

Immobilisations

Ainsi qu'il apparaît à la page 30, les dépenses au cours de l'année pour additions et améliorations, moins la valeur aux livres des propriétés retraitées ou transférées, se sont élevées à \$124,909,493 dont \$79,440,264 représentent des dépenses nettes pour matériel roulant.

Les grandes améliorations à la voie sont rapportées à leur place dans la prochaine section de ce rapport.

REVUE DE L'EXPLOITATION

Accomplissements

Grâce surtout à l'emploi d'unités diesel, de nouveaux records ont été établis en 1953 dans le rendement des trains de marchandises. Des trains plus lourds ont circulé plus vite et la moyenne de 31,980 tonnes-milles brutes par train-heure a été de 9.1% plus élevée qu'en 1952.

La moyenne de ponctualité des principaux trains de voyageurs a été de près de 7% meilleure que l'année précédente, et meilleure qu'en toute autre année depuis 1940.

Il a été fait un grand emploi des locomotives diesel. En 1953, 36% des tonnes-milles brutes de marchandises ont été tirées par des diesels alors que 16% seulement des locomotives affectées à ce service étaient des diesels. L'emploi des locomotives à vapeur a diminué comme résultat de l'usage plus grand qu'on a fait des diesels et aussi à cause de la réduction de trafic durant les trois derniers mois de l'année.

L'emploi des wagons à marchandises et des voitures à voyageurs a été maintenu au niveau du volume du trafic et a été un peu moins grand qu'en 1952.

*Matériel**Pouvoir de traction*

Le programme quinquennal de dieselisation, qui doit s'étendre jusqu'en 1956, a été appliqué au cours de l'année et 110 locomotives diesel ont été mises en service. Ces locomotives ont été affectées aux trains directs et locaux et à la manœuvre en gare, réalisant le programme de dieselisation dans la proportion de 49%, 9% et 45% respectivement. A la page 36, on verra qu'à la fin de l'année le total des unités dieselisées était de 503.

Une étude sérieuse a été faite des nouveaux genres de traction et bien que le résultat ne justifie pas encore la modification du programme en cours, les plans pour l'avenir sont assez souples pour permettre à la compagnie de profiter pleinement des améliorations technologiques dans ce domaine.

Au cours de 1953, 99 locomotives à vapeur chauffant au charbon ont été converties, dans l'ouest canadien, en locomotives à l'huile.

Wagons et voitures

A la page 36, on trouvera le détail des unités livrées au cours de l'année et commandées au 31 décembre.

L'achat, au cours de l'année, de 2,152 wagons fermés a amélioré notre parc de wagons à marchandises tant en qualité qu'en capacité, bien qu'à cause de retraits et de conversions en matériel de service, le nombre des wagons fermés à la fin de l'année accusât une légère diminution.

Bien que 5 nouvelles voitures à voyageurs seulement aient été livrées en 1953, la rénovation de 14 vieilles unités dans nos ateliers représente une certaine amélioration du point de vue du public. Peu après la fin de l'année ont commencé les premières livraisons sur les commandes placées en 1952 et 1953 pour 359 voitures à voyageurs de modèles divers. L'on s'attend à ce qu'à l'automne