

service et d'autres au coût de revient. Certaines statistiques comparent des unités physiques et d'autres des unités monétaires. Les statistiques suivantes font ressortir les principales comparaisons à faire avec le rendement en 1949.

Le volume de trafic transporté chaque jour par mille de voie, autrement dit la densité du trafic, aide à mesurer le service des marchandises. En 1950, les chiffres étaient de 4,172 tonnes-milles par mille contre 3,926 tonnes-milles en 1949.

Un résultat important est la moyenne de chargement d'un wagon de marchandises. En 1950, elle a été de 28·7 tonnes contre 28·9 tonnes en 1949. La diminution de 0·2 tonne est due surtout à la plus petite quantité de grain transporté de l'Ouest canadien.

L'emploi des wagons à marchandises est mesuré par le nombre de wagon-milles qu'un wagon en service parcourt chaque jour. Ce nombre était de 45·2 milles en 1950 contre 43·5 milles l'année précédente.

La puissance moyenne de toutes les locomotives affectées au service des marchandises est mesurée par leur puissance de traction en livres. Cette puissance était de 50,500 livres en 1950 contre 50,100 en 1949.

La bonne exploitation du service des marchandises est mesurée par le tonnage moyen tiré par les locomotives, le poids des wagons et de leur contenu étant compris dans le total. Ce tonnage moyen en 1950 a été de 1,471 tonnes contre 1,457 l'année précédente.

La rapidité du service des marchandises est mesurée par la vitesse moyenne d'un train de marchandises. En 1950, cette vitesse était de 16·3 milles à l'heure contre 16·1 milles en 1949.

Un item important est le coût du combustible consommé dans les locomotives. Il est mesuré par le nombre de livres de charbon consommé pour tirer 1,000 tonnes de wagons sur une distance d'un mille. Le chiffre pour 1950 était de 114 livres contre 117 en 1949.

Dans le service des voyageurs la moyenne des voitures de voyageurs a augmenté de 8·7 wagons à 8·8 wagons.

Le mouvement en temps des principaux trains accuse un recul allant de 64·9 p. 100 de trains en temps à 61·2 p. 100.

Le coût moyen d'entretien d'une locomotive moyenne a été de 38·96c. par locomotive-mille en 1950 contre 37·91c. en 1949, et le coût moyen d'entretien d'un wagon à marchandises moyen, exprimé en cents par mille, a été de 1·728c. en 1950 contre 1·630c. en 1949, alors que le coût d'entretien d'une voiture à voyageurs moyenne a été de 7·214c. par mille contre 6·497c. Ces augmentations sont dues surtout aux hausses de prix et aux augmentations de salaires.

Interruption des services de trains

Le résultat de l'exploitation en 1950 a été affecté par de graves inondations en diverses parties du pays qui ont sérieusement désorganisé le service de trains et causé de fortes dépenses d'entretien.

Des périodes de froid prolongées à des températures aussi basses que 45 degrés sous zéro se sont produites dans les provinces des Prairies durant les premiers mois de l'année. La moyenne de température en janvier, de Regina à la côte du Pacifique, a été la plus basse jamais enregistrée.

La glace, les arrêts de circulation dus à la neige, les avalanches de roches en Colombie-Britannique, en janvier et février, ont coupé les lignes de communications et causé des interruptions de service qui ont duré jusqu'à douze jours.

Au printemps, de graves inondations se sont produites sur la ligne de Gaspé. Deux grands ponts ont été emportés et la voie a été lavée à plusieurs endroits sur des distances allant jusqu'à un mille. Afin d'assurer le ravitaillement des endroits isolés pendant une période de 31 jours, alors que la circulation des trains était interrompue, deux petits vaisseaux ont été nolisés pour huit voyages entre Campbellton, Chandler et Gaspé.