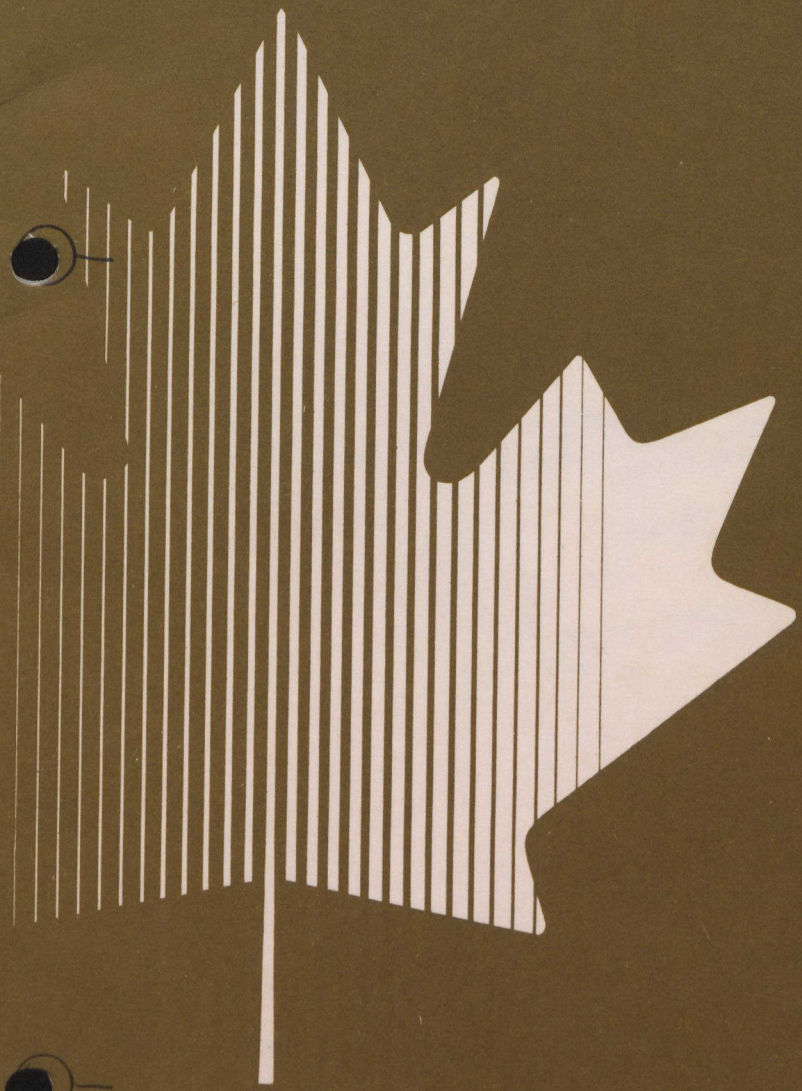
Le Canadien National



Page documentaire 111

Le Canadien National

(Révisé en janvier 1977)

Texte des Relations publiques du CN

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

Le Canadien National est aujourd'hui l'une des plus grandes compagnies de transports et de communications du monde. Son actif de quelque 5 milliards de dollars en fait l'entreprise industrielle la plus considérable au Canada. Elle compte plus de 80 000 employés et ses recettes brutes annuelles (de près de 2 milliards de dollars) la classent parmi les cinq grandes compagnies du Canada.

Tout son capital est canadien et elle se consacre au service des Canadiens.

L'histoire du CN remonte à 1836, année de l'inauguration du premier service ferroviaire entre Laprairie et Saint-Jean (Québec). Les projets des grands pionniers des chemins de fer canadiens du XIXe siècle et du début du XXe dépassaient de beaucoup les besoins et les ressources sur lesquels on pouvait compter pour financer les grands réseaux transcontinentaux alors en voie de construction. C'est de cette erreur de perspective qu'est né le CN.

Au début de la Première Guerre mondiale, les sources étrangères de financement disponibles au Canada ont tari, présageant la faillite de plusieurs des petites entreprises ferroviaires. Pour éviter tout embarras aux institutions financières du pays et sauvegarder le crédit de ce dernier à l'étranger, le Gouvernement fédéral prit possession des services du rail qui étaient au bord de la ruine et en assura l'exploitation. Il créa une société, la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada (propriété de la Couronne) chargée d'exploiter les voies ferrées « comme un réseau unifié suivant des méthodes commerciales, sous une direction indépendante de toute politique, au nom et dans l'intérêt de la population du Canada ».

