

6.—Répartition des frais d'exploitation des chemins de fer, 1941-44

Dépenses	1941		1942		1943		1944	
	\$	p.c.	\$	p.c.	\$	p.c.	\$	p.c.
Voies et travaux d'art.....	80,396,855	19-9	99,957,948	20-6	120,597,853	21-5	138,250,189	21-8
Matériel roulant.....	97,962,464	24-0	119,318,819	24-6	130,009,452	23-2	146,692,062	23-1
Trafic.....	10,327,834	2-6	10,332,990	2-1	10,542,715	1-9	11,146,008	1-8
Transport.....	190,611,356	47-3	226,557,608	46-6	261,689,121	46-7	295,852,998	46-6
Générales et diverses.....	24,435,033	6-2	29,616,219	6-1	37,758,063	6-7	42,832,764	6-7
Totaux.....	403,733,542	100-0	485,783,584	100-0	560,597,204	100-0	634,774,021	100-0

Salaires et gages des employés des chemins de fer.—Le nombre d'employés des chemins de fer varie selon le volume du trafic, mais pas au même degré. Les salaires et gages sont influencés par le nombre d'employés, les taux de paie et la période d'emploiement. Depuis 1939, la guerre a fait augmenter rapidement le nombre d'employés et les taux moyens de paie.

7.—Emploiement, salaires et gages dans les chemins de fer, 1936-44

NOTA.—Les chiffres correspondants de 1912 à 1935 paraissent à la p. 559 de l'Annuaire de 1941.

Année	Employés	Total des salaires et gages	Salaires et gages moyens	Rapport des salaires et gages aux—	
				Recettes brutes	Frais d'exploitation
				p.c.	p.c.
	nomb.	\$	\$		
1936.....	132,781	182,638,365	1,375	49-9	59-0
1937.....	133,753	193,557,663	1,447	49-8	58-8
1938.....	127,747	195,108,351	1,531	52-8	60-2
1939.....	129,362	200,373,668	1,549	50-3	60-7
1940.....	135,700	214,505,163	1,581	45-0	57-5
1941.....	148,746	252,398,865	1,697	42-0	56-0
1942.....	157,740	291,416,755	1,847	39-6	54-1
1943.....	169,663	323,801,645	1,908	37-8	62-5
1944 ¹	175,095	372,064,613 ²	2,125	42-9	53-8

¹ Y compris employés et gages pour "exploitation à l'extérieur", représentant 3 p.c. environ des employés et 2-3 p.c. du total des salaires et gages. ² Y compris un montant approximatif de \$10,000,000, gages gagnés en 1943.

Aide gouvernementale aux chemins de fer.—Afin de permettre à la construction de chemins de fer privés au Canada de précéder la colonisation à titre de chemins de colonisation, ou de traverser les districts à population clairsemée où le trafic n'était guère considérable, les gouvernements fédéral et provinciaux et même les municipalités durent fournir une certaine assistance. Le mode d'assistance consistait généralement en un boni d'un montant fixe par mille de chemin de fer construit et, dans les premiers temps, en octrois de terres pour d'autres fins que les emplacements des voies.

Au fur et à mesure que le pays s'enrichissait, les inconvénients de cette méthode se firent sentir et les subsides prirent plus fréquemment la forme d'une subvention en espèces par mille de voie, d'un prêt ou d'une souscription aux émissions de la compagnie. Les garanties des obligations ont été données plus tard et, depuis l'organisation du réseau Canadien National, toutes les émissions d'obligations de ce réseau, sauf celles concernant le matériel roulant, ont été garanties par le gouvernement fédéral. Aucun nouvel octroi de terrains et nulle subvention en espèces n'ont été faits soit par le gouvernement du Dominion, soit par ceux des provinces