

Une série de courses d'essai sur longs parcours, avec train de voyageurs, a été entreprise avec des locomotives Diesel de grande ligne afin de se rendre compte du rendement à espérer de ce genre de traction.

Dans la région de l'Ouest, la conversion de 47 autres locomotives à vapeur en locomotives à l'huile a porté à 211 le nombre total de ce genre de locomotives en service. Aucune locomotive à vapeur brûlant du charbon est maintenant en service dans le district de Colombie-Britannique ou sur la ligne principale du district d'Alberta, à l'ouest d'Edmonton.

Au cours de l'année le département des recherches et du développement a obtenu des résultats encourageants d'expériences visant à une meilleure utilisation du combustible dans les locomotives brûlant du charbon. Ce département a suivi aussi de près le développement des locomotives à l'huile et à turbines à gaz qui promettent toutes deux de grands avantages d'exploitation.

Chaque type différent de locomotive présente une combinaison particulière d'avantages tant au point de vue de l'exploitation que du coût initial. Ces avantages relatifs sont sujets à changer selon leurs composantes, y compris le prix et la disponibilité des combustibles. A cause de cela et du fait que toute immobilisation importante dans un type quelconque de locomotive implique le risque que ce type ne devienne désuet, la Direction a pris soin de ne pas trop s'engager en faveur de l'un ou de l'autre type. Une étude, poursuivie déjà depuis quelques mois, vise à déterminer quelle place doit être accordée à chaque type de locomotive dans un programme à longue échéance.

Matériel pour voyageurs

Au cours de l'année 1950 ont été introduits pour la première fois au Canada des wagons-chambrettes-duplex et vingt ont été attelés à nos principaux trains. Ce nouveau type de wagons-lits, qui offre une cabine fermée à prix modéré, est très populaire auprès du public voyageur.

Le reconditionnement de trois wagons-lits-salons-buffets au cours de l'année et les changements apportés à quatre wagons-lits standards et à six wagons-restaurants faisaient partie du programme de modernisation de notre matériel pour voyageurs. De plus, on a commencé à modifier cinq autres wagons-lits et trois wagons-restaurants.

Matériel de signalisation

Au cours de 1950, des travaux ont été commencés pour l'extension du contrôle centralisé du trafic, système d'ordonnance des trains par lequel des signaux contrôlés électriquement remplacent les ordres de route et l'autorité des indicateurs. On procède actuellement à l'installation de ce système sur un secteur de 148 milles entre Hornepayne et Foleyet (Ont.) et sur un secteur de 35 milles entre Pontiac et West Durand (Mich.), sur les lignes du Grand Trunk Western.

L'installation des signaux du bloc automatique sur toute la voie principale en territoire montagneux, depuis Jasper (Alb.), jusqu'à Port Mann (C.-B.) a été aussi réalisée en partie. Durant 1950, une installation a été complétée entre Red Pass Junction et Jackman (C.-B.) et les travaux ont commencé sur le secteur Jasper-Red Pass Junction.

Les travaux d'installation de signaux d'enclenchement électrique dans la gare de Mimico (Ont.) et à Portage La Prairie (Man.), ont aussi été commencés. Ce système, en usage dans les terminus, permet de contrôler d'un point central des aiguilles et des signaux électrifiés.

Matériel pour l'entretien de la voie

Un nettoyeur mobile de ballast a été essayé qui promet de réaliser de substantielles économies dans l'entretien de la voie. L'acquisition de quatre bourreurs de traverses de deux types différents a permis d'étendre l'emploi de ce genre de machine.