

par les augmentations de salaires et de prix qui se sont produites depuis. Les dépenses d'entretien en seront affectées dans l'avenir. Des progrès constants ont été réalisés dans l'installation des traverses imprégnées. Comme ces dernières forment 65 p. 100 du total des traverses, le nombre des nouvelles traverses est tombé de 270 à 133 par mille de voie et l'on espère obtenir encore un meilleur rendement.

A la fin de 1949, par rapport à la fin de 1948, il y avait une légère réduction dans le matériel prêt à servir. La comparaison est celle-ci: locomotives de trains de marchandises de 72 p. 100 à 68·7 p. 100; locomotives pour trains de voyageurs de 76·8 p. 100 à 73·7 p. 100; wagons de marchandises de 94·5 p. 100 à 93·5 p. 100. Afin de satisfaire aux exigences du trafic, quelques vieux modèles ont été gardés en service, ce qui a détérioré l'état moyen du matériel. Les achats que l'on se propose de faire en 1950 permettront de mettre au rancart une partie de ce matériel roulant suranné.

CONTRÔLE AUTOMATIQUE DU TRAFIC

En 1949, a été complétée dans la subdivision de Drummondville, entre West-Junction et Sainte-Rosarie, sur une distance de 116·1 milles, l'installation d'un système de contrôle centralisé du trafic. Il y a maintenant 301·2 milles de lignes sur lesquelles la circulation est réglée de cette manière. Les autres milles se trouvent dans la région Atlantique, entre Pacific-Junction et Windsor-Junction.

Le règlement centralisé du trafic est un système d'exploitation ferroviaire par lequel des signaux électriques donnés par un agent du mouvement d'un point de contrôle central sont substitués à des ordres de marche ou à l'autorité des indicateurs.

Au cours de l'année on a complété jusqu'à concurrence de 95 p. 100 l'installation de disques de fermeture automatique entre Spence's-Bridge et Hope (C.-B.). Entre Red-Pass-Junction et Jackman (C.-B.), 80 p. 100 du travail d'installation de disques a été exécuté.

AUTRES CONSTRUCTIONS

On a continué de travailler à la réalisation des importants projets suivants:

A Montréal, au cœur du secteur industriel de la basse ville, se continue d'après les plans la construction des plus grands hangars pour marchandises en lots brisés et des plus modernes entrepôts de marchandises au Canada. Au cours de l'année, le hangar pour les marchandises sortant et une partie de deux des trois quais de transfert couverts ont été construits. On continue de travailler aux autres constructions, qui comprennent un hangar pour marchandises entrant, un édifice de bureaux de quatre étages et des quais de transfert. Il y aura aussi une nouvelle disposition et un agrandissement de la gare de triage. La complétion du projet est prévue pour 1951. De grands élargissements de rues seront entrepris par la ville lorsque la construction du terminus à marchandises sera terminée.

La nouvelle disposition de la gare de Mimico (Ont.) et son amélioration ont été poursuivies et 42 p. 100 des travaux ont déjà été terminés. Cette gare de marchandises a été construite il y a plus de 40 ans et la disposition des voies et des hangars à marchandises a été jugée inadéquate aux exigences du trafic actuel. Les changements projetés porteront la capacité de la gare de 3,133 à 4,176 wagons.