

6.—Répartition des frais d'exploitation des chemins de fer, 1945-1948

Frais	1945		1946		1947		1948	
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Voies et ouvrages.....	132,470,385	21.0	122,093,160	19.6	134,097,450	19.4	159,963,352	19.8
Matériel roulant.....	144,500,231	22.9	135,933,150	21.8	145,614,589	21.1	174,473,389	21.6
Circulation.....	11,203,744	1.7	13,781,898	2.2	15,120,289	2.2	16,801,286	2.1
Transport.....	297,754,037	47.2	304,519,437	48.8	347,620,755	50.3	403,804,530	49.9
Généraux et divers.....	45,569,165	7.2	47,201,827	7.6	48,367,964	7.0	53,083,898	6.6
Totaux.....	631,497,562	100.0	623,529,472	100.0	690,821,047	100.0	808,126,455	100.0

Emploi et rémunération.—En 1948, le nombre d'employés accuse une augmentation de près de 47 p. 100 sur 1939, tandis que les salaires augmentent de 156 p. 100. Cette dernière hausse est due à l'augmentation du nombre d'heures de travail par employé aussi bien que des salaires. Les employés commis à l'entretien du matériel et payés à l'heure fournissent 9 p. 100 plus d'heures de travail et gagnent 67 p. 100 de plus en moyenne, tandis que chez les employés préposés au transport, le nombre d'heures augmente d'un peu plus de 4 p. 100 et la rémunération de 63 p. 100. environ.

7.—Emploi et salaires dans les chemins de fer, 1939-1948

Nota.—Les chiffres correspondants de 1912 à 1938 paraissent à la p. 559 de l'Annuaire de 1941.

Année	Employés ¹	Total des salaires ¹	Salaires moyens	Salaires d'exploitation par rapport aux	
				Recettes brutes	Frais d'exploitation
	nombre	\$	\$	%	%
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	52.5
1944.....	175,095	372,064,613 ²	2,125	42.9	53.8
1945.....	180,603	371,814,379	2,059	43.8	55.2
1946.....	180,383	396,856,901	2,200	50.2	57.8
1947.....	184,415	429,843,142	2,331	54.7	62.2
1948.....	189,963	512,054,795	2,696	58.5	63.4

¹ Y compris employés et salaires pour "exploitation à l'extérieur", soit de 3 à 6 p. 100 du total des employés et de 2 à 5 p. 100 du total des salaires. ² Y compris environ 10 millions gagnés en 1943.

Aide de l'État aux chemins de fer.—Afin de permettre la construction de chemins de fer d'entreprise privée en prévision de la colonisation ou à travers des régions peu peuplées où le trafic n'était guère considérable, les gouvernements fédéral et provinciaux et même les municipalités durent fournir une certaine aide qui consistait généralement en une subvention fixe par mille de voie construite et, dans les premiers temps, en concessions de terres autres que pour l'emplacement des voies.

Au fur et à mesure que le pays grandissait, les inconvénients de la concession de terres devinrent plus manifestes et l'aide accordée prit plus fréquemment la forme d'une subvention en espèces par mille de voie, d'un prêt ou d'une souscription aux actions de la compagnie. La garantie des obligations vint plus tard et, depuis l'organisation du réseau National-Canadien, toutes les émissions d'obligations de ce réseau, sauf celles qui s'appliquent au matériel roulant, ont été garanties par le gou-