

mêmes du pays en temps de guerre et de remplir à la fois envers les Alliés tous les contrats d'achat direct et tous les engagements en vertu de l'aide mutuelle.

Les immenses longueurs de voie ferrée du Canada (42,346 milles de voie simple), qui ne le cèdent qu'à la Russie soviétique et aux Etats-Unis dont les populations sont infiniment plus nombreuses que celle du Dominion, peuvent être considérées comme ayant été l'une des mesures de défense du temps de paix les plus efficaces. Le chemin de fer a toujours été le principal moyen de transport des matières premières aux usines et des produits ouvrés de ces établissements aux ports d'embarquement vers les théâtres de guerre du monde entier. Le chemin de fer a de même joué un rôle important dans la mobilisation et le mouvement des troupes et le transport des travailleurs de guerre vers les centres industriels.

La guerre navale a eu pour effet de détourner vers le chemin de fer beaucoup de marchandises autrefois transportées par la marine marchande côtière, et le rationnement de l'essence a énormément réduit la concurrence du camionnage dans le transport à courte distance, compliquant davantage les facilités de distribution pour les besoins domestiques. Les cargos coulés en haute mer ont été nombreux et les transports maritimes ont dû, par conséquent, être réduits au minimum. Le transport ferroviaire aux ports du littoral de l'Est a donc été maintenu à un niveau élevé durant toute l'année et une grande partie du transport maritime sur le Saint-Laurent a été discontinué. Plusieurs navires opérant sur le littoral canadien et naviguant sur les eaux intérieures ont été mis au service de la guerre, ajoutant ainsi au fardeau du transport ferroviaire.

Le volume du trafic-voyageurs et du trafic-marchandises de 1944 représente plus que le double de celui d'avant-guerre; les marchandises sont trois fois celles de 1933 et, comparativement à la cime de la période de guerre 1914-18, elles sont aujourd'hui plus que deux fois aussi considérables; le déplacement moyen d'une tonne de marchandises augmente de 30 à 50 milles approximativement, ou 65 p.c., et révèle l'expansion de l'industrie au Canada et les responsabilités plus lourdes incombant aux systèmes de transport.

Non seulement les chemins de fer canadiens manquaient au début de la guerre de matériel roulant, mais l'outillage était aussi en grande partie démodé et profondément marqué par l'usure après la mise au rancart prolongée des années de crise et de la période de rajustement qui suivit. Une bonne partie de l'outillage en usage était plus ancien qu'il ne l'eût été en temps de paix prospère et la majeure partie du matériel roulant n'était pas conçu pour le transport des pièces lourdes et massives qui forment le nerf de la guerre. A ces conditions premières s'ajoutait la difficulté d'obtenir un nouvel outillage et des pièces de rechange pour les réparations. Les besoins urgents des Alliés au front obligèrent à des restrictions et réglementations sur la fabrication d'articles qui n'étaient pas immédiatement indispensables au champ de bataille ou en mer. Bien que ces restrictions aient été appliquées sagement et sans rigueur dans la mesure des exigences du chemin de fer, le volume du matériel fut nécessairement limité.

Les autorités fédérales ont constaté au début de la guerre que l'outillage ferroviaire alors en usage, quoique suffisant en temps de paix, ne suffisait pas à assurer le mouvement du trafic anormal occasionné par la guerre. Il fut aussi reconnu que le financement des dépenses nécessaires des chemins de fer serait coûteux et difficile sans le secours de l'Etat. Des mesures furent prises en conséquence par l'entremise du Ministère des Transports pour l'acquisition aux frais de l'Etat du matériel roulant et de l'outillage exigés de temps à autre et livrés aux chemins de fer sur une base de louage-achat. A la fin de 1944, 139 locomotives et 14,215 wagons avaient été fournis au coût de \$82,026,454.