

transportées, calculé en tonnes-milles productives, a été, en moyenne, de 72 p. 100 plus fort qu'en 1923. En second lieu, il faut considérer que le Réseau aura certainement à faire face, au cours de 1951, à de substantielles augmentations de prix et de salaires. D'importantes hausses de prix se sont déjà fait sentir depuis le commencement de cette année et l'inauguration de la semaine de 40 heures, le 1^{er} juin prochain, augmentera sensiblement nos frais d'exploitation.

La méthode de recapitalisation est l'une des principales questions à régler après que les recommandations de la Commission royale du Transport auront été rendues publiques.

Les changements apportés à la structure économique du Canada au cours des deux dernières décades ont marqué le progrès qui a amené notre pays au rang de grande puissance industrielle et ont modifié sérieusement le caractère du trafic-marchandises. Le fait est notable quand on compare les statistiques du tonnage productif par denrées pour 1929 et 1950. Sous la rubrique générale "Produits manufacturés et divers" on voit que le nombre de tonnes transformées a augmenté de près de 6 millions ou de 28 p. 100 et que durant la même période, le nombre de tonnes de produits miniers transportées a augmenté de près de 7 millions ou de 29 p. 100. A ces deux postes figurent 65 p. 100 du volume des marchandises transportées par le Réseau en 1929 et plus de 70 p. 100 en 1950.

Ces changements dans la composition des chargements ont été accompagnés d'un accroissement de la population, de progrès marqués en technologie et d'importantes additions à nos richesses naturelles. Bref, la base économique s'est élargie durant les années d'après-guerre à mesure que l'activité économique a atteint de nouveaux sommets. A cause de tous ces changements, la Direction du chemin de fer a été confrontée par le problème d'avoir à ajuster l'exploitation à la capacité du Réseau. Les mauvaises années ont été marquées par un excès de capacité et un resserrement financier, les années de grande prospérité par un manque de matériel et l'inflation des principales dépenses. Dans l'intervalle, les taux de marchandises ont été de plus en plus affectés par la concurrence du transport routier et il a été démontré qu'à leur plus haut niveau, ils sont considérés comme prohibitifs. A cause des grosses immobilisations dans un matériel durable, des changements importants à brève échéance, sont impraticables. Le développement industriel dans les villes tend à gêner l'agrandissement des terminus ferroviaires et autres installations nécessaires à l'exploitation tout en multipliant les demandes de service. Les nouveaux embranchements doivent être aussi considérés comme des placements à perpétuité à cause de la difficulté d'obtenir la permission d'abandonner des lignes, même quand des services suppléants peuvent être fournis. Dans le cas du Canadien National, ces difficultés viennent s'ajouter à celles résultant de la constitution d'un réseau fait de parties composantes sans rapport entre elles. Néanmoins, à cause des perspectives économiques et du rôle essentiel que le Canadien National joue dans la sécurité du Canada, il est évident que de grosses dépenses de capital pour matériel et installations sont à prévoir au cours des prochaines années si le Canadien National doit assurer le prompt service qui convient.

Comme le Canadien National est le plus gros employeurs de main-d'œuvre industrielle et le plus gros acheteur de matériaux industriels au pays, il n'est pas surprenant que les effets de l'inflation se reflètent largement dans les comptes du Réseau. L'un des résultats de l'inflation qui occupe actuellement la Direction est la nécessité de modifier le plan de pension de façon à tenir compte de la dépréciation de l'argent et de ses effets sur les plus basses pensions payées aux retraités.

Un autre changement important dans les conditions économiques qui affectent les chemins de fer résulte du développement du transport routier