

La réduction dans le nombre de voyageurs a été en quelque sorte générale et peut s'expliquer surtout par une concurrence plus forte accentuée par une température très douce durant les mois d'hiver de 1953. De légers gains ont été enregistrés par le service des voyages organisés et des groupes spéciaux, ainsi que par les trains-paquebots servant les ports canadiens de l'Atlantique.

Le 1^{er} mai, en vertu d'une ordonnance de la Commission du Transport datée du 24 mars, la "différence en montagne" a été retranchée des taux pour voyageurs s'appliquant à la Colombie-Britannique et à la partie occidentale de l'Alberta. En vertu de cette ordonnance, les billets simples de première classe ont été réduits de 4½ cents à 4 cents le mille et d'autres taux correspondants ont été réduits dans la même proportion.

Trafic-messageries

Des tarifs plus élevés et une amélioration dans la qualité du trafic ont porté les recettes des messageries au nouveau sommet de \$38,258,227, une augmentation de 6·8%.

Le nombre de colis transportés fut presque le même, mais une plus forte proportion de ces colis effectuant un plus long trajet, la recette moyenne a été plus forte.

Service des communications

Les recettes du service des communications ont augmenté de 15% établissant ainsi un nouveau record, en 1953, de \$15,952,985 comme suite de recettes plus fortes dans le département des messages et la croissance substantielle des services de fils privés.

Une augmentation des taux de télégrammes de 10·9% en moyenne est entrée en vigueur le 1^{er} février 1953, après approbation par la Commission du Transport.

Frais d'exploitation

En dépit d'un meilleur rendement dans l'exploitation et de prudentes mesures d'économie visant à ajuster les dépenses à un trafic diminué, les frais d'exploitation en 1953 ont augmenté de \$24·2 millions ou de 3·8%; un nouveau sommet. Ceci peut être attribué aux augmentations de salaires qui représentent 61·1% du total des frais d'exploitation et absorbent 57·8 cents de chaque dollar gagné en 1953.

Par comparaison avec 1952, les frais additionnels dus aux plus hauts salaires s'élèvent à \$32,851,000. Sur ce total, \$7 millions sont dus à la nouvelle augmentation de salaires consentie en 1953 et applicable à cette année; \$21,351,000 représentent une année complète d'augmentations de salaires accordées en 1952 (notamment les augmentations à partir du 1^{er} septembre, consenties aux employés non préposés à l'exploitation); et \$4·5 millions représentent la portion pour 1952 des salaires rétroactifs payés en 1953 aux employés de trains et chauffeurs, en vertu d'une entente signée en février et rétroactive au 1^{er} avril 1952.

Un total de \$5·1 millions dans l'augmentation des frais d'exploitation est représenté par l'augmentation du coût des pensions, la hausse du coût des matériaux et une augmentation de \$3 millions dans la dépréciation du matériel.

Entente avec les syndicats

En plus des accords conclus en février 1953 avec les employés de trains et les chauffeurs, tels que rapportés dans le dernier rapport annuel, de nouvelles ententes ont été conclues au cours de l'année avec les mécaniciens de locomotives dans les régions centrale et Atlantique (exception faite du district de Terre-Neuve). A la fin de l'année, des négociations étaient en cours avec les représentants de tous les autres cheminots.