Origines

Le Canadien National a vu le jour en 1922. L'exploitation de cinq chemins de fer regroupés tant bien que mal et représentant 22 000 milles de voies construites pour faire face à la concurrence et faisant double emploi en maints endroits, voilà ce qui, la première année, attendait le conseil d'administration de la nouvelle compagnie.

Il fallait unifier et coordonner cet ensemble immense et disparate, travailler à changer l'état d'esprit de milliers d'employés qui avaient été au service des anciens organismes et faire en sorte que la nouvelle compagnie soit digne de son nom.

On choisit sir Henry Thornton pour diriger la nouvelle compagnie. Américain de naissance et britannique par adoption, il jouissait d'une renommée extraordinaire comme administrateur de chemins de fer. Il a dominé de sa forte personnalité la première décennie du CN, il a cru au succès de cette compagnie publique, et les événements lui ont donné raison.

En cinq ans, sir Henry réussit à coordonner le réseau et à lui donner une vitalité et une réputation d'efficacité qui permirent de réaliser un revenu net considérable. Par ailleurs, le CN a introduit la radiodiffusion au Canada et c'est lui qui a mis au point la première locomotive Diesel utilisée en Amérique du Nord.

Il a inauguré un service voyageurs de navigation aux Antilles, construit la station estivale de Jasper Park Lodge et une chaîne d'hôtels desservant tout le pays; il a également tracé les premiers plans du terminus ferroviaire de Montréal.

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.

Situation actuelle

Si la principale source de revenu du CN réside aujourd'hui dans le transport ferroviaire de marchandises en vrac, elle ne doit pas faire oublier les autres: camionnage, messageries, services de traversiers (bacs), télécommunications, hôtels, services immobiliers et consultation.

Le CN comprend actuellement six divisions d'exploitation qui sont autant de sources de profit: il s'agit du CN Rail; du Camionnage et des Messageries CN; des Télécommunications CN; de CN Marine; des Services voyageurs, des Hôtels et de la Tour CN; et de la société du Grand-Tronc (exploitée aux États-Unis).

CN Rail

La plus importante des divisions d'exploitation est CN Rail, pourvoyeur de services marchandises au Canada, responsable de la marche et de l'entretien de tous les trains de voyageurs et de messageries.

La compagnie exploite plus de 35 000 milles de voies, y compris des lignes de chemin de fer traversant le centre industriel des États-Unis. Le volume annuel de marchandises transportées sur ces voies est d'environ 110 millions de tonnes.

Matériel et installations

Premier chemin de fer canadien d'importance à adopter les moteurs Diesel, le Canadien National possède maintenant plus de 2 400 locomotives Diesel électriques. Il a, en outre, plus de 112 000 wagons de marchandises — dont beaucoup servent à transporter des produits déterminés — et 1 200 voitures de voyageurs.

Les voies principales de la ligne transcontinentale du CN sont maintenant reliées à la commande centralisée de la circulation, ce qui accroît l'efficacité de l'exploitation et la réputation de sécurité déjà enviable des services de transports ferroviaires.

Les gares de triage où le classement des wagons de marchandises se fait par voie électronique (Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg et Edmonton) marquent de grands progrès dans la modernisation du CN. Les systèmes d'information par ordinateurs qui facilitent la répartition des wagons de marchandises et la centralisation de la commande du matériel de traction à Montréal ont permis d'améliorer considérablement l'utilisation des wagons de marchandises et des locomotives Diesel.

Services marchandises

Le CN, en réorganisant ses services de marketing régionaux, a accompli de grands progrès: il peut désormais bénéficier de toutes les techniques de pointe et atteindre de nouveaux objectifs, réalisables grâce au Système d'Information et de contrôle du mouvement (TRACS) par ordinateur.

Le TRACS a donc permis aux clients, abonnés du télex, d'obtenir immédiatement d'un ordinateur tous les renseignements utiles sur le mouvement des wagons de marchandises, des remorques et des containers se trouvant sur les lignes du CN.

On a mené à bon terme la mise au point du système d'Accès instantané aux données d'expédition (AIDE) visant à éliminer la paperasserie devant accompagner les feuilles de route. Un connais-

sement porte-à-porte a été conçu comme mesure tendant à la rationalisation de tous les systèmes de documentation.

