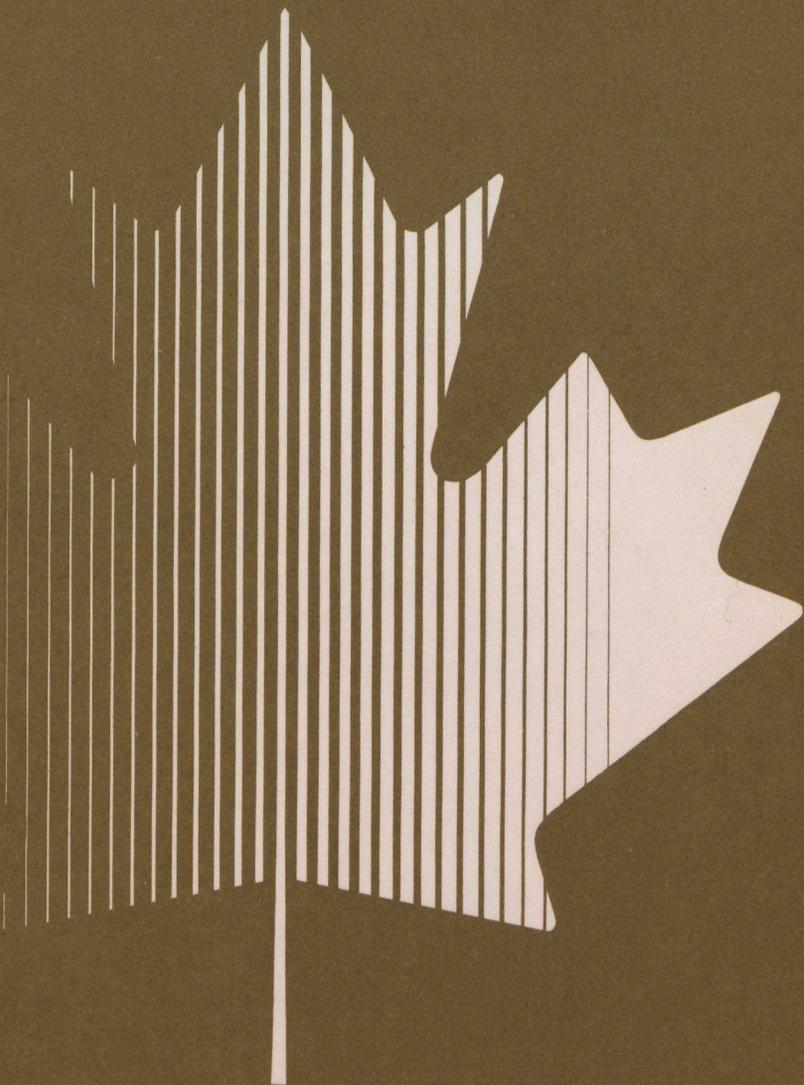
