

7.—Emploi et rémunération dans les chemins de fer, 1951-1960

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; ceux de 1940-1949, à la p. 757 de l'Annuaire de 1951 et ceux de 1950, à la p. 815 de l'Annuaire de 1961.

Année	Employés	Rémunération totale	Rémunération moyenne	Paie (imputable sur les frais d'exploitation) par rapport aux	
				Recettes d'exploitation	Frais d'exploitation
		\$	\$	%	%
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 ¹	780,135,918	3,623	50.6	55.9
1957.....	212,426 ¹	791,529,117	3,726	51.4	53.9
1958.....	192,809 ¹	757,907,896	3,931	52.7	54.3
1959.....	187,981 ¹	780,031,534	4,150	51.5	54.2
1960.....	175,537 ¹	740,475,804	4,218	52.0	54.2

¹ 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 s'est développé, les inconvénients de la concession de terres sont devenus plus manifestes et l'aide accordée a pris 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.

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 1961 se chiffraient par \$1,670,653,176, y compris \$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.

Sous-section 3.—Trafic

Les tableaux 8 et 9 donnent la statistique de 1951 à 1960 des voyageurs et marchandises transportés par tous les chemins de fer. Le National-Canadien fait l'objet d'une analyse distincte aux pages 840-842.