

embranchement de 64 milles qui ira jusqu'à Takla Lake; les relevés d'une voie de 21 milles, de Kennedy à Morfee Lake et ceux d'une autre de 50 milles, de Fort St. John à Beaton River étaient terminés; ce dernier tronçon est la première réalisation d'une voie ferrée de 200 milles de longueur qui rejoindra Fort Nelson au nord-ouest.

1.—Longueur des voies ferrées, 1900-1964

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 | 1961 | 1962 | 1963 | 1964 |
| 1900 | 17,657 | Premières voies principales | | | | |
| 1905 | 20,487 | Terre-Neuve..... | 933 | 935 | 934 | 934 |
| 1910 | 24,731 | Île-du-Prince-Édouard..... | 279 | 279 | 279 | 279 |
| 1915 | 34,882 | Nouvelle-Ecosse..... | 1,298 | 1,270 | 1,315 | 1,314 |
| 1920 | 38,805 | Nouveau-Brunswick..... | 1,783 | 1,782 | 1,771 | 1,760 |
| 1925 | 40,350 | Québec..... | 5,224 | 5,349 | 5,361 | 5,163 |
| 1930 | 42,047 | Ontario..... | 10,188 | 10,137 | 10,117 | 10,073 |
| 1935 | 42,916 | Manitoba..... | 4,954 | 4,897 | 4,860 | 4,858 |
| 1940 | 42,565 | Saskatchewan..... | 8,606 | 8,588 | 8,577 | 8,566 |
| 1945 | 42,352 | Alberta..... | 5,689 | 5,683 | 5,683 | 5,682 |
| 1950 ¹ | 42,979 | Colombie-Britannique..... | 4,338 | 4,337 | 4,329 | 4,329 |
| 1951 | 42,956 | Yukon..... | 58 | 58 | 58 | 58 |
| 1952 | 42,953 | Aux États-Unis..... | 339 | 339 | 339 | 339 |
| 1953 | 43,163 | | | | | |
| 1954 | 43,132 | Total, premières voies..... | 43,689 | 43,654 | 43,623 | 43,355 |
| 1955 | 43,444 | | | | | |
| 1956 | 43,652 | | | | | |
| 1957 | 43,890 | | | | | |
| 1958 | 44,125 | Secondes voies principales..... | 2,150 | 2,081 | 2,016 | 2,010 |
| 1959 | 44,209 | Autres voies principales..... | 48 | 48 | 56 | 56 |
| 1960 | 44,029 | Industrielles..... | 1,262 | 1,266 | 1,265 | 1,281 |
| 1961 | 43,689 | Évitement et triage..... | 11,633 | 11,710 | 11,551 | 11,541 |
| 1962 | 43,654 | | | | | |
| 1963 | 43,623 | | | | | |
| 1964 | 43,355 | Total général ² | 58,782 | 58,759 | 58,511 | 58,243 |

¹ Y compris Terre-Neuve depuis 1950.

² Sans les voies exploitées en commun totalisant 53 milles en 1961, 55 milles en 1962, 61 milles en 1963 et 58 milles en 1964.

Matériel roulant.—Le tableau 2 présente les différentes catégories de wagons à marchandises et à voyageurs en service durant les années 1959 et 1964, 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 ni les progrès continus de la rapidité des mouvements afférente aux services modernes de manutention et de terminus. 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 1964, la capacité moyenne des wagons à marchandises s'établissait à 53.3 tonnes au regard de 51.1 en 1959. En outre, bien que le nombre de locomotives diesel électriques en service soit demeuré à peu près le même au cours de cette période, il est à remarquer que les sociétés ferroviaires ont poursuivi un vaste programme d'accroissement de la puissance motrice. En 1964, le pouvoir de traction (l'effort fourni par l'élément tracteur, mesuré à la jante des roues motrices) de toutes les locomotives s'est établi en moyenne à 58,216 livres au regard de 53,368 livres en 1959.