

clubs sociaux et les loges, peuvent réserver des voitures ou des wagons-lits, bénéficiant non seulement de tarifs réduits, mais aussi de l'intimité. Les chemins de fer offrent toutes sortes d'excursions, depuis la fin de semaine spéciale jusqu'aux vacances de luxe de 21 jours, et ont inauguré en 1963 le mode *Car-go-Rail* qui permet aux voyageurs d'expédier leur propre voiture, qu'ils auront à leur disposition lorsqu'ils arriveront à destination.

Afin d'accélérer l'émission des billets aux voyageurs, la manutention des billets par les vendeurs, de faciliter la collecte des billets et d'améliorer les méthodes de comptabilité, on a aboli plus de 200 formes différentes de billets et on les a remplacées par neuf formes refondues. Tous les bureaux de réservation des voyageurs à travers le Canada sont reliés par un réseau de télécommunications rapides.

Services de marchandises.—La diésélisation du National-Canadien est maintenant complète et les principales voies transcontinentales sont presque complètement intégrées dans le réseau centralisé de signalisation du trafic. Grâce à l'aménagement de gares de triage à «bosse de triage», qui ont remplacé les gares de classement à terrain plat, on a fait de grands pas dans la solution des problèmes du retard des marchandises aux terminus. Quatre de ces gares de classement ont été aménagées à des points stratégiques à travers le pays, soit à Moncton (N.-B.), à Winnipeg (Man.), à Montréal (P.Q.) et à Toronto (Ont.). Un réseau de dépouillement des données, qui s'étend d'un littoral à l'autre, et le recours de plus en plus grand aux calculatrices et autres machines électroniques connexes assurent une plus grande efficacité interne.

Grâce à un vaste programme de recherche et de perfectionnement, le chemin de fer vise constamment à améliorer ses méthodes de transport et tâche de se tenir au pas des nouveaux perfectionnements techniques, par exemple, le transport de matières solides par pipeline, de nouvelles formes de force motrice et les perfectionnements de la cybernétique, en vue de les appliquer au chemin de fer partout où ils présentent des avantages. La planification à long terme est partie essentielle de ce programme. Encore qu'il vise avant tout à rendre le chemin de fer lui-même plus efficace et à lui permettre de mieux faire face à la concurrence, ce programme est en même temps très utile à l'ensemble de l'industrie des transports au Canada. Mentionnons, à titre d'exemple, la mise au point par deux ingénieurs de la société d'une bascule électronique qui permet de peser les wagons de marchandises en marche. Cette bascule est très précise, satisfait à toutes les exigences officielles et peut calculer en moins de trois secondes le poids d'un wagon se déplaçant à la vitesse de 10 à 12 milles à l'heure et pesant jusqu'à 250 tonnes. Des sociétés britanniques et américaines cherchent à obtenir les droits de fabrication.

Les spécialistes des chemins de fer ont travaillé en étroite collaboration avec des directeurs du trafic de nombreux domaines de l'industrie à la planification, à la conception et à l'acquisition de matériel spécial. Ce Service de recherche pour le client met à la disposition des clients le fonds de connaissances et de compétences techniques qui se trouve au sein de l'organisation du chemin de fer. Il s'occupe de problèmes de distribution globale. Adapter à un service particulier que l'on demande le genre de matériel qu'il faut peut susciter tout simplement une meilleure utilisation du matériel qu'on possède déjà ou exiger un genre tout à fait nouveau de matériel. Le wagon couvert est toujours l'élément de base du parc de wagons à marchandises du chemin de fer, mais il y a une tendance qui s'exerce de plus en plus vers l'aménagement d'un matériel spécialisé qui répond aux exigences de nombreuses industries canadiennes. En 1963, pour assurer une plus grande efficacité ou un service spécialisé, on a converti ou transformé de nombreux wagons à marchandises. Par exemple, on a muni 100 plates-formes roulantes de côtés relevés, pour en accroître la capacité dans le transport de copeaux de bois; on a enlevé le toit de 50 wagons couverts pour les adapter au transport des copeaux de bois; on a ajouté des ridelles aux extrémités de 100 plates-formes roulantes pour le transport de bois à pâte; on a muni de cloisons 130 wagons en plate-forme utilisés pour le transport du bois de sciage ou du bois à pâte; 100 wagons réfrigérés par de la glace ont été munis d'installations de réfrigération à commande mécanique; on a installé des portes de neuf pieds sur 500 wagons couverts; on a muni 52 plates-formes roulantes de revêtements en toile pour protéger les chargements et l'on a adapté des wagons-tombereaux