

### Trafic-voyageurs

17. La combinaison de divers ajustements de taux et un plus grand nombre de voyageurs ont porté les recettes de ce service à \$48,466,128, une augmentation de 2.1%. Les mouvements de troupes ont plus que contrebalancé la diminution, survenue dans la seconde moitié de l'année, du nombre d'immigrants transportés. Le nombre total des voyageurs a été de 18,832,815, une augmentation de 8.7%, et comme la longueur du trajet a diminué de façon notable le total des milles-voyageurs a augmenté de moins de 2%.

18. Au cours de l'année, ont été appliquées de moyennes augmentations de taux minimum et de concurrence ainsi que des taux minimum plus hauts pour les wagons-lits et les wagons-salons.

### Trafic-messageries

19. Des augmentations de taux et un nombre record de colis transportés expliquent l'augmentation de près de 17% dans les recettes des messageries par comparaison avec 1951.

20. Les augmentations s'appliquaient surtout aux tarifs spéciaux et aux taux ordinaires sur les petits envois de moins de cent livres. Le nombre d'envois au cours de l'année s'est élevé à 24,548,248, une augmentation de près de 6% sur le nombre record de 1951.

### Service des communications

21. Les recettes à ce poste ont augmenté, en 1952, de 15.3% atteignant ainsi un nouveau sommet comme conséquence de plus hauts taux sur télégrammes et une augmentation substantielle dans la location de fils privés. L'augmentation des locations de télétypes et d'équipement connexe a contribué de moindre façon aux plus fortes recettes.

22. A la suite du règlement de salaires effectué avec le groupe non préposé à la circulation des trains, dans lequel figuraient les employés du services des communications, des tarifs augmentant en moyenne les taux sur télégrammes de 10.9 p.c. furent déposés à la Commission du Transport. Ces tarifs ont été approuvés et sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> février 1953.

### Frais d'exploitation

23. Les augmentations de salaires en 1952 ont surtout contribué à porter les frais d'exploitation à un sommet record. La majoration du prix des matériaux, le coût augmenté des pensions et les frais résultant d'un plus fort volume de trafic ont aussi contribué à l'augmentation générale de 9.4 p. c. des frais, par rapport à l'année précédente.

24. Un crédit non renouvelé de \$3.1 millions pour frais d'entretien comme suite de la suppression d'une réserve pour amortissement des projets de défense, réserve accumulée durant les années de guerre parce que certains gros projets commencés pour fins de défense auraient pu être une charge pour le réseau en temps normal. Les événements de l'après-guerre ont si bien modifié la situation que la réserve n'est plus nécessaire.

### Rémunérations des employés

25. Par comparaison avec 1951, le coût additionnel de la rémunération résultant de plus hauts salaires s'est élevé à \$22.3 millions. Sur cette somme \$8.4 millions représentent une année complète de la semaine de 40 heures, au salaire de 48, inaugurée le 1<sup>er</sup> juin 1951 comme condition d'un accord antérieur avec les employés non préposés à la circulation des trains.