

47. La clause pourvoyant à l'achat annuel par l'État d'actions privilégiées durant une période de neuf ans, jusqu'à 1960 inclusivement, et à la renonciation pendant dix ans à l'intérêt sur la dette de \$100 millions, prévoit aussi la revue, en temps opportun, des effets pratiques du plan de revision du capital impliqué par cette Loi.

Réorganisation de la Corporation

48. Au cours de l'année, un plan a été arrêté pour rationaliser la structure corporative du Canadien National, laquelle est constituée présentement par 79 compagnies différentes. Le but ultime est de consolider autant de ces compagnies qu'il sera possible dans, peut-être, dix grandes corporations.

Finance

49. Il a été vendu à l'État, en 1952, pour \$18,486,540 d'actions privilégiées. Ainsi qu'il apparaît à la page 34, l'augmentation nette de capital emprunté, après des remboursements de dettes s'élevant à \$9,702,206, est de \$97,164,590

REVUE DE L'EXPLOITATION

Accomplissements

1. Le fait le plus notable, en 1952, a été l'amélioration continue dans le rendement des trains de marchandises comme conséquence d'un plus large emploi de locomotives diesel. Celles-ci ont à leur crédit près de 23 p. 100 des tonnes-milles brutes transportées durant l'année. Les trains de marchandises ont transporté plus de tonnage chacun qu'en toute autre année, à une vitesse moyenne égale à celle des années records, atteignant ainsi un nouveau sommet de 30,002 tonnes-milles brutes par train-heure.

2. D'autres accomplissements sont à mentionner. La moyenne de ponctualité des principaux trains de voyageurs a été la plus élevée depuis 1941. L'emploi de traction diesel a été maintenu à un haut niveau. L'emploi de la traction à vapeur accuse une diminution, mais pas plus grande que prévue, à cause du remplacement graduel de celle-ci par traction diesel et de son affectation à des lignes de moindre densité de trafic. Wagons à marchandises et voitures de voyageurs ont été maintenus à un plus haut niveau d'emploi qu'en 1951 malgré le nouvel équipement acheté et le plus grand nombre de wagons en service. Comme question de fait, les wagons à marchandises ont été plus employés qu'en toute autre année depuis 1945, alors que les règlements de guerre, gouvernant les chargements de wagons, étaient en vigueur et la longueur moyenne du parcours permettait d'obtenir un plus grand millage par wagon.

3. Dans le but d'en arriver à une base de comparaison plus uniforme les chiffres ci-dessus ne comprennent pas ceux du district de Terre-Neuve.

Matériel et recherches

Pouvoir de traction

4. Le plan d'introduction raisonné de la traction diesel a été poursuivi en 1952 par la mise en service de 115 locomotives diesel. Ainsi qu'il apparaît à la page 38, ce chiffre porte à 395 le nombre d'unités diesel à la fin de l'année.

5. Du point de vue de la répartition par services, le programme quinquennal de dieselisation, qui s'étend jusqu'à 1956, se divise en quatre parties. Il prévoit l'emploi de diesels pour les trains de marchandises rapides, la manœuvre, les trains de marchandises omnibus et les trains de voyageurs.