

conjointement au Canadien National et au Pacifique Canadien et sont exploitées par la Northern Alberta Railways. L'importance de ces lignes de chemin de fer dans le développement des systèmes de défense du Canada dans le Nord-Ouest est évidente du fait qu'au cours de la période de dix mois, de mars à décembre 1942, plus de 7,500 wagons de marchandises ont été expédiés à Dawson Creek, extrémité sud-ouest de la grande route de l'Alaska, et 2,000 à Waterways, terminus de la navigation septentrionale, à Fort Norman.

En plus de l'entretien de l'outillage nécessaire à la manipulation du trafic le plus considérable de l'histoire, les compagnies ferroviaires canadiennes ont été très occupées à la production de matériel de guerre, sans compter leurs propres ateliers de réparation de matériel de transport, de construction de locomotives, et autres usines.

La Canadian National Railways Munitions Limited, à Pointe Saint-Charles, Montréal, où 1,200 hommes et femmes travaillent à la production de canons de bord et affûts de canons d'artillerie de campagne, est devenue une des industries de guerre les plus importantes de l'Est du pays. Trois autres établissements du Canadien National fabriquent des munitions. Les chantiers maritimes de la compagnie à Prince Rupert, C.B., dont le personnel est d'environ 1,500, construisent de gros cargos et des dragueurs de mines.

Les usines Angus du Pacifique Canadien, à Montréal, ont employé environ 11,000 personnes à la production de gros tanks, de machines de marine et de condenseurs, évalués à plus de \$115,000,000. Les ateliers Ogden du C.P.R., à Calgary, emploient près de 2,000 personnes à la fabrication de canons de bord, d'affûts de canons anti-aériens, de canons de fusil, de mires, et de carters de culasse, etc., d'une valeur globale de plus de \$20,000,000.

A la suite de la période de réduction des dépenses durant la crise des années 1930, alors que les revenus ferroviaires étaient à un bas niveau, les compagnies de chemin de fer ont rapporté une nouvelle cime de revenu en 1943 s'élevant à près de \$779,000,000, soit une augmentation de 131.2 p.c. sur 1938. Les frais d'exploitation ont atteint le maximum de \$560,600,000 ou 89.6 p.c. d'augmentation. Le Canadien National a pu, grâce à ces avances, montrer une balance créditrice du revenu net pour la première fois depuis 1938, tandis que le Pacifique Canadien a repris le paiement de dividendes sur les actions privilégiées et sur les actions ordinaires après une interruption de près de dix ans.

Sous-section 1.—Parcours et matériel des chemins de fer

Bien que la construction du premier chemin de fer canadien—la ligne de 16 milles reliant Laprairie et St-Jean, Qué.—ait été commencée en 1835, le Canada ne compte que 66 milles de voie ferrée exploités en 1850. La première grande période de construction a lieu entre 1850 et 1860, alors que le Grand Tronc et le Great Western, de même que plusieurs lignes moins considérables, sont construits. La construction des chemins de fer Intercolonial et Pacifique Canadien fait partie d'une autre période d'expansion rapide entre 1870 et 1890. Le Grand Tronc Pacifique, le Transcontinental National et le Canadien Nord sont construits au cours de la dernière grande période de construction de chemins de fer, de 1900 à 1917.

La construction est très active dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta au cours de la dernière décennie, tandis que le millage est porté à fléchir légèrement dans les autres provinces, à la suite de l'abandon des lignes non lucratives. Des 42,346 milles de voie simple en 1943, 21,603 font partie du réseau Canadien National.