

Nepisquit Junction, près de Bathurst (N.-B.) et une exploitation minière de zinc, de plomb et de cuivre, et on a étudié le projet de construction d'une ligne de 57 milles de longueur entre Matane et Sainte-Anne-des-Monts dans la région de la Gaspésie (P.Q.). Le P.-C. a terminé la construction d'un embranchement de 16 milles de longueur entre Bredenburg (Sask.) et une nouvelle exploitation minière située au sud de cet endroit et le PGE a commencé la construction d'un embranchement de 100 milles de longueur dans le nord de la Colombie-Britannique, relié à la ligne principale actuelle à environ 35 milles au nord de Prince George, et qui doit être parachevé en 1965.

Si ces nouvelles lignes ont fort allongé les premières voies principales exploitées au cours des dernières années, d'autres lignes, déficitaires, ont été abandonnées. Ainsi, la longueur des lignes nouvelles ne se reflète pas dans les totaux du tableau 1.

1.—Longueur des voies ferrées, 1900-1961

Nota.—La longueur totale des premières voies principales exploitées de 1835 à 1909 figure à la p. 554 de l'Annuaire de 1941, de 1911 à 1914 à la p. 806 de l'Annuaire de 1954, de 1916 à 1924 à la p. 849 de l'Annuaire de 1955, et de 1926 à 1949 à la p. 814 de l'Annuaire de 1956.

PREMIÈRES VOIES PRINCIPALES		MILLES, PAR RÉGION ET GENRE				
Année	Milles exploités	Région et genre de voies	1958	1959	1960	1961
1900	17, 657	Premières voies principales				
1905	20, 457	Terre-Neuve	934	934	934	933
1910	24, 731	Île-du-Prince-Édouard	285	285	284	279
1915	34, 882	Nouvelle-Écosse	1, 336	1, 333	1, 316	1, 298
1920	38, 805	Nouveau-Brunswick	1, 818	1, 818	1, 783	1, 783
1925	40, 350	Québec	5, 096	5, 228	5, 228	5, 224
1930	42, 047	Ontario	10, 467	10, 421	10, 245	10, 188
1935	42, 916	Manitoba	5, 004	5, 004	5, 056	4, 954
1940	42, 565	Saskatchewan	8, 721	8, 721	8, 721	8, 608
1945	42, 352	Alberta	5, 679	5, 680	5, 679	5, 689
1950 ¹	42, 979	Colombie-Britannique	4, 388	4, 388	4, 386	4, 338
1951	42, 956	Yukon	58	58	58	58
1952	42, 953	Aux États-Unis	339	339	339	339
1953	43, 163	Total, premières voies	44, 125	44, 209	44, 029	43, 689
1954	43, 132					
1955	43, 444					
1956	43, 652	Secondes voies principales	2, 444	2, 350	2, 243	2, 150
1957	43, 890	Autres voies principales	—	—	45	48
1958	44, 125	Industrielles	1, 216	1, 219	1, 248	1, 262
1959	44, 209	Évitement et triage	11, 534	11, 616	11, 628	11, 633
1960	44, 029	Total général	59, 319 ²	59, 394 ²	59, 193 ²	58, 782 ²
1961	43, 689					

¹ Y compris Terre-Neuve depuis 1950.
52 milles de voies exploitées en commun.

² Sans 51 milles de voies exploitées en commun.
⁴ Sans 53 milles de voies exploitées en commun.

³ Sans

Matériel roulant.—Bien que les chiffres du tableau 2 indiquent les différentes catégories de matériel roulant le 31 décembre 1955 à 1961, ils sont loin de refléter fidèlement la capacité de ce matériel. Chaque année, des centaines d'unités, surtout des wagons à marchandises, sont retirées et remplacées par du matériel d'un meilleur rendement, dont une grande partie est conçue et réalisée en vue de tâches bien déterminées. La meilleure utilisation des wagons contribue aussi à réduire les besoins de matériel. De 1955 à 1961, la capacité moyenne des wagons couverts a augmenté de 45.8 à 47.2 tonnes; celle des wagons à hausses, de 64.4 à 65.5 tonnes; celle des wagons plats, de 45.6 à 48.1 tonnes; celle des wagons à trémie, de 64.6 à 67 tonnes; celle des wagons à minerai, de 63.3 à 79.4 tonnes; et celle de tous les wagons à marchandises, de 48.6 à 51.6 tonnes. La puissance moyenne de traction des locomotives a augmenté de 42,701 à 56,597 livres au cours de la même période. Le tableau 2 indique le nombre croissant de locomotives