

de 1954, tout ce nouveau matériel soit entré dans la composition de nos principaux trains et que nos clients voyagent dans des voitures comparables à ce qu'il y a de mieux sur le continent nord-américain.

Un nouvel autorail Budd, livré tard à la fin de l'année, est maintenant en service entre Newcastle et Fredericton (N.-B.). Normalement, ce genre moderne d'automotrice climatisée permet de fournir un meilleur service à plus bas prix.

Matériel de signalisation

L'installation de signaux visant à faciliter la circulation du trafic lourd, y compris le minerai de fer entre Atikokan et Port-Arthur, a bien progressé au cours de l'année. L'on s'attend à ce qu'à la fin du printemps de 1954, le contrôle centralisé du trafic entre Atikokan et Conmee et les signaux du bloc automatique sur la voie double entre Conmee et Port-Arthur fonctionnent à plein.

Au cours de l'année, les signaux du bloc automatique ont été installés sur une distance de 74 milles sur la ligne principale entre Jasper et Vancouver, ce qui porte à 233 milles les voies ainsi équipées dans ce secteur. D'autres travaux ont été commencés d'après le programme de dix ans (1948-1957) qui vise à doter de signalisation automatique les 512 milles de voie principale en montagne.

Voie et superstructures

Comme résultat des travaux accomplis au cours de l'année, l'état de la voie et des superstructures a été amélioré. Toutefois, la carence de nouveaux rails, carence qui s'est fait sentir depuis la guerre, existait encore en 1953 et comme résultat, la pose de 576 milles de nouveaux rails est loin d'avoir rempli le programme prévu pour l'année. Cette carence devra être corrigée, durant 1954 et les années subséquentes, à mesure qu'il sera possible d'obtenir du rail.

La mécanisation de l'entretien de la voie s'est continuée en 1953 grâce à l'achat de 412 machines et outils mécaniques, y compris 9 machines à bourrer le ballast.

Terminus

La congestion des terminus a été l'objet d'une étude suivie au cours des dernières années de la part des techniciens de la compagnie. On s'est rendu compte des besoins des terminus en fonction du trafic et des plans détaillés pour la modernisation des voies stratégiques dans toutes les régions du Réseau sont fort avancés.

A Montréal, une nouvelle disposition et un prolongement des voies à Turcot, dans le but d'améliorer le trafic existant, étaient presque terminés à la fin de l'année. La nouvelle gare à dos d'âne à Côte de Liesse est encore à construire mais le projet a été avancé en 1953 du fait de l'acquisition de presque tout le terrain nécessaire. Au terminus des marchandises Bonaventure, on a continué à agrandir et à réaligner les voies. A la fin de l'année, le hangar des douanes qu'on y construit était presque terminé.

Comme suite du programme de dieselisation, il a fallu prévoir au cours de l'année des ateliers de réparation et de service. Le nouvel atelier d'entretien pour diesels à Fort Érié a été inauguré et les travaux ont été avancés à l'agrandissement de l'atelier de locomotives électriques à la Pointe St-Charles où seront réparées les locomotives diesel légères. De plus, des postes à combustible pour diesels ont été installés à différents endroits sur le réseau.

A Toronto, on a commencé à la mi-été la construction d'un édifice à bureaux de six étages dont les deux étages du bas serviront à garer les camions de messageries.