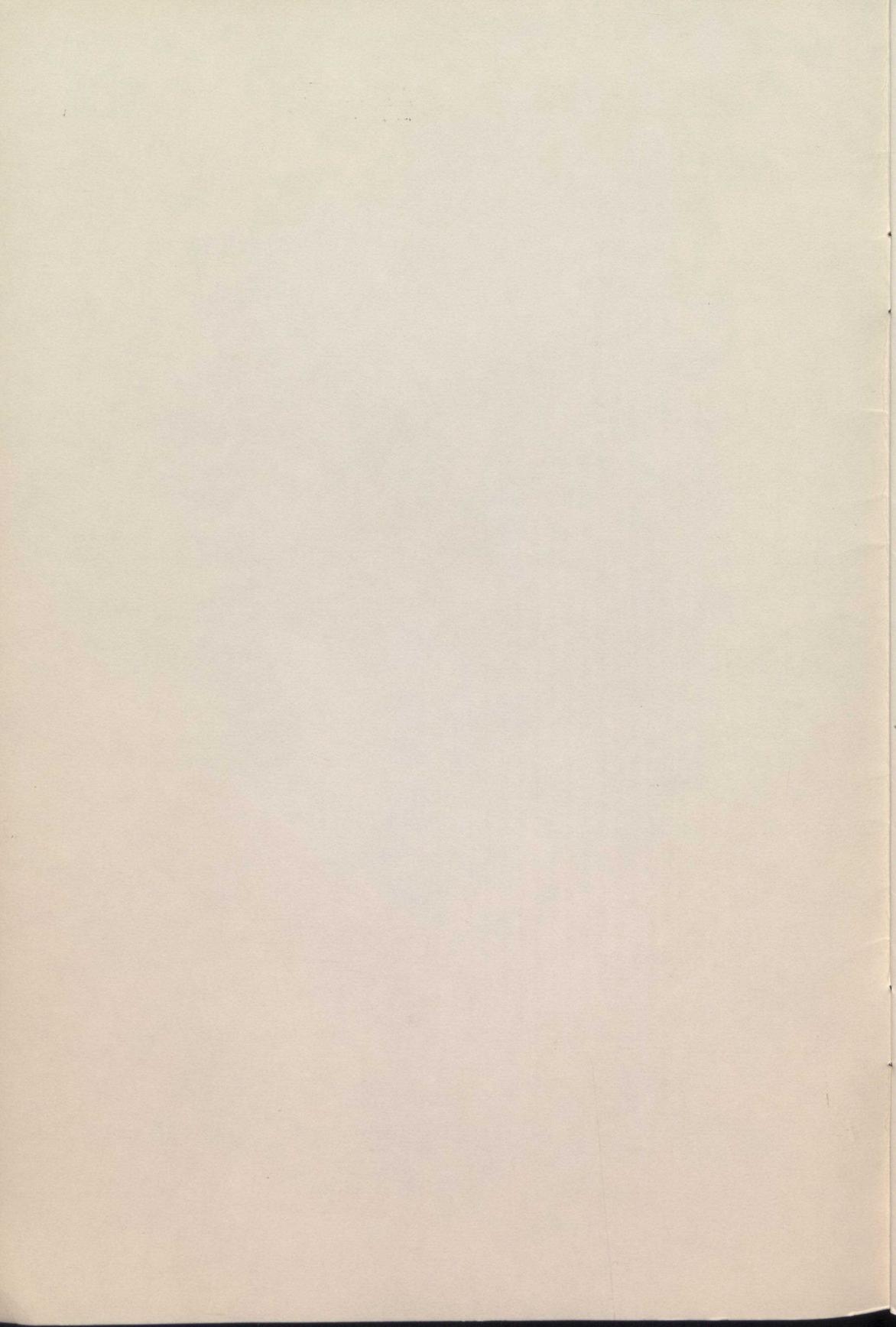


