

2. A partir du 1<sup>er</sup> mai 1952, les chemins de fer ont dû accorder des réductions générales de 2·53% sur le tarif de base et 5·08 cents par cent livres, avec certaines exceptions, sur le trafic passant par le soi-disant "pont" entre l'Est et l'Ouest du Canada. Cette ordonnance a été émise à la suite de la législation découlant des recommandations de la Commission royale sur le Transport mentionnées dans le dernier rapport annuel. Les chemins de fer peuvent réclamer une subvention compensatrice de l'État, jusqu'à concurrence d'un montant de \$7 millions par année, pour les deux grands réseaux.

3. A partir du 2 mai 1952, une augmentation de 15% sur le trafic international et connexe au lieu de l'augmentation antérieure allant de 6 à 9% consentie à partir du 28 août 1951. Ces ordonnances ont suivi une ordonnance semblable de l'*Interstate Commerce Commission* des États-Unis.

4. Des ajustements ont été autorisés pour la cédule "A" des tarifs de classe dans l'Est du Canada, dans les tarifs de classe pour exportation et importation entre l'Est du Canada et les ports de l'Atlantique et dans les tarifs sur le grain s'appliquant à l'intérieur de l'Ouest canadien.

5. A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1953, une augmentation générale de 9%, avec augmentation graduelle de 10 à 20¢ par tonne de charbon et de coke. Cette décision fut rendue après une demande faite par l'Association des chemins de fer du Canada d'une augmentation de 9% destinée à indemniser les chemins de fer, au sujet des employés des services de marchandises et de voyageurs seulement, du coût additionnel résultant du règlement de salaires avec le groupe des non-employés à la circulation des trains, en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> septembre. Il fut déclaré que les demandeurs continueraient d'étudier telle augmentation possible des tarifs et des taux pour d'autres services dans le but de récupérer le reliquat des frais additionnels de salaires.

13. Dans tous ces cas aucun changement n'a été apporté aux tarifs statutaires du Nid-du-Corbeau sur les grains et les produits du grain.

14. Le résultat net des changements effectués en 1952 dans les tarifs et des changements dans la composition du trafic-marchandises décrits dans la section précédente a été pour le réseau une modeste augmentation de revenu moyen par tonne-mille. En 1952, le revenu par tonne-mille a été de 1.397¢ contre 1.369¢ en 1951.

15. Au moment où ce rapport est écrit est attendue la décision de la Commission sur une demande faite par l'Association des chemins de fer du Canada d'une augmentation générale de 7% avec augmentation graduelle de 10 à 20¢ par tonne de charbon et de coke.

16. Les études entreprises en vertu de l'enquête sur les tarifs généraux de marchandises, commandée par l'arrêté-en-conseil P. C. 1487 du 7 avril 1948, ont été poursuivies durant l'année, particulièrement quant à l'égalisation des tarifs. Le 12 décembre, la Commission rendit un jugement fixant une échelle uniforme de tarifs-distances pour classes s'appliquant aux endroits à l'ouest de Lévis, Diamond et Boundary, P.Q. et fixant, à titre d'essai, le 1<sup>er</sup> janvier 1954 comme date d'entrée en vigueur. Le but avoué de la Commission en fixant cette échelle a été d'établir une base concrète d'étude durant les audiences publiques qui seront tenues à divers endroits du Canada en 1953 au sujet de l'égalisation, étude qui implique, entre autres choses, la révision qui doit être faite de la classification des marchandises au Canada.