

1963, le National-Canadien terminait en outre la construction de l'embranchement de 61 milles en direction de la région du lac Mattagami dans le nord-ouest du Québec, celle d'un autre de 15 milles entre Nepisiquit Junction (N.-B.) et une exploitation minière de zinc-cuivre et celle d'une voie de huit milles de longueur entre Chisel Lake et Staff Lake dans le nord du Manitoba. Le Pacifique-Canadien a parachevé la construction d'un embranchement, 16 milles de long, au sud de Bredenburg (Sask.). En 1963, le PGE a commencé la construction d'un embranchement de 100 milles de longueur depuis Summit Lake situé à 35 milles au nord de Prince George, jusqu'à Fort St. James; il doit être parachevé en 1965.

1.—Longueur des voies ferrées, 1900-1963

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	1960	1961	1962	1963
Premières voies principales						
1900.....	17, 657	Terre-Neuve.....	934	933	935	934
1905.....	20, 487	Île-du-Prince-Édouard.....	284	279	279	279
1910.....	24, 731	Nouvelle-Écosse.....	1, 316	1, 298	1, 270	1, 315
1915.....	34, 882	Nouveau-Brunswick.....	1, 783	1, 783	1, 782	1, 771
1920.....	38, 805	Québec.....	5, 228	5, 224	5, 349	5, 361
1925.....	40, 350	Ontario.....	10, 245	10, 188	10, 137	10, 117
1930.....	42, 047	Manitoba.....	5, 056	4, 954	4, 897	4, 860
1935.....	42, 916	Saskatchewan.....	8, 721	8, 606	8, 588	8, 577
1940.....	42, 565	Alberta.....	5, 679	5, 689	5, 683	5, 683
1945.....	42, 352	Colombie-Britannique.....	4, 386	4, 338	4, 337	4, 329
1950 ¹	42, 979	Yukon.....	58	58	58	58
1951.....	42, 956	Aux États-Unis.....	339	339	339	339
1952.....	42, 953					
1953.....	43, 163					
1954.....	43, 132	Total, premières voies.....	44, 029	43, 689	43, 654	43, 623
1955.....	43, 444					
1956.....	43, 652					
1957.....	43, 890	Secondes voies principales.....	2, 243	2, 150	2, 081	2, 016
1958.....	44, 125	Autres voies principales.....	45	48	48	56
1959.....	44, 209	Industrielles.....	1, 248	1, 262	1, 266	1, 265
1960.....	44, 029	Évitement et triage.....	11, 628	11, 633	11, 710	11, 551
1961.....	43, 689					
1962.....	43, 654					
1963.....	43, 623	Total général².....	59, 193	58, 782	58, 759	58, 511

¹ Y compris Terre-Neuve depuis 1950. ² Sans les voies exploitées en commun totalisant 52 milles en 1960, 53 milles en 1961, 55 milles en 1962 et 61 milles en 1963.

Matériel roulant.—Le tableau 2 présente les différentes catégories de wagons à marchandises et à voyageurs en service durant les années 1959 et 1963, indiquant un recul général au cours de cette période; ces chiffres ne reflètent pas cependant la tendance croissante à utiliser des wagons et des locomotives plus grosses et de meilleur rendement. Chaque année, des centaines d'unités, surtout des wagons à marchandises, sont transformées et modifiées en vue d'un trafic particulier ou sont remplacées par du matériel spécial, conçu en vue de tâches bien déterminées. En 1963, la capacité moyenne des wagons à marchandises s'établissait à 52.4 tonnes au regard de 51.1 en 1959. A la fin de 1963, 3,385 locomotives étaient en service (4,720 en 1959). Le nombre de locomotives diesel électriques a augmenté de 6.1 p. 100 au cours de cette période, tandis que les locomotives à vapeur (chauffées au charbon ou au mazout) ont presque toutes été retirées des voies. En plus de leurs frais d'entretien moins élevés, les locomotives diesel, comparativement aux locomotives à vapeur, peuvent remorquer des trains plus lourds sur de plus longues distances et à une vitesse plus considérable.