doc
CA1
EA9
R110
1976
FRE
1976

Le Canadien Pacifique



Page documentaire 110

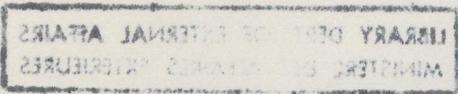


Le Canadien Pacifique

(Révisé en décembre 1976)

43-272-0356

Étude réalisée par le Service des relations publiques et de la
publicité du Canadien Pacifique à Montréal



Direction des services de l'information
Ministère des Affaires extérieures
Ottawa (Ontario)
Canada K1A 0G2

On peut reproduire cette brochure en toute liberté, qu'il s'agisse du texte intégral ou d'extraits (prière d'indiquer la date de parution).

Les brochures appartenant à la série des Pages documentaires peuvent s'obtenir auprès des ambassades, hauts-commissariats ou consulats canadiens. Dans les pays où le Canada ne jouit d'aucune représentation diplomatique, prière de s'adresser à la Direction des relations publiques du ministère des Affaires extérieures (Ottawa, K1A 0G2).

Le Canadien Pacifique, dont les activités sont fort diversifiées, a un actif qui dépasse six milliards de dollars. Outre les chemins de fer, il possède une flotte, une ligne aérienne, un réseau de télécommunications, une chaîne d'hôtels. Il possède également des intérêts dans l'exploitation des ressources naturelles, l'immobilier et l'industrie manufacturière.

La compagnie fut légalement constituée le 16 février 1881 afin de construire un chemin de fer transcontinental qui relierait l'est canadien à la côte du Pacifique. Le Canada, jeune nation à l'époque, devait alors faire face à la menace de sécession de la Colombie-Britannique et de l'expansion des États-Unis.

Grâce à la remarquable clairvoyance de certains hommes tels George Stephen, premier président de la compagnie (devenu par la suite Lord Mount Stephen), Donald Smith (le futur Lord Strathcona) et Sir William Van Horne (alors directeur général de la compagnie et appelé à devenir son président et président du conseil), le Canadien Pacifique, après cinq ans de dur labeur, terminait la construction du premier chemin de fer transcontinental canadien.

Le 28 juin 1886, c'est-à-dire six mois environ après l'achèvement du dernier tronçon de la ligne principale (Craigellachie, C.-B. — 7 novembre 1885), le premier train quittait Montréal pour Port Moody (C.-B.).

Les trains franchissaient des régions à peine habitées. La compagnie devait donc, le plus tôt possible, créer le trafic qui justifierait son existence. En 1887, trois navires furent affrétés. Ceux-ci devaient rapporter du thé et de la soie d'Orient qui, déchargés sur la côte ouest du Canada, seraient transportés par chemin de fer vers l'est du pays.

Des hôtels et des salons de thé furent construits dans les régions désertes afin de donner le gîte et le couvert aux voyageurs. Afin de faire progresser la colonisation des Prairies, le Canadien Pacifique a encouragé l'immigration des Européens, des Britanniques en particulier. Par ses programmes d'irrigation, il accrut la superficie des terres cultivables dans ces régions. Les services télégraphiques qui servirent tout d'abord à contrôler le mouvement des trains furent mis à la disposition des agriculteurs des Prairies, puis de toute la population canadienne.

Depuis lors, le Canadien Pacifique a joué un rôle de premier plan dans la mise au point des moyens de transport intermodaux. La compagnie possède un réseau d'environ 100 000 milles de voies ferroviaires, routières, maritimes et aériennes outre ses installations de télécommunications connexes.

Par l'intermédiaire d'Investissements Canadien Pacifique Ltée, créée en 1962 en vue de gérer les intérêts croissants de la compagnie dans les activités non reliées au transport, et ceux de ses filiales, le Canadien Pacifique se consacre à la prospection et à la production de pétrole, gaz, charbon, plomb, zinc et autres minerais, à la fabrication de pâtes et papiers, de bois de construction et produits du bois, à la production de fer et d'acier, au développement immobilier, à la gestion hôtelière et à la location d'équipements.

Transports

Rail

CP Rail exploite 16 400 milles de voies ferrées qui parcourent le Canada des Maritimes à la côte Pacifique et contrôle un réseau de 4 600 milles de voies aux États-Unis. Elle possède environ 73 000 wagons de marchandises, 3 800 wagons d'entretien et de service, 1 270 locomotives diesel et 320 wagons de voyageurs.

La compagnie a mis au point des trains-blocs modernes servant au transport en vrac de produits tels que le charbon et le soufre. Elle possède, à Calgary, une gare de triage des marchandises automatisée qui compte parmi les plus perfectionnées d'Amérique du Nord; elle peut ainsi faire face à l'augmentation rapide du nombre des convois de marchandises entre la côte ouest et le reste du pays. Son service rail-route (transport des remorques routières sur wagons plats) et son service de transport de containers desservent tout le pays. Elle offre également au public un réseau de lignes transcontinentales, des lignes interurbaines et des lignes de banlieue.

CP Rail a joué un grand rôle dans le développement du transport des containers au Canada. La compagnie est copropriétaire de Brunterm Ltd., terminal containers de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et a des intérêts dans un terminal containers de CP Navigation à Québec. Ce dernier peut faire face à un trafic hebdomadaire d'environ 1 600 containers (chiffre totalisant les arrivées et les départs).

