

Recettes et frais.—Les recettes et frais d'exploitation des chemins de fer exploités au Canada ont atteint un sommet en 1964. Les augmentations sur 1963 se sont chiffrées par 9.4 p. 100 et 8 p. 100 respectivement. Vu que l'augmentation au chapitre des recettes a dépassé celle des frais, les recettes nettes d'exploitation se sont améliorées. L'accélération de l'activité économique à travers le pays en 1964 s'est traduite par une augmentation du trafic et les recettes par train-mille de marchandises et les recettes par train-mille de voyageurs ont enregistré le plus haut chiffre jamais atteint.

8.—Recettes et frais d'exploitation des chemins de fer, 1955-1964

NOTE.—Les recettes et les frais d'exploitation depuis 1875 paraissent dans les *Annuaire*s précédents, à partir de celui de 1916-1917.

Année	Total, recettes d'exploitation	Total, frais d'exploitation	Frais d'exploitation par rapport aux recettes d'exploitation	Par mille de voie			Recettes par train-mille de marchandises	Recettes par train-mille de voyageurs
				Recettes d'exploitation	Frais d'exploitation	Recettes nettes d'exploitation		
	\$	\$	%	\$	\$	\$	\$	\$
1955.....	1,198,351,601	1,048,564,681 ¹⁾	87.50	26,876	23,517	3,359	12.21	3.60
1956.....	1,300,623,923	1,171,338,574	90.06	29,047	26,159	2,888	12.75	3.16
1957.....	1,263,147,930	1,203,530,146	95.28	28,171	26,841	1,330	13.85	3.30
1958.....	1,163,735,417	1,132,277,504	97.30	25,766	25,070	696	14.51	3.11
1959.....	1,224,567,928	1,166,306,724	95.24	27,093	25,804	1,289	15.48	3.29
1960.....	1,151,655,456	1,109,470,426	96.34	25,544	24,608	936	15.54	3.46
1961.....	1,156,480,700	1,114,432,525	96.36	25,736	24,800	936	16.72	3.32
1962.....	1,165,296,722	1,119,662,072	96.08	26,002	24,984	1,018	16.91	3.56
1963.....	1,210,200,799	1,149,530,526	94.99	27,051	25,695	1,356	17.04	3.51
1964.....	1,324,422,492	1,241,258,655	93.72	29,857	27,982	1,875	17.51	3.64

¹⁾ Sans les loyers de matériel, les loyers d'installations utilisées en commun, ni les impôts courus.

Les frais d'exploitation ont totalisé \$1,241,258,655 en 1964. De ce montant, 37.7 p. 100 se rattachaient au transport de personnes et de marchandises comme par exemple, les services de gare, de cour de triage et de terminus, les employés, les quais, le combustible et ainsi de suite; l'entretien du matériel a répondu pour 22.3 p. 100; l'entretien de la voie pour 20.1 p. 100; les loyers et les impôts pour 6.8 p. 100; les dépenses relatives à la publicité visant à attirer des voyageurs (comme la réclame et les services d'information, les guichets de délivrance des billets et les bureaux des marchandises), pour 2.6 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 1964, le nombre des employés de chemin de fer était légèrement supérieur à celui de l'année précédente mais il demeurait néanmoins presque 27 p. 100 inférieur au sommet enregistré en 1956. Au cours de la période décennale 1955-1964, l'emploi a diminué de 13.5 p. 100 mais le salaire moyen annuel de l'industrie était de 46.7 p. 100 supérieur, et la rémunération globale a accusé une augmentation de 18.3 p. 100. L'accroissement que l'emploi dans les chemins de fer a marqué en 1964 par rapport à 1963 découle, sans doute, des tendances industrielles au chapitre de l'exploitation et du trafic, tendances qui suivent étroitement les autres indices de l'activité économique. Il est à noter, aussi, que les données relatives aux employés en 1964 ont été fondées sur la nouvelle Classification uniforme des employés de chemin de fer (*Uniform Canadian Classification of Railway Employees*) qui a introduit une nouvelle méthode de dénombrement bimensuel. Cette méthode tend à diminuer de 2 à 3 p. 100 le nombre d'employés. On trouvera de plus amples détails dans la publication *Railway Transport, Part VI* (n° de catalogue 52-212) du B. F. S.