

Rémunération des employés de chemins de fer.—Le nombre d'employés de chemin de fer ainsi que le chiffre de leur rémunération sont naturellement affectés par le volume du trafic, qui monte dans les périodes d'activités commerciale et baisse dans les périodes de dépression. Ce volume de trafic est aussi affecté directement par les récoltes de céréales de l'ouest. Ainsi, on peut voir par le tableau 9 que le nombre d'employés a atteint son maximum en 1920, année de grande activité commerciale et que, depuis cette date, le nombre le plus élevé a été en 1923, année de récoltes très abondantes. Le nombre d'employés en 1926, après une marge faite pour changements dans leur classification, montre qu'il y a continuation dans la décroissance commencée en 1924 et continuée en 1925, en dépit d'une augmentation de trafic, une anomalie attribuable sans doute à une plus grande efficacité d'exploitation et un meilleur matériel roulant, principalement de plus puissantes locomotives pouvant tirer des trains plus lourds (Voir tableau 8).

Le chiffre des salaires et traitements a aussi atteint son maximum en 1920, mais comme on peut le voir par le tableau 9, le total des salaires a augmenté de 1914 à 1920 beaucoup plus rapidement que le nombre d'employés, c'est-à-dire de 160 p.c., tandis que le nombre d'employés n'a augmenté que de 16 p.c. Depuis 1920, il y a une légère récession dans le chiffre des salaires, mais en 1926, après que les chiffres sont rendus comparables à ceux des années précédentes, il y avait dans le nombre d'employés 11 p.c. de moins qu'en 1920, tandis que le compte des salaires avait baissé de 16 p.c.; toutefois les salaires et traitements absorbaient encore 51.37 p.c. des recettes brutes des chemins de fer, comparativement à 45.97 p.c. en 1914.

9.—Personnel des chemins de fer, appointements et salaires, et leur relation tant aux recettes brutes qu'aux frais d'exploitation, pour les exercices terminés le 30 juin 1914-1919 et pour les années 1919-1926.

Exercice terminé le 30 juin.	Personnel.	Appointements et salaires.	Proportion des	
			recettes brutes.	dépenses d'exploitation.
	nombre.	\$	p.c.	p.c.
1914.....	159,142	111,762,972	45-97	62-43
1915.....	124,142	90,215,727	45-15	61-09
1916.....	144,770	104,300,647	39-82	57-95
1917.....	146,175	129,626,187	41-85	58-34
1918.....	143,493	152,274,953	46-14	55-59
1919.....	158,777	208,939,995	54-56	61-12
1919 (31 déc.).....	173,728	233,323,074	57-10	61-92
1920 (").....	185,177	290,510,518	59-04	60-74
1921 (").....	167,627	247,756,138	54-09	58-63
1922 (").....	165,635	233,294,040	52-94	59-20
1923 (").....	178,052	253,320,005	52-96	61-21
1924 (").....	169,970	239,864,265	53-79	62-71
1925 (").....	166,027	237,755,752	52-25	63-85
1926 (").....	174,266 ¹	253,412,424 ¹	51-37 ¹	65-03 ¹

¹ En raison des changements dans la classification, les chiffres de 1926 comprennent 8,792 employés recevant des appointements et des salaires au montant de \$9,075,602 engagés dans des opérations extérieures et des catégories qui ne figurent pas dans les années précédentes. Ce changement affecte également le pourcentage.

Matériel roulant et longueur des voies.—Ces informations pour les six dernières années sont contenues dans le tableau 10. Les chiffres de ce tableau acquerront toute leur valeur si l'on ajoute qu'entre 1920 et 1926, la contenance moyenne des wagons de marchandises dits fourgons est passée de 34-779 tonnes à 36-494 tonnes, la capacité des plates-formes ou trucks, de 33-459 à 35-511 tonnes, et celle de l'ensemble des wagons à marchandises, de 35-141 à 36-812 tonnes. La puissance de traction des locomotives en usage en 1920 était de 31,112 livres et en 1926, de 34,473. Parmi les locomotives en service, en 1926, 29 étaient mues par l'électricité; il y avait aussi en service 60 wagons de voyageurs automoteurs.