Enfin, en vue de réaliser et de maintenir un chiffre d'affaires maximum, on a nommé des directeurs de marketing pour chacune des cinq régions du pays desservies par le CN.

Camionnage et Messageries CN

Le champ d'action du CN s'étend bien au-delà du rail, grâce à un service de camionnage qui effectue le transport des colis à domicile. Le CN possède ses propres camions, ses remorques rail-route et ses containers, de même que les véhicules de ses filiales autonomes. Les Messageries ont pour rôle essentiel d'assurer la livraison rapide des colis dans la majorité des grandes villes canadiennes.

Télécommunications du CN

Le CN et le Canadien Pacifique (CP) associent leurs efforts pour offrir au Canada des services de télécommunications à l'échelle du pays. Le vaste réseau de télécommunications CN-CP (l'un des plus étendus du monde) relie toutes les régions du pays à l'aide de millions de milles de circuits téléphoniques et autres.

Le réseau moderne de micro-ondes des Télécommunications CN-CP transmet aussi sur un réseau radiophonique de très haute fréquence les données commerciales pour ordinateurs et calculatrices, des images, des messages et des communications phoniques, à la vitesse de la lumière.

Il met à la disposition du monde des affaires les services de télex, de Data Telex pour la transmission des données, de transmission sur bande large, de Tel-Tex, de télémesure pour le contrôle à distance, de fac-similés, de messages à l'ordinateur, et ses services télégraphiques au Canada et outre-mer.

Les Télécommunications du CN exploitent les services de téléphone régional et interurbain, ainsi que d'autres services de communications, à Terre-Neuve, dans le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et le nord de la Colombie-Britannique.

CN Marine

Cette division du CN assure (pour le compte du ministère fédéral des Transports) un service de traversiers (bacs), reliant le Nouveau-

Brunswick, l'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse, l'État du Maine et Terre-Neuve. Ses 37 traversiers constituent l'une des plus importantes flottes de ce genre au Canada; ils transportent annuellement quelque 2 millions de passagers, 1.4 million de tonnes de marchandises, 140 000 camions et remorques, ainsi que 600 000 automobiles.

Service voyageurs CN

Le ralentissement général de l'économie a contribué à faire baisser le nombre de voyageurs transportés par le CN, quoique le trafic se soit maintenu à un niveau assez élevé. Il faut y voir la preuve que le train demeure un important mode de transport au Canada. On estime qu'en 1975, les services ferroviaires du CN (y compris les services de banlieue) ont transporté quelque 10 millions de personnes et que chaque voyageur a franchi une distance moyenne de 350 milles (chiffre qui, lui, ne tient pas compte des services de banlieue). Le nombre de voyageurs/milles a atteint 1.3 milliard.

Le Turbo du CN (Montréal - Toronto) demeure l'unique service ferroviaire rapide au Canada.

Le matériel voyageurs n'est, certes, pas moderne, mais le CN a reconstruit et rénové la plupart de ses voitures pour en prolonger l'utilisation et en améliorer la tenue générale. Cette politique est à l'origine de l'apparition de voitures de voyageurs d'un genre nouveau: voitures *club-restaurant, café-bar-salon* et *superconfort,* ces dernières étant munies de sièges inclinables. Le CN a apporté d'importantes améliorations dans le corridor à forte densité de population reliant Québec et Windsor, et il a adopté le nouveau sigle VIA accompagné des nouvelles couleurs bleu et jaune pour son matériel.

Le CN et le CP Rail travaillent en étroite collaboration, sous l'égide de la Commission canadienne des transports, afin de pourvoir le Canada du service de transports ferroviaires le plus économique et le plus complet. Le CP a adopté le symbole VIA des services voyageurs; les deux compagnies ont publié un indicateur commun; et, de plus, elles travaillent, avec le gouvernement fédéral, à la rationalisation de tous les services voyageurs canadiens.

Les deux chemins de fer reçoivent des indemnités du gouvernement fédéral en compensation des pertes encourues par leurs services

voyageurs (indemnités égales à 80% des pertes). Il en a résulté une perte nette de 40 millions de dollars pour le CN en 1975. Le CN espère que les subsides fédéraux lui permettront finalement de couvrir la totalité de ses pertes tout en améliorant la qualité de ses services.