Navigation

CP Navigation a été créée à la fin du 19^e siècle afin de développer le trafic ferrovière — tant en ce qui concerne les voyageurs que les marchandises — du réseau qu'on venait de créer. Aujourd'hui, cette compagnie assure des services réguliers de transport des containers entre le Canada, la Grande-Bretagne et le continent européen. En 1968, devant l'évolution des tendances et des débouchés commerciaux, CP Navigation décida de convertir son service marchandises nord-atlantique en transport containers et de réduire graduellement les quantités de marchandises transportées en menu vrac jusqu'à abandonner complètement cette catégorie de transport à la mi-1969.

La compagnie a ensuite établi des services de transport de containers intermodaux (terrestres et maritimes). Ceux-ci relient les ports de Québec, de Londres, de Rotterdam et du Havre.

Trois navires porte-containers de 16 700 tonnes à portée morte, construits au coût de 20 millions de dollars, sont entrés en service de 1970 à 1971. Le CP Trader, le CP Voyageur et le CP Discoverer peuvent transporter 779 containers chacun et ont été conçus de façon à recevoir une section médiane en ajout qui porte leur capacité respective à 1 150 containers.

Créée en 1964, la compagnie CP Bermuda Ltée possède et exploite une flotte diversifiée de navires-citernes et de vracquiers destinés au commerce international. Ses vingt-neuf navires (en service ou en construction) ont une capacité totale de plus de 2 millions de tonnes à portée morte. S'y ajouteront, de 1977 à 1978, trois autres navires de menu vrac d'une capacité de 59 000 tonnes à portée morte.

La CanPac International Freight Services Ltd. assure, à la fois, la gestion financière et générale des activités du Canadien Pacifique concernant l'entreposage, le courtage douanier, le transport international des marchandises, les agences et le courtage maritimes et les terminaux.

Camionnage

Le Canadien Pacifique est la plus grande entreprise de camionnage du Canada et une des plus importantes d'Amérique du Nord. CP Express, CP Transport et le groupe des compagnies Smith Transport

possèdent un parc de plus de 6 000 véhicules routiers modernes comprenant environ 1 330 camions, 2 780 remorques routières, 600 tracteurs routiers, 525 remorques urbaines et 755 tracteurs urbains.

CP Express se spécialise dans la distribution de petits colis et joue le rôle d'agent expéditeur, rassemblant les petits envois en charges complètes pour le transport et la distribution. Le triage et la distribution comptent également parmi ses activités les plus importantes.

La compagnie Smith Transport assure également le transport des containers. Elle assure l'acheminement routier des marchandises dans l'est du Canada et, établissant des « correspondances » avec d'autres transporteurs, permet d'expédier des marchandises dans toute l'Amérique du Nord.

Dans l'ouest du Canada, CP Transport se spécialise dans le camionnage lourd et en vrac par contrat et a mis au point des techniques de distribution adaptées aux exigences particulières de ses clients. Cette compagnie possède, entre autres, des remorques conçues spécialement pour le transport de l'acide sulfurique, du soufre liquide, des huiles alimentaires, des engrais, des pommes de terre et des fruits.

Air

Avec un réseau de plus de 53 000 milles (84 800 km) reliant les cinq continents et les grandes villes du Canada, CP Air est l'un des principaux transporteurs aériens du monde.

Les lignes internationales de CP Air, d'une longueur totale de 45 350 milles (72 560 km), relient le Canada à Hong Kong et Tokyo, à l'ouest; les principales villes canadiennes à Amsterdam, Lisbonne, Rome et Athènes, à l'est, ainsi qu'à San Francisco, Los Angeles, Mexico, Lima, Santiago et Buenos Aires au sud.

