

12. A titre d'essai, des remorques de camions, propriétés du chemin de fer, montées sur des wagons plates-formes spéciaux, ont été affectées le 1^{er} décembre au service des marchandises entre Montréal et Toronto. Les remorques sont chargées à la porte de l'expéditeur, tirées par des camions-tracteurs jusqu'aux rampes de chargement des plates-formes et, rendues à destination, sont livrées directement au destinataire. Cette technique améliore le service et réduit les frais de manutention, mais son emploi sera limité aux endroits où le trafic est raisonnablement balancé aux deux bouts. Les résultats obtenus durant les essais sont encourageants et le développement du service est à l'étude.

Coopération en vertu de la Loi Canadien National-Pacifique Canadien, 1933

13. Des études conjointes en vue d'économies sur base coopérative se rapportant à des sujets mentionnés dans le rapport de l'an dernier ont été poursuivies en 1952.

14. Les études visant à une plus grande standardisation du matériel roulant du Canadien National et du Pacifique Canadien ont été avancées au cours de l'année et un comité conjoint a été constitué pour s'occuper spécifiquement de cette question qui, si elle ne relève pas de la loi mentionnée ci-dessus, affecte l'économie par coopération.

Relations ouvrières

15. Au cours des dernières années, il est devenu de plus en plus évident que malgré des relations généralement harmonieuses et des traditions de bon vouloir les négociations entre les chemins de fer et les représentants des employés syndiqués ont un caractère qui laisse à désirer.

16. La Direction croit que l'état de crises répétées va à l'encontre des meilleurs intérêts de l'employeur et de l'employé et est certainement indésirable pour le public. Nous avons donc commencé une revue générale de l'attitude, des pratiques et des procédés qui se sont implantés des deux côtés au cours des années. Notre but est d'étudier objectivement et à la lumière des conditions modernes toute la question des relations entre patrons et ouvriers en tenant compte particulièrement des responsabilités mutuelles des hauts fonctionnaires des chemins de fer et des Unions.

17. En 1952, on s'est encore préoccupé de développer des procédés systématiques de sélection d'entraînement et de promotion des employés.

18. Un programme plus étendu d'entraînement pour les employés en activité, dans tous les services, est en voie de préparation. Des progrès réguliers ont été réalisés au cours de l'année dans l'entraînement des employés affectés à la conduite et à l'entretien des locomotives diesel, le personnel déplacé à cause du nombre restreint de locomotives à vapeur à entretenir se voyant offrir la chance de se familiariser avec les nouvelles spécialités requises.

19. Comme dans beaucoup d'autres Compagnies, l'effet de la crise des années 1930, alors que les chances de promotion étaient rares, se manifeste par la carence de connaissances générales et d'expérience chez ceux qui normalement pourraient être promus à de plus hauts postes. Ce problème est d'autant plus grave que des vacances sont créées par le grand nombre de retraites récentes et celles prévues dans un avenir prochain. Pour aider au développement des talents administratifs et exécutifs, un cours d'entraînement pour le haut personnel est projeté pour l'été de 1953. Cette expérience sera suivie de près afin que puisse être déterminée la politique à suivre.