

26. Le principal règlement de salaires en 1952 fut le résultat de négociations avec un comité nommé par dix-sept unions représentant les employés non préposés à la circulation des trains, dont les contrats de deux ans expiraient le 1^{er} septembre. Fondée sur la décision du tribunal de conciliation présidé par M. le juge R. L. Kellock, l'entente finale, en date du 19 décembre, prévoit une augmentation de 7 p. c. et de sept cents de l'heure (une moyenne de 12.4 p. c.), rétroactive au 1^{er} septembre, et un accord sur les contributions à l'Union par retenues de salaires. Le coût de ce règlement, pour 1952, s'élève à \$9,657,000. Sur une base annuelle, le coût estimatif est de \$29,000,000.

27. De nouvelles ententes ont été conclues avec les mécaniciens de locomotives et les conducteurs, qui accordent des augmentations de salaires allant de 11 p. c. à 11.5 p. c. D'autres accords conclus en 1952 affectent de plus petits groupes d'employés impliqués dans huit ententes.

28. A la fin de l'année, deux différends résultant de négociations entamées en février 1952 avec les représentants des employés de trains et des chauffeurs étaient étudiés par deux tribunaux de conciliation et d'enquête différents.

29. Le 5 janvier 1953, le tribunal jugeant le cas des employés de trains, émit un rapport majoritaire, qui fut accepté par les chemins de fer, recommandant une augmentation de 12 p. c. avec certains changements dans les conditions de travail. Le rejet de ce rapport par les Syndicats d'employés de trains s'est accompagné d'un avis aux chemins de fer de l'intention de déclarer la grève le 2 février, dans le cas où le différend ne serait pas réglé. Des négociations furent engagées à Montréal entre les 19 et 28 janvier et continuées à Ottawa à la demande expresse du Premier Ministre. Le 29 janvier, un accord de principe fut conclu et il a été suivi d'autres négociations basées sur l'augmentation de 12 p. c. (rendue plus tard rétroactive au 1^{er} avril 1952) et sur la semaine de 40 heures pour les employés de gares, à partir du 1^{er} octobre 1953.

30. Un accord avec les Syndicats de chauffeurs a été conclu le 10 février 1953, prévoyant une augmentation de 12 p. c., rétroactive au 1^{er} avril 1952, et une autre augmentation de 1 p. c. pour les employés des gares, en vigueur le 16 février 1953.

31. Le 23 mai, le gouvernement des États-Unis a remis aux propriétaires tous les chemins de fer qu'il contrôlait aux États-Unis, y compris les filiales du Canadien National. La suite des affaires avait été prise par l'État américain en vertu d'une ordonnance de l'exécutif en date du 25 août 1950, à cause d'une menace de grève des employés de l'exploitation. Des accords conclus subséquemment entre les "*Carriers' Conference Committees*" et les représentants des employés mirent fin au différend en mai 1952.

32. On calcule que l'augmentation du prix des matériaux de chemins de fer a majoré de \$11.9 millions les frais d'exploitation en 1952. Au cours de l'année, les prix de plusieurs articles ont diminué, mais les prix des principaux articles, tels les traverses et les produits en acier, ont continué d'augmenter.

Impôts, locations et autres comptes de revenu

33. Le débit net de ce groupe de comptes figurant à la page 24 accuse une augmentation de \$3.2 millions par rapport à l'année précédente. Le changement s'explique surtout par l'inclusion de \$4.5 millions de crédits non renouvelables dans les comptes de 1951, par un gain de \$1.8 million en change américain et sterling, grâce à l'appréciation du dollar canadien, et par une augmentation de près de \$800,000 en impôts municipaux et autres.