

de délivrance des billets et les bureaux des marchandises), pour 2.7 p. 100; et les dépenses diverses (y compris les imprévus, les services de wagons-restaurants et de buffet, les élévateurs à grains) pour le reste (10.5 p. 100). Au cours des dernières années, ces pourcentages sont restés à peu près stables.

Emploi et rémunération.—En 1963, le nombre des employés de chemin de fer a diminué de 3.9 p. 100 sur 1962, de 27.3 p. 100 sur le chiffre sans précédent atteint en 1956 et de 15.9 p. 100 sur la moyenne décennale, 1954-1963. Comparativement à 1954, la rémunération globale de cette industrie a augmenté de 14.4 p. 100 et la rémunération annuelle moyenne de 43.4 p. 100. La diminution de l'emploi dans les chemins de fer, accusée régulièrement depuis 1956, tient en partie au recul des affaires, mais surtout aux changements survenus dans la technologie et dans l'organisation.

6.—Emploi et rémunération dans les chemins de fer, 1954-1963

NOTE.—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 1950-1953, 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
				%	%
		\$	\$		
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
1961.....	166,081 ¹	748,097,831	4,504	52.7	54.9
1962.....	162,861 ¹	747,301,214	4,589	51.4	53.7
1963.....	156,527 ¹	756,862,741	4,835	50.4	53.1

¹ Comprend les employés préposés aux communications, au camionnage express, au transport rail-route et aux autres activités extérieures.

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. Les obligations de chemins de fer garanties par le gouvernement fédéral le 31 décembre 1963 se chiffraient par \$1,378,875,000.