu'un certain volume de trafic irait de Moncton à Saint-Jean. Conséquemment, ce que l'on a soustrait du nombre de milles du Transcontinental-National et du nombre de wagon-milles du même chemin de fer comparativement au Pacifique-Canadien...

D. Mais vous êtes revenu au mouvement à Montréal. Vous ne traitez pas du mouvement à Québec.—R. Il peut en résulter que quelques wagons à destination de Québec passant maintenant sur le Transcontinental-National soient transférés à l'Intercolonial. Dans ce cas, d'autres wagons seraient transférés de l'Intercolonial au Pacifique-Canadien, et vous avez compensation.

D. Vous voulez dire que quelques-uns sont toujours en mouvement sur chacun des détournements, et cela changerait le nombre de wagons envoyés dans chaque direction?—R. Oui, monsieur.

On a demandé des renseignements sur le trafic partant de Saint-Jean durant les périodes de guerre et passant en territoire américain. S'il existait un fort mouvement de cette nature, le grain et les autres denrées qui ne seraient pas prohibées, prendraient la route du Maine et le trafic prohibé prendrait l'autre direction.

D. Quand vous parlez d'un demi-train, vous prenez une locomotive et quelles pentes?—R. Nous avons pris la moyenne des locomotives, en prenant pour base les locomotives alors en usage, d'après les renseignements que nous avons pu obtenir. J'ignore si j'ai ces données. Je n'ai pas le modèle de locomotive, car nous avons pris la moyenne en nous basant sur le tonnage à transporter et nous avons comparé les lignes en nous basant sur ce qu'on appelle l'évaluation des locomotives à 100 p. 100. C'est là une chose assez technique, monsieur.

D. Prenez-vous la pente de quatre dixièmes ou de 100 p. 100?—R. Au lieu de considérer les pentes dans cette étude, nous avons pris une évaluation du tonnage. Le Pacifique-Canadien et le National-Canadien publient une évaluation du tonnage et elle indique combien de tonnes chaque modèle de locomotive peut remorquer sur une section donnée. Par exemple, dans cette section-ci...

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Quelle section?—R. La subdivision transcontinentale de Moncton—je crois que McGivney Junction forme le terminus suivant de district. Si vous consultez la table d'opération du National-Canadien vous verrez ce qu'une loco-