

M. DONNELLY: Y a-t-il un serre-freins?

M. HUNGERFORD: Il arrive qu'il y ait une quantité importante de bagages à transporter; parfois le train comporte deux wagons et il faut manutenter une grande quantité de colis et de bagages; sur les voies principales où on doit transmettre des signaux en cas de panne, il peut y avoir un serre-freins.

M. DONNELLY: Dans un cas de ce genre le personnel comprend-il un préposé aux bagages?

M. HUNGERFORD: Non.

M. DONNELLY: Non plus qu'un préposé de messagerie?

M. HUNGERFORD: Non.

M. DONNELLY: Quel personnel y a-t-il sur les trains principaux, les trains de six wagons?

M. HUNGERFORD: Vous voulez parler de trains de voyageurs?

M. DONNELLY: Oui.

M. HUNGERFORD: Deux hommes dans la locomotive, un chef de train et un préposé aux bagages et, dans les conditions ordinaires, probablement un serre-freins. Les règlements varient quelque peu pour différentes parties du réseau.

M. DONNELLY: Le personnel des petits trains est presque aussi considérable que celui des grands trains?

M. HUNGERFORD: Non, pas tout à fait aussi considérable.

M. DONNELLY: Je veux parler du personnel chargé de la conduite du train.

M. HUNGERFORD: D'une façon générale, nous pouvons faire circuler ces automotrices avec un personnel à peu près moitié moins considérable que celui d'autres trains faisant le même service.

M. DONNELLY: Voici la situation: un autobus qui circule sur la route le long de la voie ferrée n'a pas de frais d'entretien, pas de chefs de gare, pas de garde-train, pas de chauffeur de locomotive, pas de préposé aux messageries. Un seul homme fait tout le travail. Vous n'opérez pas dans des conditions de concurrence raisonnable du tout.

M. BERCOVITCH: Ils n'ont pas à construire la voie ferrée ni à l'entretenir.

M. DONNELLY: Non.

M. McCULLOCH: Je remarque, sous la rubrique des wagons fermés, qu'en 1939 vous en avez 3,000 de moins qu'en 1938. Je m'intéresse un peu aux wagons fermés parce que nous en construisons dans le comté de Pictou. Je me demandais justement si vous alliez ramener ces wagons au nombre où ils étaient en 1938.

M. HUNGERFORD: Les wagons que nous détruisons sont presque toujours de faible capacité, et ceux que nous achetons sont à grande capacité; de sorte qu'une des nouvelles unités équivaut à plus qu'une des anciennes. Celles-ci sont des wagons de 20 à 35 ans. Ainsi, réellement le nombre d'unités ne dit pas toute l'histoire. Pour répondre à votre question, cela dépend des exigences du trafic. Si le volume du trafic augmente, il nous faudra plus de wagons.

M. McCULLOCH: J'espère que le trafic va augmenter.

M. HUNGERFORD: Moi aussi.

M. SANDERSON: Quelle proportion des wagons fermés construisez-vous vous-mêmes?

M. HUNGERFORD: Quelle proportion nous construisons nous-mêmes?

M. SANDERSON: Oui.

M. HUNGERFORD: Nous ne construisons pas de wagons fermés.

M. SANDERSON: Depuis quand?

M. HUNGERFORD: Nous n'en construisons plus depuis nombre d'années. Vous pensez peut-être aux wagons frigorifiques.