La compagnie ne possède que des jets: quatre Boeing 747 à fuselage géant, sept DC-8, cinq DC-8 Space-master allongés, sept bi-réacteurs moyens-courriers Boeing 737 et six tri-réacteurs Boeing 727. Des simulateurs de vols de Boeing 747 et de Boeing 727 ont été mis en service en 1976.

Le centre d'exploitation de CP Air de l'aéroport international de Vancouver est le plus grand et le plus moderne du Canada. Son hangar principal peut recevoir non seulement tous les avions com-

merciaux existant actuellement mais aussi tous les modèles dont on prévoit la construction.

Télécommunications

A partir de 1880, le CP a créé son service de télécommunications en installant des manipulateurs Morse dans les gares qui jalonnaient la nouvelle voie ferrée. CP Télécommunications joue aujourd'hui un rôle prééminent dans la mise au point d'une technique moderne de télécommunications tout en offrant aux entreprises et aux industries de l'ensemble du pays des services de transmission des données.

Télénet, service de commutation de messages et de données par ordinateur, et Broadband, système à bande large qui transmet les données à la vitesse de 3 000 mots-minute, sont expressément conçus pour le marché actuel des communications programmées, marché qui ne cesse de se développer.

Le réseau micro-ondes transcontinental assure des circuits de haute qualité et à haut débit à la télécommunication sur bande large et aux autres services de CP Télécommunications: Télex, DataTélex, téléimprimeur, photo-télégraphie, transmission par câble et par télégraphe.

Computer Sciences Canada, Ltd. propriété conjointe du Canadien Pacifique, du Canadien National et de Computer Sciences Corp. de Los Angeles, met ses services informatiques à la disposition de toutes les industries canadiennes, et peut consulter l'une des plus grandes ordinales d'Amérique du Nord.

Pipelines

Recherches et développements Shelpac Ltée, propriété conjointe du Canadien Pacifique et de Shell Canada, se consacre à la recherche et à la mise au point de pipelines pour solides.

Investissements Canadien Pacifique Limitée

Investissements Canadien Pacifique Ltée possède à part entière des compagnies appartenant à d'autres secteurs que celui des transports, ou des intérêts majoritaires dans celles-ci. Ces compagnies sont, entre autres, CP Hôtels, La Société Immobilière Marathon Ltée, PanCanadian Petroleum Ltd., CanPac Minerals Ltd., The Algoma

Steel Corporation Ltd., Pacific Logging Company Ltd., The Great Lakes Paper Company Ltd., Cominco Ltée, Fording Coal Ltd., Location CanPac Ltée, Les Valeurs Mobilières Canadien Pacifique Ltée, Les Propriétés Commandant Ltée et Agroproduits CanPac Ltée. ICP détient également un important portefeuille de placements dans les secteurs de l'énergie, des métaux, des produits chimiques et forestiers.

Hôtellerie

La compagnie CP Hôtels est l'une des plus anciennes et des plus importantes chaînes hôtelières canadiennes. Elle exploite 22 hôtels et hôtelleries ainsi que des restaurants et des cuisines de l'air situés dans divers pays: Canada, Allemagne de l'Ouest (Hambourg et Francfort), Israël (Jérusalem), Mexique et Curaçao (Willemstad). Elle doit ouvrir un luxueux hôtel de 282 chambres à Tibériade (Israël), au début de 1977. Un hôtel et une société touristique ont été établis au Mexique et, par ailleurs, on prévoit la construction d'un hôtel de luxe à Paris et d'un centre de villégiature à St-Martin, dans les Antilles françaises.

CP Hôtels construit actuellement des hôtels dans diverses villes canadiennes: London (Ontario), Montréal (hôtel du nouvel aéroport international Mirabel), et Calgary (nouvel aéroport international).

La compagnie possède et exploite la tour Niagara International, à Niagara Falls, Ontario. Elle exploite le restaurant Village Station et celui de la Royal Bank Plaza à Toronto, ainsi que ceux de la tour Calgary, à Calgary, et du complexe administratif du Square Granville, à Vancouver (C.-B.).

