

A la fin de 1952, le programme pour les locomotives de manœuvre était réalisé dans la proportion de 20 p. 100 et celui pour locomotives diesel de grandes lignes (service rapide de marchandises) dans la proportion de 34 p. 100. Cet arrangement repose sur le principe que le type et l'affectation des diesels achetées doivent être tels qu'ils rapportent le maximum sur le capital investi. Des études ont démontré que, de façon générale, de plus grandes économies découlent, au début, de l'utilisation des diesels pour la traction des trains rapides de marchandises et la manœuvre. C'est pourquoi, le programme en ce qui concerne les trains de marchandises locaux et les services de voyageurs n'a pas été inauguré en 1952.

6. D'autres développements technologiques dans la traction ont continué d'être surveillés au cours de l'année. Des techniciens de la compagnie ont visité, aux États-Unis et en Europe, les lieux d'exploitation et les laboratoires de recherches de la turbine à gaz et des locomotives à conduite mécanique. Bien que les observations recueillies à date ne justifient pas la modification des plans actuels, la politique à long terme de la Direction tient compte du facteur vieillissement et laisse la porte ouverte à de nouveaux développements très prometteurs dans ce domaine.

7. La transformation de 35 locomotives brûlant du charbon en locomotives brûlant de l'huile a été complétée en 1952, progrès d'un programme qui tend à réaliser des économies par l'usage de l'huile brute près des sources de ravitaillement dans l'ouest canadien.

Wagons de marchandises

8. L'emploi des coussinets à billes pour les wagons de marchandises a commencé tard en 1952 avec la mise en service de six wagons plates-formes de 50 tonnes adaptés au transport des remorques de camions entre Montréal et Toronto. Ce genre d'exploitation implique un transport rapide dans des conditions de concurrence qui rendent particulièrement importante la régularité du service et les cédules sont ainsi arrêtées qu'il est possible d'obtenir une grande utilisation du matériel. Ce sont là des facteurs qui ont contribué à amener l'emploi des coussinets à billes à titre d'essai malgré le plus haut coût initial par comparaison avec les coussinets standards. La plus grande utilisation de ces coussinets pour le matériel des marchandises dépendra du résultat des études analytiques en cours.

Voitures de voyageurs

9. Dans l'emploi des coussinets à billes pour voitures à voyageurs la vitesse et le confort sont considérés. Il a été décidé d'équiper de cette façon toutes les nouvelles voitures à voyageurs et tous les wagons-restaurants climatisés. La même politique s'applique aux voitures modernisées dans les ateliers du Canadien National où 36 ont été complétées en 1952.

10. Nombre de particularités visant à des économies figurent dans les devis du nouveau matériel pour voyageurs commandé en 1952. Des bogies de 4 au lieu de 6 roues ont été adoptés comme standards pour toutes les nouvelles voitures à voyageurs. Une excellente suspension et plus de sécurité sont assurées par l'emploi de bogies d'un nouveau dessin comportant le dernier modèle d'amortisseurs. De plus, chaque fois que possible, les devis prévoient des wagons à un seul vestibule au lieu de deux, laissant plus de place utile dans chaque voiture. En général, quant à la disposition et aux matériaux employés, les nouvelles voitures ont été construites de façon à fournir le meilleur emploi de l'espace tout en tenant compte des standards moyens de confort et de la commodité des voyageurs.