

heure; chez les employés du transport, la moyenne des heures de travail a diminué un peu au regard de 1939, tandis que leur paye a augmenté d'environ 94 p. 100. Ces chiffres reflètent les relèvements accordés lors du règlement de la grève, en août 1950, et l'adoption de la semaine de cinq jours en 1951.

7.—Emploi et salaires dans les chemins de fer, 1942-1951

NOTA.—Les chiffres correspondants de 1912 à 1939 figurent à la p. 559 de l'*Annuaire* de 1941 et ceux de 1940-1941, à la page 757 de l'*Annuaire* de 1951. Les chiffres de Terre-Neuve sont compris à compter du 1^{er} avril 1949.

Année	Employés ¹	Total des salaires ¹	Salaires moyens	Salaires d'exploitation (imputables sur les dépenses d'exploitation) par rapport aux:	
				Recettes brutes	Frais d'exploitation
		\$	\$	%	%
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	53.7
1946.....	180,383	396,856,901	2,200	50.2	57.8
1947.....	184,415	429,843,142	2,331	49.9	56.7
1948.....	189,963	512,054,795	2,696	53.0	57.5
1949.....	192,366	523,453,375	2,721	52.9	56.9
1950.....	190,385	523,008,515	2,747	49.8	57.2
1951.....	204,025	624,682,754	3,062	52.0	58.0

¹ 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. ² Y compris 10 millions environ gagnés en 1943.

Aide de l'État aux chemins de fer.—Afin de permettre la construction de chemins de fer privés 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 aménagée 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 souvent la forme d'une subvention en espèces par mille de voie, d'un prêt ou d'une souscription aux actions de la compagnie. Plus tard est venue la garantie des obligations 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 antérieure à 1918, des provinces 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 qu'elles arrivent à l'échéance ou sont retirées, ces obligations 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. Des obligations garanties par l'Ontario, le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique ont ainsi été éliminées ces dernières années.