Immobilier

La Société Immobilière Marathon Ltée, filiale en propriété exclusive de ICP, est l'une des plus importantes sociétés immobilières du Canada.

Marathon possède des propriétés variées dans tout le Canada: centres commerciaux, complexes résidentiels et immeubles en copropriété, locaux administratifs, grands complexes commerciaux (Square Palliser à Calgary, la Place du Canada à Montréal, Square Granville à Vancouver (54%)), parcs industriels, édifices divers, installations aéroportuaires et terres agricoles.

En juin 1976, Marathon a rendu public son projet de construction de complexe de bureaux à Montréal sur les terrains du Canadien Pacifique (emplacement de la gare Windsor et alentours). Le complexe consistera en deux immeubles administratifs dont l'un abritera le siège social de la compagnie. Cette construction dont le coût est évalué à plus de 120 millions de dollars devrait être terminée avant 1981.

Fer et acier

ICP détient une participation de 51% dans The Algoma Steel Corporation Ltd., dont les résultats financiers ont été consolidés en 1974. La compagnie Algoma, important producteur de fer et d'acier brut caractérisé par une concentration verticale, possède des usines de production à Sault Sainte-Marie et à Port Colborne, en Ontario.

Algoma est le second producteur en importance d'acier brut au Canada, sa capacité annuelle étant d'environ 3.4 millions de tonnes. Grâce à ses nouvelles installations terminées en 1976, Algoma est maintenant en mesure de convertir 3.5 millions de tonnes d'acier brut en 2.5 millions de tonnes de produits finis par année. Elle produit et vend une grande variété de produits sidérurgiques: plaques, tôles, feuillards, charpentes, rails, attaches, barres, pièces de meules et tubes sans soudure, fonte, coke et produits chimiques obtenus à partir du charbon.

Le charbon et le minerai de fer utilisés par Algoma proviennent essentiellement (90%) des propriétés qu'elle possède ou loue: le minerai de fer vient de Wawa (Ontario) et de propriétés en location situées à Steep Rock Lake (Ontario) et à Tilden (Michigan). L'approvisionnement en charbon métallurgique est, en grande partie, assuré par une filiale d'Algoma en Virginie de l'Ouest.

Algoma détient une participation importante dans la Dominion Bridge Company Ltd. Premier fabricant d'acier au Canada, cette compagnie a des activités importantes aux États-Unis.

ICP détient une participation de 67% dans Steep Rock Iron Mines dont l'usine de Atikokan, Ontario, produit 2 millions de tonnes de boulettes de fer par année.

Pétrole et gaz naturel

PanCanadian Petroleum est l'un des plus grands producteurs indépendants de pétrole et de gaz naturel au Canada. La compagnie

détient des droits d'exploitation sur environ 12 800 000 acres nets de concessions pétrolières et gazières au Canada, dans l'archipel arctique, aux États-Unis, dans la mer du Nord, au Groenland, en Iran et en Indonésie. Elle s'occupe aussi de prospection et de production de pétrole, de gaz naturel et d'hydrocarbures.

La filiale PanCanadian Gas Products Ltd. se livre à la prospection et à l'exploitation pétrolières dans l'ouest canadien et détient une participation de 50% dans une usine d'extraction des produits liquides du gaz naturel et dans des installations destinées au transport et à la commercialisation des gaz de pétrole liquéfiés.

Par l'intermédiaire de PanCanadian et de Cominco Ltée, Investissements Canadien Pacifique Ltée détient une participation de 18% dans Panarctic Oils Ltd., consortium public et privé qui s'occupe de prospection pétrolière et gazière.

Produits miniers

Cominco Ltée, dans laquelle ICP détient une participation de 54%, est un producteur important de plomb, de zinc et d'autres métaux, d'engrais et de produits chimiques industriels. Les principaux centres de prospection de Cominco sont au Canada, aux États-Unis, au Mexique, en Australie, en Espagne, au Groenland et en République centrafricaine. La compagnie exploite des gisements de plomb, de zinc, d'or, de mercure, de cuivre, d'étain, de charbon, de potasse et de minerai de roche phosphatée en Colombie-Britannique, dans les Territoires du Nord-Ouest, en Saskatchewan, aux États-Unis, au Groenland, en Espagne et en Australie.

