

TRAFIC ET RECETTES

Marchandises

4. Les recettes du transport des marchandises ont atteint un sommet sans précédent de \$612.8 millions, soit \$72.6 millions de plus qu'en 1955, et représentent 79 p. 100 des recettes totales d'exploitation. Les recettes provenant des autres services de marchandises ont également été à la hausse pour atteindre \$19.1 millions.

5. En 1956, le National-Canadien a transporté 99 millions de tonnes de marchandises payantes sur une distance moyenne de 423 milles. Le revenu exprimé en tonne-mille, c'est-à-dire le produit de ces deux facteurs, a augmenté de 17.5 p. 100, chiffre sans précédent. Alors que le volume de la plupart des denrées transportées a augmenté, ce sont les produits agricoles et miniers, notamment les céréales, le minerai de fer et le charbon, qui représentent les hausses les plus marquées. Le tonnage des céréales a augmenté de 37 p. 100. Ce sont les automobiles et leurs pièces de rechange qui ont diminué le plus, à cause d'un déclin dans la production. Un état détaillé des variations de tonnage figure à la page 38 de la section statistique.

6. De nouveau, la tendance du trafic indique que les gains proviennent surtout de l'augmentation du transport en vrac à bas tarif, de sorte que les recettes par tonne-mille ont diminué pour la deuxième année consécutive. Le revenu moyen réalisé par le chemin de fer pour transporter une tonne de marchandises sur un mille est passé de 1.51 cent qu'il était en 1955 à 1.46 cent en 1956.

7. En juin, la Commission des transports a autorisé une hausse provisoire des tarifs-marchandises de 7 p. 100, à compter du 3 juillet, jusqu'à ce que soit étudiée de nouveau la demande des chemins de fer visant à obtenir une augmentation générale de 15 p. 100. Quant au charbon et au coke, l'augmentation c'est limitée à 12 cents la tonne. En décembre, comme mesure supplémentaire d'aide provisoire, dans l'attente du règlement définitif de la question, la Commission porta l'augmentation générale à 11 p. 100 et haussa la limite de l'augmentation applicable au charbon et au coke à 18 cents la tonne, ces deux mesures devant entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1957.

8. Aux États-Unis, l'*Interstate Commerce Commission* a autorisé une hausse générale des tarifs-marchandises de 6 p. 100, à compter du 7 mars 1956, et une nouvelle hausse provisoire de 7 p. 100 dans l'Est et de 5 p. 100 dans l'Ouest, à compter du 28 décembre. Ces hausses ont été appliquées également au trafic international entre les États-Unis et le Canada.

9. Les recettes supplémentaires réalisées en 1956 par suite de ces hausses de tarifs n'ont pas suffi, et de loin, à combler les frais supplémentaires résultant des majorations de salaires et autres indemnités, ainsi que de l'augmentation des prix des matériaux.

Voyageurs

10. Le chemin de fer a transporté plus de voyageurs interurbains et moins de banlieusards en 1956, de sorte que l'indice moyen du trajet parcouru a été plus élevé et que le nombre de voyageurs-mille a augmenté de 25 p. 100, bien que le nombre total de voyageurs soit tombé à 16 millions, dont 37 p. 100 étaient des banlieusards.

11. Les recettes ont augmenté de \$1.6 million pour atteindre \$45.8 millions. Les recettes des autres services de voyageurs, y compris les wagons-lits, les wagons-restaurants et les wagons-salons, ont augmenté de 4 p. 100 pour atteindre \$10.6 millions.