

7.—Emploi et salaires dans les chemins de fer, 1943-1952

NOTA.—Les chiffres correspondants de 1912 à 1939 figurent à la p. 559 de l'Annuaire de 1941 et ceux de 1940-1942, à la page 757 de l'Annuaire de 1951. Les chiffres relatifs à 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
		\$	\$	%	%
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
1952.....	214,143	669,457,962	3,126	52.1	57.7

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.

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. Les seules obligations de chemin de fer garanties par une province et en cours le 31 décembre 1952 étaient celles du gouvernement du Nouveau-Brunswick, au montant de \$465,000. Les garanties du gouvernement fédéral à la même date se chiffraient par \$511,411,723: ce montant ne comprend pas une somme de \$6,984,883 d'obligations perpétuelles et d'actions garanties du Grand-Tronc, maintenant partie du National-Canadien, dont l'intérêt et les dividendes sont garantis par le gouvernement fédéral.