CanPac Minerals Ltd. a été constituée en 1969 pour acquérir, explorer et mettre en valeur des gisements miniers. La compagnie est titulaire de vastes concessions de charbon, de potasse et d'autres minéraux dans l'ouest du Canada. Elle vend aussi du charbon destiné à la production d'énergie en Alberta.

Fording Coal produit quelque 3 millions de tonnes de charbon cokéifiable par année dans le sud-est de la Colombie-Britannique. Cette production est destinée à l'industrie sidérurgique japonaise.

Investissements Canadien Pacifique et Cominco détiennent respectivement 60% et 40% des actions de CanPac Minerals et de Fording Coal.

Produits forestiers

The Great Lakes Paper Company Ltd., dans laquelle ICP détient une participation majoritaire, est un des plus importants producteurs de papier journal du Canada. Ses principaux clients se trouvent dans le Midwest des États-Unis. La compagnie fabrique du papier journal, de la pâte kraft blanchie, de la pâte écrue au bisulfite, du bois de construction, des agglomérés et du bois de placage. La construction d'une usine de 170 millions de dollars inaugurée en 1976 a permis de doubler le chiffre d'affaires de la compagnie.

Pacifique Logging, filiale en propriété exclusive de ICP, s'occupe d'exploitation forestière et de fabrication de bois de construction sur l'île de Vancouver. Elle produit annuellement environ 400 millions de pieds-planches de grumes et 150 millions de pieds-planches de bois de construction. Elle participe également à un programme novateur de foresterie portant sur le reboisement, la fertilisation de la forêt et la repousse.

Par l'intermédiaire de la compagnie Chemainus Towing, Pacific Logging s'occupe de remorquage maritime, activité importante sur la côte de la Colombie-Britannique. Ses remorqueurs tirent surtout des billes mais ils transportent également de l'asphalte, de l'ammoniaque, du goudron et d'autres produits industriels.

Transformation des sous-produits d'origine animale

Agroproduits CanPac Ltée s'occupe du « recyclage » (ou transformation) des sous-produits d'origine animale. La compagnie est détentrice de toutes les actions en circulation de Rothsay Concentrates Co. Ltd., compagnie installée en Ontario, dont l'activité principale est la transformation de déchets d'origine animale et végétale en produits alimentaires à l'usage du bétail. Agroproduits CanPac a également une participation dans la compagnie autrichienne Steirian Rendering et dans la société américaine Baker Commodities, importante société de transformation des sous-produits d'origine animale de Los Angeles.

Assurances

Château Compagnie d'Assurance, filiale en propriété exclusive de ICP, est une société d'assurances générales qui se spécialise dans les grands comptes commerciaux et industriels, notamment ceux des industries aéronautique et maritime.

Finances

Location CanPac Ltée offre une gamme complète de services de location de matériel à toutes les entreprises commerciales et industrielles canadiennes. Elle fournit, entre autres, des wagons de marchandises aux expéditeurs et aux compagnies ferroviaires en vertu de contrats de location.

La société Les Valeurs Mobilières Canadien Pacifique Ltée participe au financement de nouvelles entreprises et à la gestion du capital d'exploitation des compagnies du groupe ICP.

Entreposage de liquides en vrac

Unitank Ltée

La compagnie Unitank Ltée, constituée en 1976, est un terminal d'entreposage des liquides en vrac. Ses installations se trouvent à Québec. Unitank Ltée appartient en copropriété à Canadien Pacifique Ltée, de Montréal, et à Unitank Storage Company Ltd., filiale de la firme anglaise Tate & Lyle Ltd.

Le terminal assure la manutention et l'entreposage des liquides expédiés par navires-citernes, camions-citernes et wagons, ainsi que le transbordement de ces liquides des navires aux camions et aux wagons, ou inversement, ainsi que leur entreposage pendant des périodes plus ou moins longues.

