

p. 100 de plus par heure; chez les ambulants, la moyenne des heures de travail a diminué de 15 p. 100, et le salaire a augmenté d'environ 77 p. 100. Ces chiffres reflètent les relèvements accordés durant la période et l'adoption de la semaine de cinq jours en 1951.

7.—Emploi et salaires dans les chemins de fer, 1946-1955

NOTA.—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. Les chiffres correspondants de 1912 à 1939 figurent à la p. 559 de l'*Annuaire* de 1941 et ceux de 1940-1945, 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	Total des salaires	Salaires moyens	Paie (imputable sur les dépenses d'exploitation) par rapport aux	
				Recettes d'exploitation	Dépenses d'exploitation
				%	%
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	523,452,375	2,721	52.9	56.9
1950.....	190,385	523,008,515	2,747	48.9	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
1953.....	211,951	724,077,594	3,416	53.4	58.6
1954.....	196,307	661,829,774	3,371	54.3	58.3
1955.....	195,459	674,875,767	3,453	50.2	57.4

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 plus accordé d'autres concessions de terres ni subventions en espèces depuis 1939.

Pendant la période d'expansion ferroviaire antérieure à 1918, certaines provinces garantissaient les obligations de 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 éteintes ces dernières années. Les seules obligations de chemins de fer garanties par une province et en cours le 31 décembre 1955 étaient celles du gouvernement du Nouveau-Brunswick, au montant de \$465,000. Les garanties du gouvernement fédéral à la même date se chiffraient par \$861,752,955; ce montant ne comprend pas une somme de \$117,944 d'obligations perpétuelles et d'actions garanties du Grand-Tronc, maintenant rattaché au National-Canadien, dont l'intérêt et les dividendes sont garantis par le gouvernement fédéral.