



doc
CA1
EA9
R111
FRE
1974
janvier

Pages documentaires

N° 111
(Révision de janvier 1974)

LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

(Texte du Bureau des relations publiques du CN, à Ottawa)

55614891

Le Canadien National est aujourd'hui l'une des plus grandes compagnies de transports et de communications du monde. Son actif de 4.9 milliards de dollars en fait l'entreprise industrielle la plus considérable au Canada. Elle compte 82,000 employés et ses recettes brutes annuelles (1,405.8 millions de dollars, en 1972) la classent parmi les cinq grandes compagnies du Canada.

Elle est entièrement canadienne et consacrée au service des Canadiens.

L'histoire du CN, vieille de 137 ans, remonte à 1836, année de l'inauguration du premier service ferroviaire entre Laprairie et Saint-Jean (Québec). La vision des grands pionniers des chemins de fer canadiens du XIXe siècle et du début du XXe allait bien au-delà du trafic et des 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 guerre de 1914-1918, 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 et assura l'exploitation des services du rail qui étaient au bord de la ruine.

Une corporation (propriété de la Couronne) fut établie et appelée les Chemins de fer Nationaux du Canada. Ces derniers furent confiés à la compagnie, chargée de les exploiter "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 du CN

Les Chemins de fer Nationaux du Canada ont vu le jour à l'automne de 1922. Un vague assemblage de cinq chemins de fer ayant 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 assemblage immense et informe, relever le moral des milliers d'employés hérités 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, et les événements lui ont donné raison d'avoir cru au succès éventuel de cette compagnie publique.

En cinq ans, sir Henry réussit à coordonner le réseau et à lui rendre la vitalité qui lui valut la réputation de fournir un service efficace et permit de réaliser un revenu net considérable. Il y a eu d'autres réalisations importantes à cette époque. Le CN a instauré 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 hivernale), et un 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.

Modernisation Premier chemin de fer important au Canada à adopter les moteurs diesel, le Canadien National possède maintenant plus de 2,200 locomotives diesel électriques. Le réseau possède en outre au-delà de 108,800 wagons de marchandises, dont beaucoup servent à transporter des produits déterminés, et il utilise 1,700 voitures pour les voyageurs.

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

Les gares de triage avec classement électronique des wagons de marchandises à Moncton, Montréal, Toronto et Winnipeg, marquent de grands progrès dans la modernisation du CN. D'importantes améliorations dans l'utilisation des wagons de marchandises et des locomotives diesel sont devenues possibles grâce aux nouveaux systèmes d'information par ordinateurs qui facilitent la répartition des wagons de marchandises, et grâce aussi à la centralisation de la commande du matériel de traction à Montréal.

Diversité des services

Le Canadien National est une compagnie de transport surtout ferroviaire qui assure de diverses manières le déplacement des marchandises et des personnes ainsi que la livraison des messages.

La compagnie exploite plus de 33,500 milles de voies, y compris des lignes de chemin de fer traversant le centre industriel des États-Unis. Pour étendre ce réseau et assurer la livraison des marchandises à domicile, le CN possède un vaste parc de camions et un service de remorque rail-route (piggyback). Il a récemment élargi son service de containers.

Le CN assure pour le compte du ministère fédéral des Transports un service de traversiers entre le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard, entre l'État du Maine et la Nouvelle-Écosse, et entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve. Il dessert par caboteurs les ports éloignés de Terre-Neuve et les agglomérations établies sur la côte du Labrador.

En outre, le CN exploite des traversiers mixtes pour la traversée des Grands lacs, assure un service de chalands pour les wagons de marchandises allant de la Colombie-Britannique à l'Alaska et celui d'un navire de croisière sur la côte occidentale.

La compagnie fournit aux voyageurs tout un éventail de services ferroviaires; elle possède des hôtels dans huit villes canadiennes et un centre de villégiature dans les Rocheuses. En outre, elle fait ériger la plus haute structure autoportante du monde, la Tour CN de Toronto, où l'on assurera des services de communications étendus.

