

M. SANDERSON: Non.

M. HUNGERFORD: Juste aux wagons fermés?

M. SANDERSON: Oui.

M. HUNGERFORD: La compagnie n'a pas construit de wagons fermés à ma connaissance. De temps à autre, nous confions à nos usines une petite commande de wagons frigorifiques ou quelque chose comme cela.

M. SANDERSON: Vous ne faites que réparer les wagons fermés?

M. HUNGERFORD: Oui, nous les réparons, nous les reconstruisons.

M. DONNELLY: Pour revenir à la question, je parlais tantôt de ces petits wagons à essence. La compagnie a-t-elle expérimenté ou essayé quelque chose pour faire une vraie concurrence à ces autobus, une voiture quelconque conduite par un seul homme, comme l'autobus sur la route?

M. HUNGERFORD: A différentes reprises, nous avons essayé une petite unité, une sorte particulière qui pouvait aller tant sur la route que sur le rail. En général, les résultats n'ont pas été très bons.

M. ROSS: A propos de l'article qui traite des locomotives, je me demande si je pourrais obtenir du Comité un mot de renseignement sur cette nouvelle lumière Marslight qu'on emploie aux Etats-Unis, Elle semble avoir un grand succès là-bas.

M. HUNGERFORD: Je ne puis répondre à cela. Je ne sais de quoi il s'agit.

M. ROSS: C'est apparemment un feu tournant pour protéger le trafic aux croisements de chemins. Une automobile arrive et recule effectivement devant ce nouveau genre de lumière installée sur le devant des locomotives.

M. ARMSTRONG: Est-ce sur la locomotive?

M. ROSS: Oui. C'est une sorte de lampe rotative appelée Marslight. Les automobilistes s'en viennent et croient que le train a quitté la voie et s'en vient sur la route.

M. HUNGERFORD: Je le regrette, mais c'est une chose qui m'a échappé.

M. ROSS: C'est un facteur de sécurité, d'après les nouvelles que j'en reçois. Vous n'avez pas de renseignements à offrir là-dessus?

M. HUNGERFORD: Non.

Le PRÉSIDENT: A titre de président, je ne devrais probablement rien dire, mais j'ai toujours pris intérêt à ce problème de la construction des wagons. Le problème d'un nouveau matériel pour les chemins de fer a été mainte fois soulevé devant ce comité, surtout en ce qui concerne la quantité de matériel roulant que construit votre compagnie par rapport au total ou la proportion construite dans vos usines. Je crois que moins de 10 p. 100 de ces wagons sont construits par la compagnie—un sur vingt.

M. ARMSTRONG: Pas même.

Le PRÉSIDENT: Il me semble, en voyant les usines que nous avons le long de la route, que nous pourrions en construire bien davantage. Je ne sais pas si c'est possible ou économique, mais les hommes qui travaillent pour la compagnie de chemin de fer font le diable à ce sujet. Je dois le dire, parce que j'en ai beaucoup dans ma région.

M. HUNGERFORD: La compagnie a pour politique de faire toutes les réparations dans ses propres usines au lieu de les donner à l'entreprise. D'autre part, à cause de la supériorité des usines privées et de leur organisation pour la construction des wagons, nous avons toujours trouvé avantageux, en somme, de donner les nouveaux wagons à entreprise. Nous pourrions en construire un certain nombre avec difficulté et d'une manière peu efficace, mais nos usines sont surtout organisées, destinées et outillées pour les travaux de réparation et nous les faisons entièrement nous-mêmes. Nous n'avons pas l'intention pour le mo-