

21. Des expériences ont été continuées dans la réfrigération mécanique du service des wagons frigorifiques, mais sans résultat définitif à date. Le type spécial d'appareil autonome de climatisation, d'éclairage et chauffage pour voitures de voyageurs, développé en coopération avec une firme d'ingénieurs anglais, est assez au point pour être installé dans une voiture à voyageurs. Des épreuves seront faites en 1953.

22. A titre d'expérience, un wagon frigorifique léger employant l'aluminium et le bois plaqué parce que plus léger et le monel pour résister à la corrosion par la saumure est en voie de construction. Dans ce wagon entre un nouveau type d'isolant en aluminium et il est équipé d'un système circulatoire destiné à assurer une température contrôlée et uniforme.

23. Une autre recherche intéressante a consisté à développer un type spécial de contenants de lots brisés pour le transport du poisson frais gelé et autres produits similaires. Ce contenant fonctionne d'après un principe nouveau sur lequel des brevets ont été demandés.

État de la propriété

24. La serviabilité du matériel roulant pour voyageurs et marchandises a été bien maintenue en 1952.

25. Le parc de matériel pour marchandises a été amélioré par l'addition de 4,785 wagons dont le détail se trouve à la page 38. Une pénurie continue cependant de se faire sentir pour certains types de matériel, tels les wagons frigorifiques employés de façon intense en trafic saisonnier.

26. Comme il a été dit dans le rapport annuel de l'an dernier, le manque d'acier et les priorités pour la défense ont empêché des additions substantielles au parc de voitures à voyageurs au cours des dernières années. En 1952, le nombre total des wagons disponibles a diminué à cause du retrait de vieil équipement, y compris 39 voitures en bois. Il reste 481 voitures de ce type en service. Toutefois on a réussi à placer de grosses commandes de nouveau matériel au cours de l'année et la production pourra en être commencée en 1953.

27. Le programme d'entretien de 1952 a permis d'améliorer l'emprise, la voie et les structures. Dans certains cas, cependant, le programme n'a pu être réalisé faute de matériel. Ceci a été particulièrement vrai pour le programme de pose de rail qui était de 805 milles de nouvelles voies. A cause du manque continuel d'acier ou de livraisons tardives on n'a pu en poser que 574 milles. Cet état de choses est sérieux et tous les efforts seront faits pour corriger la situation en 1953, aussitôt que le nouveau rail sera disponible.

Terminus

28. De nouvelles mesures ont été prises en 1952 pour soulager la congestion dans les gares et les terminus.

29. Des études sur l'intensité du trafic dans les terminus principaux ont été suivies de réformes dans les procédés de composition des trains, réformes qui ont été démontrées efficaces.

30. A la gare de Mimico, au terminus de Toronto, tous les principaux prolongements de voies ont été complétés et des travaux ont été commencés sur un système d'intercommunication.

31. Les plans d'une nouvelle gare à dos d'âne, à être construite à la Côte de Liesse, à Montréal, ont été avancés au cours de l'année et l'acquisition du