

Depuis quelques années, on a mis en service transcontinental des trains rapides de marchandises. Le premier a été le *Highballer*, qui fut mis en service en 1961 entre Montréal/Toronto et le littoral de l'ouest. En 1962, un service analogue à destination orientale a été inauguré et a réduit le trajet Vancouver-Montréal/Toronto de 24 heures. Un tarif-marchandises attrayant, conçu pour stimuler le trafic des pleines wagnonnées, fut mis en vigueur en 1961 dans les provinces centrales de Québec et d'Ontario pour toutes les catégories de marchandises, sauf celles qui ne conviennent pas au factage, et par la suite étendu aux Provinces Maritimes, puis à l'Ouest du Canada.

Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, le National-Canadien a aménagé quelque 1,500 milles de lignes secondaires, ce qui est plus que n'a fait tout autre chemin de fer en Amérique du Nord; la plupart de ces nouveaux tronçons se trouvent dans la partie septentrionale du pays, desservant avant tout les entreprises d'extraction minière. La plus grande entreprise présentement en cours d'exécution est le Chemin de fer du Grand lac des Esclaves, de 430 milles de long, qu'on aménage à partir de Roma, en Alberta, jusqu'à Hay River dans les Territoires du Nord-Ouest pour ouvrir l'accès au marché aux ressources de zinc et de plomb de la mine de Pine Point. On a posé les rails à travers la ligne de démarcation entre l'Alberta et les Territoires du Nord-Ouest au cours de l'été 1964 et l'on prévoit terminer le chemin de fer en 1965.

On exploite depuis deux ans un service rail-auto-chaland à partir de Prince-Rupert (C.-B.) jusqu'au sud-ouest de l'Alaska et reliant le chemin de fer de l'Alaska, à Whittier. Le voyage de Prince-Rupert à Whittier représente l'un des plus longs parcours de touage de chaland à service régulier au monde.

Le Pacifique-Canadien*

Afin de relever le défi que posent les changements rapides dont témoignent aujourd'hui les marchés du transport, peu d'industries ont dû parfaire leurs méthodes au même degré que les chemins de fer du Canada et peu y ont aussi bien réussi.

Dans le domaine du service des voyageurs, le train de grande vitesse, *The Canadian*, à wagons en acier inoxydable et à dôme transparent, représente l'un des genres les plus avancés de matériel de transport des voyageurs en Amérique du Nord. C'est avec la mise en service de ce train, en 1955, que l'on commença à utiliser largement les panneaux de matière plastique dans les intérieurs des wagons pour voyageurs; c'était aussi le premier train à voyageurs au Canada à présenter un extérieur en acier inoxydable. Le Pacifique-Canadien est maintenant l'un des plus grands exploitants d'autorails diesel en acier inoxydable pour voyageurs, voitures rapides à roulement doux, conçues spécialement pour le transport des voyageurs dans les régions à faible densité de population.

Bien que la société ait complété, il y a à peine quatre ans, son vaste programme de diésélisation, elle a déjà commencé à renouveler les éléments les plus vieux de son parc de locomotives diesel, en se dotant de locomotives de conception plus avancée, d'une sûreté plus grande, d'une puissance en chevaux beaucoup plus considérable et coûtant moins cher d'entretien par cheval-vapeur. C'est le premier chemin de fer au Canada à mettre en œuvre un grand programme de rajeunissement du matériel dans ce secteur de l'exploitation.

Dans tout son vaste réseau de transport, le Pacifique-Canadien a fait de nombreux progrès, tirant parti des innovations de la technique électronique. Des commandes électroniques régissent maintenant la circulation des trains à travers le pays et dans les gares de triage terminus d'aménagement récent; des calculatrices facilitent les méthodes de la recherche, d'exploitation, de comptabilité du prix de revient et de commercialisation; et un réseau complexe de télécommunications accélère le service.

Afin de mettre en pratique les nouvelles méthodes plus rapides de manutention dont on dispose, on a mis sur pied des services supplémentaires pour la clientèle, par exemple, la notion du mouvement des marchandises selon laquelle on expédie les marchandises en colis par chemin de fer, route, eau et air au sein d'une seule et même organisation (Services

* Rédigé au Service des relations extérieures et de la publicité du Pacifique-Canadien, Montréal.