

*Ajournement*

tenté d'incorporer ces particularités aux wagons américains, car les wagons sont utilisés pour une large part sur d'autres voies que celles des propriétaires.

Le matériel canadien comporte les autres particularités suivantes: premièrement, les wagons canadiens sont munis de deux roues de friction, alors que les wagons américains n'en ont qu'une. Par conséquent, les roues des wagons canadiens durent beaucoup plus longtemps. Les frais additionnels en cause sont de \$200. Deuxièmement, les wagons canadiens ont quatre vanes de trémie et de déchargement; les wagons américains en ont trois. Les wagons canadiens ont leur centre de gravité situé plus bas. Les frais additionnels sont ici de \$390. Troisièmement, les wagons canadiens sont revêtus à l'intérieur

d'une peinture de résine d'époxy pour supprimer la corrosion, alors que les wagons américains ne le sont pas; de plus, les wagons canadiens ont des frais de peinture extérieure supplémentaires. Tous ces frais additionnés, surtout ceux de la résine, s'élèvent à \$930. Enfin, monsieur l'Orateur, les wagons canadiens sont dotés de freins WABCO PAC; les wagons américains n'ont que des freins classiques. En l'occurrence, les frais sont de \$830.

Ces éléments supplémentaires dont sont dotés les wagons canadiens se chiffrent globalement à \$2,350, et expliquent la différence du prix de revient net entre les deux wagons. La taxe de vente fédérale de \$2,500 et divers services se chiffrant à \$700 complètent le prix de revient global.

(La motion est adoptée et la séance est levée à 10 h 25.)