

## 7.—Emploi et salaires dans les chemins de fer, 1940-1949

NOTA.—Les chiffres correspondants de 1912 à 1939 figurent à la p. 559 de l'Annuaire de 1941.

Année	Employés <sup>1</sup> nombre	Total des salaires <sup>1</sup> \$	Salaires moyens \$	Salaires d'exploitation imputables sur les dépenses d'exploitation par rapport aux	
				Recettes brutes %	Frais d'exploitation %
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 <sup>2</sup>	2,125	42.9	53.8
1945.....	180,603	371,814,379	2,059	43.8	53.7 <sup>e</sup>
1946.....	180,383	396,856,901	2,200	50.2 <sup>e</sup>	57.8
1947.....	184,415	429,843,142	2,331	49.9 <sup>e</sup>	56.7 <sup>e</sup>
1948.....	189,963	512,054,795	2,696	53.0 <sup>e</sup>	57.5 <sup>e</sup>
1949.....	192,366 <sup>3</sup>	523,453,375 <sup>3</sup>	2,721 <sup>3</sup>	52.9	56.9

<sup>1</sup> Y compris employés et salaires affectés aux "exploitations extérieures", soit de 3 à 6 p. 100 du total des employés et de 2 à 5 p. 100 du total des salaires. <sup>2</sup> Y compris environ 10 millions gagnés en 1943. <sup>3</sup> Y compris les chemins de fer de Terre-Neuve à partir du 1<sup>er</sup> avril.

**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 construit 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 National-Canadien, toutes les émissions d'obligations du réseau, sauf celles qui s'appliquent au matériel roulant, ont été garanties par le gouvernement fédéral. Les gouvernements fédéral et provinciaux n'ont pas accordé d'autres concessions de terres ni subventions en espèces depuis 1939. La situation, telle qu'elle existait le 31 décembre 1940, est exposée aux pages 596-597 de l'Annuaire de 1942.

Pendant la période d'expansion ferroviaire qui a précédé la première guerre mondiale, des gouvernements provinciaux garantissaient les obligations de certaines lignes de chemins de fer qui, par la suite, ont été incorporées aux chemins de fer Nationaux du Canada. A mesure que ces obligations arrivent à l'échéance ou sont retirées, elles sont payées par le National-Canadien en grande partie au moyen de fonds obtenus par l'émission de nouvelles obligations garanties par le gouvernement fédéral. De cette façon, des obligations garanties par les gouvernements de l'Ontario, du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et du Nouveau-Brunswick ont été éliminées ces dernières années.