

81 p. 100 de plus par heure; chez les ambulants, la moyenne des heures de travail a diminué de 16 p. 100, et le salaire horaire a augmenté d'environ 69 p. 100. Ces chiffres reflètent les relèvements accordés durant la période et l'adoption de la semaine de cinq jours en 1951. Les chiffres, depuis 1956, sont fondés sur la *Canadian Classification of Railway Employees and Their Compensation*, en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1956.

### 7.—Emploi et salaires dans les chemins de fer, 1949-1958

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 1940-1948, à la page 757 de l'*Annuaire* de 1951.

Année	Employés	Salaires	Salaires moyens	Paie (imputable sur les dépenses d'exploitation) par rapport aux	
				Recettes d'exploitation	Frais d'exploitation
		\$	\$	%	%
1949 <sup>1</sup> .....	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
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
1956.....	215,324 <sup>2</sup>	780,135,918	3,623	50.6	55.9
1957.....	212,426 <sup>2</sup>	791,529,117	3,726	51.4	53.9
1958.....	192,809 <sup>2</sup>	757,907,896	3,931	52.7	54.3

<sup>1</sup> Les chiffres de Terre-Neuve sont compris à compter du 1<sup>er</sup> avril 1949.

<sup>2</sup> Comprend les employés du camionnage et du transport rail-route.

**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 débuts, 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 par mille de voie, d'un prêt ou d'une souscription d'actions. Plus tard est venue la garantie des obligations et, depuis la création 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 accordé de concessions de terres ni de subventions 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 au National-Canadien. 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 le Nouveau-Brunswick, l'Ontario, le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique ont ainsi été éteintes ces dernières années. Les obligations de chemins de fer garanties par le gouvernement fédéral le 31 décembre 1958 se chiffraient par \$1,024,612,449; ce montant ne comprend pas \$97,756 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.