

La situation de la main-d'œuvre, pour les chemins de fer, a donc été une situation difficile et cependant le personnel a augmenté de 33 p.c. seulement depuis 1938, alors que le trafic a plus que doublé; en outre, 40,716 employés, ou 20 p.c. du personnel qualifié des chemins de fer, étaient enrôlés dans les forces armées à la fin de 1944, plusieurs faisant partie du groupe de sapeurs de chemin de fer de la première armée canadienne, qui s'est distingué par le maintien des lignes de ravitaillement au front. Plusieurs techniciens, spécialistes de l'administration, ont été prêtés à l'Etat par les chemins de fer pour aider aux organismes régulateurs spéciaux nécessaires à l'heureuse poursuite de la guerre.

Dans le but de parvenir aux résultats observés, des employés du chemin de fer ont été retenus à leur poste après l'âge de la retraite; des hommes essentiels, déjà retirés, ont été rappelés au travail; des femmes ont remplacé les hommes dans les cas possibles et une main-d'œuvre non qualifiée a été employée sous la surveillance d'hommes expérimentés. Les femmes ont assumé sans défaillance les fonctions pénibles de l'industrie ferroviaire, avec ses longues heures et ses tâches ardues, afin de libérer les hommes pour le service militaire. Le nettoyage des wagons est maintenant confié presque exclusivement aux femmes; celles-ci s'occupent également du nettoyage des locomotives, de l'enlèvement de la neige autour des gares, de travaux sur la voie, de la vérification dans les cours, de la livraison des télégrammes et, dans certains cas, elles agissent comme aides-agents, directrices de circulation, vendeuses de billets, commis d'équipe, préposées aux pompes, jardinières, concierges, et même porteuses de bagages.

D'après les compilations du Bureau Fédéral de la Statistique (voir tableau 16, p. 693), les accidents de chemin de fer n'ont pas augmenté sensiblement, non plus que le nombre de victimes parmi les voyageurs, durant la guerre, comparativement à la période qui l'a immédiatement précédée, en dépit du volume plus considérable de trafic, des parcours beaucoup plus longs et des fardeaux beaucoup plus lourds imposés à l'outillage, et du personnel moins bien qualifié dans bien des cas. Le nombre de voyageurs blessés dans des accidents de chemin de fer en 1943 est de 417 contre une moyenne de 500 par année de 1926 à 1930. D'autre part, dans les moments de crise nationale, les cheminots sont beaucoup plus exposés que les autres travailleurs civils et le nombre d'employés de chemin de fer victimes d'accidents mortels augmente. Les cheminots travaillent de plus longues heures qu'avant la guerre; toutefois, le nombre d'accidents mortels, même sur une base d'homme-heures, augmente de 23 p.c. seulement et les blessés de 38 p.c. durant la période de quatre ans écoulée de 1940 à 1943, comparativement à la période de quatre ans qui précède.

Les Chemins de fer Nationaux du Canada ont été autorisés par l'Etat à exploiter certains champs pétrolifères de Vermilion, Alberta, afin de fournir à leurs lignes de l'Ouest une source locale d'approvisionnement en huile combustible, pour remplacer les approvisionnements autrefois importés et dont le volume était réduit par la guerre; ils ont de même été autorisés à construire un embranchement pour faciliter l'exploitation des gisements de minerai de fer récemment découverts près d'Atikokan, 150 milles à l'ouest de Port Arthur, et à construire un entrepôt au port afin de simplifier les chargements de minerai de fer dans les bateaux des lacs.

L'inauguration de la route aérienne à relais du Nord-Ouest (voir p. 735), la construction de la grande route de l'Alaska et du pipe-line de Canol, à partir de Fort Norman, ainsi que les progrès de la navigation septentrionale, ont fait ressortir l'importance stratégique de milliers de milles de voie ferrée dont les ramifications s'étendent au nord d'Edmonton. Ces lignes de chemin de fer appartiennent