

forte personnalité la première décennie du CN, et les événements lui ont donné raison d'avoir cru au succès éventuel de cette compagnie publique.

En cinq ans, Sir Henry a réussi à coordonner le réseau et lui rendre la vitalité qui lui a valu la réputation de fournir un service efficace et permis de réaliser un revenu net considérable. Il y a eu d'autres réalisations importantes à cette époque. Le CN a introduit la radiodiffusion au Canada et il a mis au point et utilisé la première locomotive diesel en Amérique du Nord. Il a inauguré un service voyageurs de navigation aux Antilles, construit le Jasper Park Lodge (station estivale) et une chaîne d'hôtels dans tout le pays, puis tracé les premiers plans en vue de créer à Montréal un terminus ferroviaire.

La compagnie a survécu, bien qu'avec peine, à la crise économique et financière des années trente; elle s'est ensuite distinguée par la qualité remarquable de son service pendant la Seconde Guerre mondiale. En 1944, les recettes d'exploitation avaient triplé par rapport à l'année la plus mauvaise de la crise économique. Et c'est dans un pays où le tarif du transport en tonnes-milles est le plus bas au monde, le Japon excepté, que le CN a réussi ce tour de force.

Aujourd'hui, le réseau est un témoignage éloquent de l'énergie et de la perspicacité de ses fondateurs, ainsi que de la bonne administration actuelle, comme de celle des premiers temps. Le CN est la plus grande entreprise ferroviaire du continent; en tant qu'employeur, et en tant qu'acheteur de matériaux et de fournitures, il occupe le premier rang au Canada. On évalue l'actif de la compagnie à 3.9 milliards de dollars.

Programme de modernisation

Premier chemin de fer important au Canada à adopter les moteurs diesel, le National-Canadien possède maintenant plus de 2,000 locomotives diesel électriques. Le réseau possède en outre au delà de 105,000 wagons à marchandises, dont beaucoup servent à transporter des produits déterminés, et il utilise 2,538 voitures pour les voyageurs.

Presque toutes les voies principales de la ligne transcontinentale du CN sont maintenant reliées à la commande centralisée, ce qui permet une exploitation plus efficace et ajoute à une fiche de sécurité déjà enviable.

L'ouverture d'une série de nouvelles gares de triage avec classification électronique des marchandises à Moncton, Montréal, Toronto et Winnipeg, marque de grands progrès dans la modernisation du CN. D'importantes améliorations dans l'utilisation des wagons à marchandises et des locomotives diesel sont devenues possibles grâce à un nouveau système d'information par ordinateurs qui facilite la répartition des wagons à marchandises, et grâce à la centralisation de la commande du matériel de traction à Montréal.

L'ordinateur a beaucoup contribué au programme de modernisation du National-Canadien. Au moyen de techniques diverses, l'ordinateur a permis d'améliorer les horaires du réseau et d'introduire de nouveaux trains et du matériel neuf.