

Les augmentations de taux ainsi autorisées ont valu au réseau \$28,016,000 de recettes de plus qu'en 1949.

A la suite de la demande du gouvernement de Terre-Neuve, en novembre 1949, la Commission du transport ordonna, le 22 janvier 1951, des réductions substantielles, à partir du 1^{er} mars, des taux de transport, tant à l'entrée qu'à la sortie des marchandises de cette province. Dans son jugement, la Commission reconnut que "malheureusement cette décision tendrait à alourdir le fardeau des frais assumés par le chemin de fer à qui a été confiée l'exploitation du *Newfoundland Railway*".

Le 21 décembre, après que l'arbitre nommé en vertu de la Loi pour le maintien de l'exploitation des chemins de fer, pour régler le différend avec les employés non affectés à l'exploitation, eut rendu sa décision, le National-Canadien se joignit à l'Association des chemins de fer pour demander une augmentation spécifique de 10c. la tonne sur le charbon et le coke, et une augmentation générale de 5 p. 100 des autres taux de marchandises, ces augmentations devant prendre effet immédiatement. En même temps, demande a été faite d'une autre augmentation des taux de marchandises afin de contrebalancer les frais additionnels d'exploitation résultant de l'établissement de la semaine de 40 heures, le 1^{er} juin 1951, augmentation qui comptera à partir de cette date. L'audition de la cause commença le 19 janvier, et le 25 janvier la Commission réserva jugement quant à la demande relative à l'augmentation de 5 p. 100.

Tout au cours de l'année, afin d'aider la Commission chargée de l'enquête générale sur les taux de marchandises ordonnée par l'arrêté-en-conseil C.P. 1487 du 7 avril 1948, le National-Canadien et les autres chemins de fer associés ont poursuivi des études sur la praticabilité de l'égalisation des taux de marchandises. L'audition de cette cause importante doit reprendre à Ottawa le 15 mai prochain.

L'augmentation de 21 p. 100 des taux de marchandises autorisée par la Commission du transport en mars 1948, ainsi que l'augmentation subséquente de 20 p. 100, a haussé le niveau des taux maximums par classe de marchandises de 45.2 p. 100 par rapport à ceux en force durant la période s'étendant de 1922 à 1948. Toutefois, à cause de certaines exceptions aux augmentations générales, notamment dans le cas des taux de grains passant par le Nid-de-Corbeau, les augmentations réelles ont été en moyenne de 35 p. 100. Par comparaison, les taux de marchandises sur les chemins de fer américains ont été augmentés de façon générale de 57.3 p. 100 par rapport à ceux en vigueur en septembre 1939, et une nouvelle demande pour d'autres augmentations est présentement devant l'*Interstate Commerce Commission*. Au cours de la même période, les taux de marchandises dans le Royaume-Uni ont augmenté de 81 p. 100. Il est encore vrai que le niveau moyen des taux de marchandises au Canada est l'un des plus bas au monde.

Volume du trafic sur rail

Le nombre de tonnes de marchandises transportées au cours de l'année a augmenté de 5.9 p. 100, mais la recette par tonne-milles n'a été que de 3.4 p. 100 supérieure comme suite d'une réduction dans les chargements moyens.

De grosses augmentations ont été enregistrées dans le transport du charbon et du coke, du bois-d'œuvre, des minerais, concentrés et autres produits miniers, du papier à journal et de la pâte de bois, des automobiles et de leurs accessoires, du fer de rebut, de l'huile de chauffage et de l'huile brute. L'augmentation dans le transport productif du charbon bitumineux s'explique en grande partie par le renouvellement des stocks industriels à la suite d'une longue période de production intermittente par les mines américaines. Le trafic des produits forestiers et miniers reflète une production accrue, comme