Hôtels CN

Le CN est propriétaire ou administrateur de huit hôtels dans de grandes villes canadiennes: Le *Newfoundland,* à Saint-Jean (Terre-Neuve); le *Nova Scotian,* à Halifax; l'*Hôtel Beauséjour,* à Moncton; le *Reine Elizabeth,* à Montréal; le *Château Laurier,* à Ottawa; le *Fort Garry,* à Winnipeg; l'*Hôtel Macdonald* à Edmonton et le *Vancouver,* dans la ville du même nom. Il possède, dans les Rocheuses, une station de villégiature réputée *Jasper Park Lodge,* située à Jasper (Alberta). Le *Reine Elizabeth* et l'*Hôtel Vancouver* sont gérés par Hilton du Canada, Limitée, pour le compte du CN.

Tour CN

La société La Tour CN, Limitée, filiale à part entière du CN, est propriétaire de la Tour CN (Toronto), centre de communications et de tourisme qu'elle administre. La tour, qui abrite des installations de transmission pour la télévision, la radio, la radiotéléphonie et d'autres modes de communications, est dotée d'un excellent restaurant (restaurant pivotant) pouvant accueillir 416 personnes. Des postes d'observation intérieurs et extérieurs ont été aménagés dans la nacelle (section étagée située entre 1 100 et 1 200 pieds). Au rez-de-chaussée, les visiteurs ont accès à un restaurant de service rapide (275 sièges), à un grand nombre de boutiques et d'aires d'exposition. La tour, avec ses 1 815 pieds, est l'immeuble à structure autoportante le plus haut du monde.

La Société du Grand-Tronc

Le CN exploite des voies ferrées dans une douzaine d'États américains. Celles-ci sont groupées dans la Société du Grand-Tronc, qui détient tout l'actif de la Compagnie de Chemin de fer du Grand-Tronc (Ouest), du Chemin de fer du Vermont Central, Inc., et de la Compagnie de Chemin de fer Duluth, Winnipeg et Pacifique.

Biens immobiliers

Le CN possède, dans plusieurs villes canadiennes, d'importants biens immobiliers qu'il exploite en collaboration avec des entreprises privées. Le complexe de la Place Ville-Marie de Montréal qui compte maintenant huit grands édifices à bureaux (y compris celui de la Banque Royale du Canada avec ses 42 étages), l'hôtel Reine Elizabeth, doté de 1 200 chambres, et la Place Bonaventure, en est un exemple frappant. La Place Bonaventure est l'un des centres d'affaires et d'exposition les plus importants au Canada; elle comprend aussi un hôtel de 400 chambres construit autour d'un jardin aménagé sur un toit en terrasse.

CANAC Consultants, Limitée

Cette filiale du CN met à la disposition du monde entier les spécialistes du CN et d'Air Canada, en vue de la réalisation d'importants travaux et de projets de gestion touchant le rail et l'aviation commerciale.

Finances

L'instabilité économique et la forte inflation qui a sévi au Canada se sont traduites pour le CN (en dépit des mesures prises) par une perte de 92.5 millions de dollars en 1975. Il s'agissait de la première perte nette enregistrée par le CN dans le domaine de l'exploitation ferroviaire depuis 1962.

D'autres secteurs d'activité ont réalisé un bénéfice, dont les Télécommunications du CN (22.8 millions de dollars), Camionnage CN (6.6 millions), les Hôtels CN (3.6 millions) et les filiales américaines (3.5 millions).

Dans l'ensemble, les dépenses d'exploitation du CN ont dépassé le montant des recettes (57.2 millions). Compte tenu du lourd fardeau de la dette (110.0 millions de dollars) découlant du fait que le CN fut, à l'origine, l'entreprise onéreuse dont on a parlé, le déficit pour l'année a atteint 168.1 millions de dollars (le déficit net étant de 16.4 millions de dollars, puisque le CN a reçu, en vertu de la Loi sur les chemins de fer, 151.7 millions de subventions fédérales).

Le rapport annuel de la compagnie pour 1975 prévoyait que l'état de l'économie resterait incertain et conseillait à la compagnie de

continuer à réduire ses coûts, d'accroître son rendement et d'augmenter ses recettes, tout en appuyant entièrement les mesures prises pour lutter contre l'inflation.

NOTES

NOTES

External Affairs Canada
Affaires extérieures Canada