

télégrammes et câbles. Il s'étend des frontières de l'Alaska, où le département exploite le *Northwest Communication System*, jusqu'à Edmonton où il rejoint les lignes transcontinentales qui relient la Colombie-Britannique aux Maritimes. Le 1^{er} avril 1951, la ligne de radio que possède la Couronne entre la terre ferme et Port aux Basques sera confiée au National-Canadien, ce qui ajoutera un nouveau raccordement au réseau des communications de Terre-Neuve dont l'exploitation a été confiée au National-Canadien en avril 1949.

Les changements technologiques ont joué un rôle important dans l'expansion du réseau qui exploite plus d'un demi-million de voies télégraphiques, soit le double de ce qui était exploité en 1939. Cette croissance, qui reflète le développement rapide de l'économie nationale au cours des dix dernières années, n'a été que le résultat de l'adaptation à un progrès continu et les installations actuelles fonctionnent pratiquement à pleine capacité.

Le volume des affaires du département en 1950 accuse des augmentations appréciables dans les différents services. Les recettes brutes ont augmenté de 14·2 p. 100 à un nouveau sommet de \$10,565,625.

RELATIONS OUVRIÈRES

Les principaux événements de l'année sont centrés sur le différend qui commença le 16 juin 1949, avec la présentation d'une demande formelle des employés non affectés à l'exploitation, demande mentionnée dans le rapport annuel de 1949. Ce différend aboutit à une grève qui amena virtuellement la suspension totale de l'exploitation entre les premières heures du 22 août et les dernières heures du 30 août.

Au début de l'année, la question était étudiée par deux tribunaux de conciliation et d'enquête. Les jugements des tribunaux, rendus publics le 11 avril, furent acceptés par les chemins de fer, mais rejetés par les employés. Des négociations subséquentes ne donnèrent pas de résultat et le 18 août, le ministre du Travail nomma le D^r W. A. Mackintosh comme médiateur spécial. Aucune base d'entente ne put être arrêtée et la grève fut déclarée à 6 heures du matin, heure régionale normale, le 22 août. D'autres négociations entre les parties intéressées furent tenues à Ottawa les 25 et 26 août sans résultat. Le 30 août, le Parlement, réuni en session spéciale, adopta la Loi du maintien de l'exploitation des chemins de fer qui accordait une augmentation de 4c. l'heure, ordonnait aux grévistes de retourner au travail dans les 48 heures, exigeait la reprise des négociations et, à défaut d'entente dans un temps spécifié, nommait un arbitre avec pouvoir de rendre un jugement liant les deux parties. Aucune entente n'ayant été conclue au cours des séances qui suivirent, l'honorable juge R. L. Kellock fut nommé arbitre et entendit les deux parties à Montréal, entre le 27 octobre et le 10 novembre. Le jugement de l'arbitre, rapporté à la page 9, a été rendu public le 18 décembre.

Plusieurs revisions dans les ententes locales au sujet des salaires ont été réalisées au cours de l'année. La plus importante s'appliquait au personnel maritime des services de navigation de Terre-Neuve et aux employés du Newfoundland Hotel. Cependant, dans l'ensemble les revisions ont été suspendues en attendant le règlement du cas des employés non affectés à l'exploitation. De ces cas de revision, le principal concernait les employés de l'exploitation avec qui les négociations furent reprises au cours de janvier 1951. Des accords mutuellement satisfaisants ont été conclus, le 1^{er} mars, avec les mécaniciens de locomotives de la région de l'Ouest, et le 3 mars, avec les chauffeurs, conducteurs et employés de trains des régions Centrale et Atlantique.

Le 27 août 1950, en vertu d'un ordre exécutif du gouvernement des États-Unis, les chemins de fer des États-Unis, y compris quelques lignes de notre Compagnie et leurs subsidiaires aux États-Unis, ont été placés sous le con-