Unitank Limitée a adopté un programme dont la réalisation doit coûter 8 millions de dollars. Ce programme vise à l'expansion et à l'amélioration de son terminal actuel situé sur les battures de Beauport, à Québec. Vingt et un réservoirs s'ajouteront aux six réservoirs existant actuellement, ce qui doit porter la capacité totale d'entreposage à 80 000 mètres cubes.

Services de consultation

La Société d'études et de consultation du Canadien Pacifique Ltée a été constituée en 1969. Elle n'était à ses débuts qu'une entreprise de consultation restreinte recrutant ses effectifs selon les besoins, c'est-à-dire, selon les projets étudiés, parmi les employés des autres secteurs du Canadien Pacifique, celui du rail en particulier. Ayant connu une expansion rapide au cours des trois dernières années, elle offre maintenant de vastes services de consultation en ingénierie,

transports et économie aux entreprises et gouvernements tant canadiens qu'étrangers. Elle fait appel aux spécialistes, aux techniciens et au personnel d'exploitation des compagnies du groupe Canadien Pacifique pour répondre aux besoins créés par des entreprises nationales et étrangères.

En 1974, SECCP a conclu le contrat le plus important de son histoire. Ce contrat porte sur un programme d'assistance technique aux chemins de fer indonésiens dont la réalisation doit se faire en deux ans. Depuis sa création, SECCP a permis la réalisation de projets d'envergure au Canada et dans nombre de pays: Australie, Malaysia, Tunisie, Congo, Venezuela, Ghana, Togo, Panama, Zambie, Nigéria, Turquie, Égypte, Brésil, Algérie et Thaïlande.



NOTES

Transport of electrons and holes in semiconductors is a complex process involving scattering and recombination. The drift velocity of charge carriers is determined by the electric field and the carrier concentration. The continuity equation relates the divergence of the current density to the rate of change of carrier concentration.

The drift velocity of electrons in a semiconductor is given by $v_d = \mu_n E$, where μ_n is the electron mobility and E is the electric field. The drift velocity of holes is given by $v_d = \mu_p E$, where μ_p is the hole mobility. The current density J is the sum of the electron and hole current densities.

The continuity equation for electrons is $\nabla \cdot J_n + G - R = \frac{dn}{dt}$, where $\nabla \cdot J_n$ is the divergence of the electron current density, G is the generation rate, R is the recombination rate, and $\frac{dn}{dt}$ is the rate of change of electron concentration. A similar equation holds for holes.

The drift-diffusion model is used to describe the transport of charge carriers in semiconductors. It combines the drift and diffusion components of the current density. The drift component is due to the electric field, and the diffusion component is due to the concentration gradient.

The drift-diffusion model is based on the Boltzmann transport equation. It is a simplification of the Boltzmann equation that is valid for non-degenerate semiconductors. The drift-diffusion model is used to calculate the current density and carrier concentration in a semiconductor device.

The drift-diffusion model is used to calculate the current density and carrier concentration in a semiconductor device. It is a simplification of the Boltzmann transport equation. The drift-diffusion model is used to calculate the current density and carrier concentration in a semiconductor device.

The drift-diffusion model is used to calculate the current density and carrier concentration in a semiconductor device. It is a simplification of the Boltzmann transport equation. The drift-diffusion model is used to calculate the current density and carrier concentration in a semiconductor device.

The drift-diffusion model is used to calculate the current density and carrier concentration in a semiconductor device. It is a simplification of the Boltzmann transport equation. The drift-diffusion model is used to calculate the current density and carrier concentration in a semiconductor device.

NOTES

NOTES

LIBRARY E A / BIBLIOTHÈQUE A E



3 5036 01007208 3

DOCS

CA1 EA9 R110 1976 FRE

1976

Le Canadien Pacifique. --

43272038

.B266 754X



Affaires extérieures
Canada

External Affairs
Canada

