

En Colombie-Britannique, en novembre 1967, le premier train du PGE est arrivé à Fort Saint John sur l'embranchement de 108 milles de Prince George. Cette voie sera prolongée de 80 milles vers le nord-ouest jusqu'à Takla Landing. En outre, les travaux d'arpentage ont été terminés pour l'embranchement projeté de 40 milles, s'étendant de Fort Saint John à Beatton River, sur la route de 200 milles vers Fort Nelson.

1.—Longueur des voies ferrées, 1900-1966

NOTA.—La longueur totale des premières voies principales exploitées de 1835 à 1959 figure au tableau correspondant des *Annuaire*s antérieurs, à compter de l'édition de 1941.

PREMIÈRES VOIES PRINCIPALES ¹		MILLES, PAR RÉGION ET GENRE				
Année	Milles exploités	Région et genre de voies	1963	1964	1965	1966
		Premières voies principales				
1900.....	17,657	Terre-Neuve.....	934	934	936	936
1905.....	20,487	Île-du-Prince-Édouard.....	279	279	279	279
1910.....	24,731	Nouvelle-Écosse.....	1,315	1,314	1,314	1,313
1915.....	34,882	Nouveau-Brunswick.....	1,771	1,760	1,730	1,671
1920.....	38,805	Québec.....	5,361	5,163	5,238	5,138
1925.....	40,350	Ontario.....	10,117	10,073	9,950	9,965
1930.....	42,047	Manitoba.....	4,860	4,858	4,735	4,735
1935.....	42,916	Saskatchewan.....	8,577	8,566	8,522	8,567
1940.....	42,565	Alberta.....	5,683	5,682	5,723	5,680
1945.....	42,352	Colombie-Britannique.....	4,329	4,329	4,333	4,322
1950 ²	42,979	Yukon.....	58	58	58	58
1955.....	43,444	Aux États-Unis.....	339	339	339	339
1960.....	44,029					
1961.....	43,689					
1962.....	43,654	Total, premières voies.....	43,623	43,355	43,157	43,003
1963.....	43,623					
1964.....	43,355					
1965.....	43,157	Secondes voies principales.....	2,016	2,101	2,004	1,999
1966.....	43,003	Autres voies principales.....	56	56	56	57
		Industrielles.....	1,265	1,281	1,309	1,313
		Évitement et triage.....	11,551	11,541	11,676	11,728
		Total général³.....	58,511	58,243	58,202	58,100

¹ Définie comme une voie simple, comprenant la distance complète entre les terminus, sur laquelle est fondée la longueur de la route. ² Y compris Terre-Neuve depuis 1950. ³ Sans les voies exploitées en commun totalisant 61 milles en 1963, 58 milles en 1964, 55 milles en 1965 et 74 milles en 1966.

Matériel roulant.—Le tableau 2 présente les différentes catégories de wagons à marchandises et à voyageurs en service durant les années 1959 et 1966, 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 1966, la capacité moyenne des wagons à marchandises s'établissait à 54.9 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 1966, 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 58,927 livres au regard de 53,368 livres en 1959.