

La diminution du tonnage au cours de l'année s'explique surtout par la réduction dans le bois de pulpe, le charbon, le grain et les produits du grain transportés. La diminution dans le bois de pulpe reflète une réduction dans les stocks industriels au début de l'année et jusqu'à un certain point l'emploi d'autres modes de transport. Les expéditions de charbon ont été affectées par un hiver extraordinairement doux en 1953, et par la tendance qui s'est maintenue de substituer l'huile et le gaz au charbon dans l'industrie et les maisons privées. Le tonnage du grain et de ses sous-produits a diminué comme suite de la réduction dans les exportations au cours des derniers mois de l'année.

La principale augmentation dans le tonnage a été constatée dans les parties d'automobiles, surtout sur les lignes du Grand Trunk Western, ce qui signifie une plus forte production. De modestes augmentations ont été accusées par les produits manufacturés et divers, le sable et le gravier, le minerai de fer et les concentrés.

Tarifs de marchandises

Dans le rapport de l'an dernier, il a été fait mention de l'approbation par la Commission du Transport d'une augmentation de tarif de 9% à partir du 1^{er} janvier 1953. Le 16 mars, à la suite d'un jugement de la Commission en date du 6 mars, une autre augmentation de 7% est entrée en vigueur. Dans ces deux cas, il était spécifié des augmentations graduelles allant de 10 à 20 cents la tonne sur le charbon et le coke.

Le 1^{er} mai 1953, d'autres réductions ont été effectuées pour le trafic relevant de la prétendue "subvention" pour le pont entre l'Est et l'Ouest du Canada. Les tarifs ont été amendés de façon à consentir des réductions de 3.5% et (de plus) 9.5 cents par cent livres. En vertu de la législation qui les concerne les chemins de fer affectés ont le droit de demander une compensation de l'État jusqu'à concurrence d'une somme de sept millions par année.

Le chemin de fer a pris l'initiative, au cours de l'année, de réduire plusieurs taux et de faire d'autres changements aux tarifs dans le but de parer à la concurrence, surtout à celle du camionnage sur longues distances.

Au cours de 1953, plusieurs audiences publiques ont été tenues pour permettre aux parties intéressées d'étudier l'égalisation des tarifs d'après l'échelle fournie par la Commission du Transport le 12 décembre 1952. Au cours de ces audiences, la Commission a annoncé son intention, comme mesure intérimaire d'égalisation, de demander au chemin de fer de réduire tous les taux de classe de 5% dans l'Ouest canadien et de permettre aux chemins de fer d'augmenter les taux de classe de pas plus de 10% dans les limites du Canada central. L'ordonnance fut rendue publique le 9 octobre et les changements entrèrent en vigueur le 15 novembre. Concurrentement avec cette ordonnance la Commission retarda la date d'entrée en vigueur de la dite échelle des tarifs égalisés, du 1^{er} janvier 1954 au 1^{er} janvier 1955. Les dernières audiences se rapportant à cette égalisation ont été tenues le 14 janvier 1954.

Au cours de l'année a été avancée l'étude de la *classification canadienne des marchandises* et un projet révisé est maintenant à l'étude par les représentants de l'industrie et des chemins de fer.

Le revenu moyen par tonne-mille qui a été porté de 1.397 à 1.509 cents reflète les changements dans la composition du trafic ainsi que les ajustements de tarifs mentionnés ci-dessus.

Trafic-voyageurs

En 1953, la recette du service des voyageurs a été de \$45,916,272, une diminution de 5.3% comme résultat d'un trafic plus faible. Il a été transporté 18,080,958 voyageurs, une diminution de 4% et comme le parcours moyen a été plus court, le total des milles-voyageurs a diminué de 5.9%.