

C'est le Pacifique-Canadien qui, en 1963, a introduit l'emploi des remorques réfrigérées. Il commença par mettre en service 25 remorques qui transportaient de la viande fraîche et des produits de la viande, par route ou par rail-route entre les centres d'abattage de l'Alberta et Winnipeg, Toronto et Montréal. Ces remorques se révélèrent si efficaces que le Pacifique-Canadien en commanda 28 autres et étendit ce service jusqu'à Vancouver. Chaque remorque peut contenir de 30,000 à 40,000 livres de viande. C'est un service relativement nouveau du trafic du Pacifique-Canadien, le Service des marchandises (CPMS), qui les exploite. Ce service a assumé et remanié les fonctions de transport de moins d'une wagonnée de marchandises (*l.c.l.*), de transport à grande vitesse et de la *Canadian Pacific Transport*, dans l'Ouest canadien. Il dessert la région depuis Victoria jusqu'à Port Arthur, assurant les correspondances rail-route dans tout le réseau et la liaison avec les messageries du Pacifique-Canadien, le transport-marchandises *l.c.l.* et la *Smith Transport* dans l'Est du Canada.

Le CPMS exploite plusieurs grands terminus, dont le plus grand à Winnipeg, achevé vers la fin de 1963 au prix de plus d'un million de dollars. C'est peut-être le plus moderne terminus de colis de marchandises au monde. Les méthodes d'exploitation employées dans ces terminus sont fascinantes aussi bien que fonctionnelles. Elles ont été conçues de façon si rationnelle qu'un colis peut être pris d'un camion de factage, acheminé par un centre de tri et chargé dans le wagon voulu du chemin de fer ou dans la remorque voulue pour être expédié en toute hâte à sa destination en une fraction du temps qu'il fallait auparavant quand on employait la méthode manuelle.

Dans l'Est du Canada, où la densité du trafic de colis de marchandises, de *l.c.l.* et du transport routier est encore plus grande, des services distincts continuent d'employer des méthodes d'exploitation encore plus efficaces. Ainsi, les Messageries du Pacifique-Canadien ont dernièrement mis en service une des toutes dernières méthodes de mise en containers. Les deux premiers de ce qui formera avec le temps un parc de containers isolés en aluminium de dimensions uniformes sont utilisés dans le service entre Montréal, Toronto et divers endroits du sud-ouest de l'Ontario. Un tracteur routier attelé à un dispositif de roulement portant un des containers va recueillir à n'importe quel endroit les marchandises périssables à expédier par grande vitesse. A la tête de la ligne de chemin de fer, le container est déposé sur un wagon plate-forme de conception spéciale, ce qui se fait en deux minutes. Rendu à destination, le container est amené au point terminus pour la distribution ou directement aux locaux du destinataire. La société de messagerie exploite entre Montréal et différents endroits des Provinces Maritimes une autre forme de mise en containers,—un container relativement petit du genre à cage de treillis métallique. On remplit une de ces cages de colis de messagerie destinés à une ville ou région particulière, à Montréal, et on la dépose dans un wagon de messagerie d'un train de voyageurs et ainsi on l'expédie à grande vitesse à destination, tout en recourant au minimum de manutention.

Il y a un grand nombre d'articles qu'il faut transporter et qu'on ne peut pas mettre dans des containers. La plus grande partie des dollars gagnés par le Canada à l'étranger tient à l'exportation de matières premières sous forme de produits miniers, de produits forestiers et de céréales. Pour le transport de ces produits, le Pacifique-Canadien dispose des wagons les plus modernes de transport de marchandises. Dans le cas de certains produits, il a fallu investir des sommes considérables dans du matériel spécialisé: on emploie des plates-formes roulantes à fond tombant qu'un système pneumatique actionne, pour le transport du gypse de la Nouvelle-Écosse; on emploie des wagons-tombereaux du modèle des wagons-citernes, en aluminium, pour transporter la potasse de la Saskatchewan jusqu'au littoral et vers les marchés mondiaux; des wagons à trois paliers pour le transport des automobiles depuis les régions de fabrication en Ontario vers toutes les parties du Canada; des wagons à double palier qui servent aux fins semblables mais employés surtout pour le transport de camions; des wagons plats à cloisons aux extrémités, conçus au début pour le transport de produits forestiers, ont été mis en service pour transporter de grandes quantités de bardeaux et de tubes; des wagons couverts plus perfectionnés et plus longs ont été mis en service pour l'industrie du papier journal; et l'on emploie des wagons couverts isolés et