

7. L'écart entre le prix des services de marchandises et de voyageurs et les prix moyens de tous les autres services et marchandises (qui affectent directement les frais d'exploitation d'un chemin de fer) a été particulièrement marqué après 1939 et c'est pourquoi la hausse des prix comparatifs figure en tableau à la page 10.

Il serait peut-être utile que vous jetiez un coup d'œil à la page 10 où vous verrez à gauche un graphique indiquant comment l'écart entre les prix de gros et le prix moyen du service des marchandises, le trait foncé, a grandi constamment. Le trait blanc est la courbe des prix de gros et le trait foncé montre l'étendue de progression de la recette par tonne-mille depuis 1939.

Vous remarquerez que la courbe commence à 1939 et montre une augmentation de 43 p. 100.

Volume du trafic-marchandises

Le volume de trafic-marchandises en 1952, représenté par le revenu net des tonnes-milles, bat de 5·5 p. cent le record établi en 1951. Cette façon de calculer est basée sur le tonnage transporté multiplié par la distance moyenne où il a été transporté. Le tonnage productif s'est élevé à 90·1 millions, une augmentation de proportion négligeable, mais la distance parcourue en moyenne ayant passé de 407 à 427 milles le nombre total de tonnes-milles s'est élevé à 38·4 milliards.

9. Les changements dans le caractère du tonnage transporté en 1952 ont eu un effet défavorable sur le revenu provenant de ce trafic record. Presque toutes les marchandises accusant une grosse augmentation relevaient de bas tarifs. Le fort mouvement de grain d'exportation profita des tarifs statutaires de la Passe du Nid-du-Corbeau. Par contre, la plupart des marchandises transportées en moindre volume, à l'exception du bois de pulpe et du charbon bitumineux, relevaient de plus hauts tarifs.

10. Plus spécifiquement, l'augmentation du volume de grain transporté a été de près de 3 millions de tonnes ou de 25% ceci dû à la récolte record et au transport, effectué au cours de l'année, du surplus de la récolte de 1951. Des augmentations ont aussi été enregistrées pour le gravier, le sable, la pierre et le ciment, reflétant ainsi plus d'activité dans l'industrie du bâtiment. La plus grande activité dans les industries pétrolifères et minières a amené le transport de plus d'huile brute et combustible, d'essence, de machines, de minerais et de concentrés.

11. La plus grosse diminution dans le tonnage s'est fait sentir dans le bois de pulpe. Elle fut de un million de tonnes ou de 15·2%, les pulperies ayant utilisé les réserves accumulées pendant 1951 et au début de 1952. A cause de l'état des marchés, d'autres diminutions importantes ont été accusées par le charbon bitumineux, le bois, la pâte de bois et les produits du papier autres que le papier à journal. Les restrictions imposées par le gouvernement des États-Unis à la suite de la fièvre aphteuse en Saskatchewan sont les principales causes d'une diminution de 9·8% au poste industrie animale. La disette d'acier qui a réduit la production a réduit également le trafic en automobiles et en pièces d'automobiles sur les filiales du *Grand Trunk Western*. D'autres produits manufacturés et divers, ainsi que le tonnage des lots brisés, ont aussi accusé des diminutions par rapport à 1951.

Tarifs de marchandises

12. Les plus importants changements dans les tarifs de marchandises autorisés par la Commission du Transport en 1952 sont les suivants:

1. A partir du 11 février 1952, une augmentation de 4·46% en substituant 17% à l'augmentation de 12% accordée le 4 juillet 1951.