

Autres recherches

Des recherches ont été entreprises sur la réfrigération, le modèle et la construction des wagons à marchandises, l'usage d'alliage d'acier dans les parties de locomotives et le repérage des pailles dans l'acier au moyen d'épreuves supersoniques. Des expériences ont révélé l'avantage qu'il y aurait à se servir d'huile dans les fournaux des wagons-restaurants et les changements nécessaires seront effectués. Un nouveau modèle de porte pour les wagons à grain a été dessiné et sera bientôt d'usage général. Des techniques de contrôle ont aussi été conçues pour la vérification des moteurs Diesel, qui permettent de substantielles économies d'exploitation. De concert avec le Pacifique-Canadien, des spécifications uniformes ont été arrêtées pour les wagons à marchandises fermés. La possibilité d'autres standardisations est à l'étude.

L'introduction de la semaine de 40 heures offre la possibilité d'employer de nouveaux moyens d'économiser temps et labeur et encourage la poursuite d'économies tendant à contre-balancer le coût additionnel de la main-d'œuvre.

ÉTAT DE LA PROPRIÉTÉ

Par comparaison avec 1939, l'exploitation du National-Canadien s'exerce à un nouveau et plus haut niveau de trafic tout en utilisant en grande partie du matériel et des installations dont la durée de service a été réduite par au moins onze ans. En dépit de nombreuses additions et améliorations au cours de ces onze années, il reste encore beaucoup à faire. A la fin de 1950, un quart environ du matériel pour marchandises, la moitié du matériel pour voyageurs et 72 p. 100 des locomotives étaient vieux de plus de trente ans. Malgré le vaste programme de modernisation et de reconstruction qui a permis de garder en service ce matériel, les retraits doivent nécessairement être plus nombreux au cours des prochaines années. De grosses commandes de matériel ont été placées, mais à cause de la rareté des matériaux et de la congestion industrielle résultant du programme de défense, les livraisons seront lentes et incertaines.

Entre-temps, le manque de matériel pour marchandises qui s'est fait sentir dans le second semestre de 1950 et a continué à se faire sentir cette année, démontre que notre parc à wagons est insuffisant pour satisfaire aux demandes qui nous sont faites quand le trafic saisonnier atteint son sommet. Pour parer à cette situation un effort concerté a été fait pour accélérer le programme de réparations, améliorer la distribution des wagons, réduire autant que possible les délais dans les gares et assurer le retour des wagons circulant sur les lignes étrangères. La coopération des expéditeurs a été invitée pour assurer la remise en service rapide des wagons et encourager les chargements complets. D'autres mesures du même genre sont à l'étude.

Une des causes de la rareté des wagons est la capacité insuffisante des gares et la congestion qui en découle. Le développement rapide de l'industrie dans les centres urbains, ajouté au haut niveau de trafic, a aggravé un problème qui a ses racines dans le fait que les lignes constituantes du réseau National-Canadien n'ont pas été conçues pour être exploitées comme un tout. Bien que quelques-uns de ces handicaps soient permanents, chaque fois que possible des améliorations sont réalisées, par ordre de priorité, aussi vite que les conditions le permettent.

Au cours de l'année le programme d'entretien différé a été quelque peu avancé et l'on peut dire de façon générale que l'état des voies et de l'infrastructure est satisfaisant.

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION

Les résultats de l'exploitation d'un chemin de fer sont calculés à l'aide de statistiques dont quelques-unes s'appliquent au volume et au standard du