

conséquence d'une plus grande activité des affaires au Canada et aux États-Unis. L'augmentation dans le transport des automobiles et de leurs accessoires peut être attribuée à l'exubérance du marché canadien. D'autre part, l'augmentation du trafic de l'huile brute a un caractère passager, car durant les derniers mois de 1950 on a vu un détournement de ce trafic par les pipe-lines de l'Alberta.

La réduction considérable dans le volume de grain transporté est due surtout à une récolte tardive, faisant suite à des dégâts importants causés par le froid dans l'Ouest. Les chargements de bois de pulpe ont été inférieurs à ceux de 1949, les papeteries ayant employé leurs réserves jusqu'à tard dans l'année. La diminution de 11.4 p. 100 dans les expéditions par lots brisés est due en grande partie à la concurrence des camions.

Le nombre des passagers transportés ainsi que le nombre moyen de milles qu'ils ont parcourus ont diminué durant l'année, le nombre de voyageurs-milles accusant une réduction de 13.1 p. 100. Ceci est dû principalement aux interruptions de services de trains (mentionnées à la page 18), mais aussi au fait que touristes et voyageurs ont comprimé leurs dépenses et que l'automobile et l'avion sont de plus en plus utilisés.

FRAIS D'EXPLOITATION

L'augmentation dans le trafic-marchandises est surtout responsable d'une augmentation de \$15,495,419 ou de 3.2 p. 100 dans les frais d'exploitation. Ceux-ci ont atteint un nouveau sommet. Dans les frais additionnels, les augmentations de salaires figurent pour \$4,627,000 et la hausse des prix pour \$3,740,000. Le détail des frais encourus à six postes principaux apparaît aux pages 27 à 29.

La réserve pour entretien différé a été épuisée par une dépense de 9 millions de dollars au cours de l'année.

Prix

L'index des prix de tous les matériaux de chemin de fer, basé sur 1936-1938=100 accuse une hausse de 5.4 p. 100 durant l'année au niveau de 201. A l'exclusion de trois matériaux importants: traverses, charbon et huile du chauffage,—dont les prix ont été relativement stables,—l'index des prix de tous les autres matériaux accuse une augmentation de près de 8 p. 100 entre mai et la fin de l'année. Si les prix à la fin de l'année avaient été en vigueur pendant tout 1950 les frais d'exploitation auraient été majorés de 6 millions de dollars ou presque.

Rémunération des employés

Par suite de la décision rendue le 18 décembre par l'arbitre chargé de régler le différend entre les chemins de fer et les employés non affectés à l'exploitation, le règlement final de ce différend impliquait:

- (i) Pour les employés autres que ceux des hôtels et pour les employés au transport par eau, une augmentation, à partir du 31 août 1950, de 3c. l'heure, en plus des 4c. l'heure accordés par la Loi du maintien de l'exploitation des chemins de fer; à partir du 1^{er} juin 1951, une semaine de cinq jours et de quarante heures sans réduction du salaire hebdomadaire et un contrat de deux ans à partir du 1^{er} septembre 1950.
- (ii) Pour les employés d'hôtels et les employés au transport par eau, un contrat d'un an à partir du 1^{er} septembre 1950, avec l'augmentation de 4c. l'heure accordée par la Loi du maintien de l'exploitation des chemins de fer, mais à l'exclusion des changements ci-haut mentionnés dans les salaires et les heures de travail.

Sur une base annuelle, le coût additionnel de la seule augmentation de salaires s'élève à \$13,076,600 pour les employés intéressés. Mais la principale