

métaux communs et des mesures législatives autorisaient la construction d'une ligne de 68 milles depuis les environs d'Amesdale jusqu'aux environs de Bruce Lake, dans le district de Kenora (Ont.); d'une ligne de 12 milles depuis la région de Stall Lake jusqu'aux environs d'Osborne Lake, dans le district de Le Pas (Man.); ainsi que d'une ligne de 18 milles depuis le voisinage de Watrous jusqu'aux environs de Guernsey, dans le district minier de Regina (Sask.).

On a terminé en 1966 la voie supplémentaire de 23 milles du PGE depuis Kennedy jusqu'à Mackenzie près du réservoir de la rivière La Paix, dans le nord-ouest de la Colombie-Britannique, ainsi que la première étape du prolongement de Takla Lake à Fort St. James. On poursuit l'étude du tracé du prolongement de 40 milles, de Fort St. John à Beatton River, vers Fort Nelson.

### 1.—Longueur des voies ferrées, 1900-1965

NOTE.—La longueur totale des premières voies principales exploitées de 1835 à 1954 figure au tableau correspondant des *Annuaire*s antérieurs, à compter de l'édition de 1941.

PREMIÈRES VOIES PRINCIPALES <sup>1</sup>		MILLES, PAR RÉGION ET GENRE				
Année	Milles exploités	Région et genre de voies	1962	1963	1964	1965
1900	17,657	Premières voies principales				
1905	20,487	Terre-Neuve	935	934	934	936
1910	24,731	Île-du-Prince-Édouard	279	279	279	279
1915	34,852	Nouvelle-Écosse	1,270	1,315	1,314	1,314
1920	38,805	Nouveau-Brunswick	1,782	1,771	1,760	1,730
1925	40,350	Québec	5,349	5,361	5,163	5,238
1930	42,047	Ontario	10,137	10,117	10,073	9,950
1935	42,916	Manitoba	4,897	4,880	4,858	4,735
1940	42,565	Saskatchewan	8,588	8,577	8,566	8,522
1945	42,352	Alberta	5,683	5,683	5,682	5,723
1950 <sup>2</sup>	42,979	Colombie-Britannique	4,337	4,329	4,329	4,333
1955	43,444	Yukon	58	58	58	58
1956	43,652	Aux États-Unis	339	339	339	339
1957	43,890	Total, premières voies	43,654	43,623	43,355	43,157
1958	44,125	Secondes voies principales	2,081	2,016	2,010	1,804
1959	44,209	Autres voies principales	48	56	56	56
1960	44,029	Industrielles	1,266	1,265	1,281	1,309
1961	43,689	Évitement et triage	11,701	11,551	11,541	11,676
1962	43,654	Total général <sup>3</sup>	58,759	58,511	58,243	58,002
1963	43,623					
1964	43,355					
1965	43,157					

<sup>1</sup> Définie comme une voie simple, comprenant la distance complète entre les terminus, sur laquelle est fondée la longueur de la route. <sup>2</sup> Y compris Terre-Neuve depuis 1950. <sup>3</sup> Sans les voies exploitées en commun totalisant 55 milles en 1962, 61 milles en 1963, 58 milles en 1964, et 55 milles en 1965.

**Matériel roulant.**—Le tableau 2 présente les différentes catégories de wagons à marchandises et à voyageurs en service durant les années 1959 et 1965, 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 gros 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 1965, la capacité moyenne des wagons à marchandises s'établissait à 53.8 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 1965, 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 58,571 livres au regard de 53,368 livres en 1959.