Grâce à leurs réseaux modernes de micro-ondes, les Télécommunications du CN assurent, de l'Atlantique au Pacifique, la transmission des valeurs de la bourse, de fac-similés de cartes météorologiques et de données pour les ordinateurs et les calculatrices. Elles contribuent aux services de télex, de radio et de télévision, de télétype, de téléphone régional et interurbain, de radiotéléphonie, et répondent

aux besoins de communications stratégiques de la Défense nationale. Elles servent également de chaînon nord-américain pour le réseau des communications du Commonwealth.

Finances En 1972, la recette brute du CN s'est élevée globalement à 1.4 milliard de dollars, tandis que le bénéfice net avant intérêt fut de 48.3 millions. Une lourde charge d'intérêts de l'ordre de 66 millions de dollars, provenant surtout des conditions dans lesquelles la compagnie avait été fondée, entraîna un déficit de 17.8 millions, le moins élevé depuis 1956. Le bénéfice net s'est chiffré à 4.1 millions de dollars de plus que celui de l'année précédente et le déficit à 6.5 millions de moins que celui de 1971.

Les recettes d'exploitation furent de 1.3 milliard de dollars en 1972, soit une augmentation de 117 millions par rapport à 1971. Les frais d'exploitation passèrent à 1.2 milliard de dollars, soit une augmentation de 114 millions.

Toujours en 1972, le CN a transporté 115.3 millions de tonnes de marchandises, soit 5.4 pour cent de plus que l'année précédente.

Les recettes du service voyageurs se sont chiffrées à 66.8 millions de dollars en 1972, soit un accroissement de 3.9 pour cent en regard de 1971.

Services marchandises Le CN, en réorganisant ses services de marketing régionaux, a accompli des progrès considérables qui lui permettent d'utiliser et de bénéficier de toutes les techniques de pointe pour atteindre de nouveaux objectifs, réalisables à présent grâce au Système d'information et de contrôle du mouvement (TRACS) par ordinateur. À cet égard, on a nommé des directeurs de marketing pour chacune des cinq régions du pays desservies par le CN afin de réaliser et de maintenir un chiffre d'affaires maximum.

Le TRACS a donc permis aux clients, abonnés du télex, d'obtenir immédiatement d'un ordinateur tous renseignements utiles sur le mouvement des wagons 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 connaissance porte-à-porte a été conçu comme mesure tendant à la rationalisation de tous les systèmes de documentation.

Services maritimes Le CN assure pour le compte du ministère fédéral des Transports un service de traversiers, reliant le Nouveau-Brunswick, l'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse, l'État du Maine et Terre-Neuve. En 1972, ces traversiers ont transporté 1,667,000 passagers et 631,124 véhicules, indice indubitable de la croissance rapide de l'industrie touristique dans la région atlantique du Canada.

En outre, le CN possède et exploite un navire de croisière sur la côte occidentale du pays. L'an dernier, ce bateau a fait 21 voyages et transporté 5,200 passagers entre Vancouver et Skagway (Alaska).

Service voyageurs On estime que 12,008,500 voyageurs ont profité des services ferroviaires du CN en 1972. Le voyageur ordinaire a parcouru 128.6 milles. Il en résulte que le nombre de milles parcourus en train a été de 1.5 milliard.

L'inauguration de nouveaux modes de service voyageurs, comme la voiture club-restaurant, le café-bar-salon et la voiture superconfort, représente une série d'innovations ferroviaires dont le but est de réduire les frais d'exploitation du service voyageurs tout en améliorant les normes des services fournis à un secteur important du public canadien.

Le CN a établi, à titre expérimental, le *Régime d'autos accompagnées*, entre Toronto et Edmonton, ce qui permet aux intéressés de voyager par chemin de fer et d'emporter leurs automobiles.

Conformément aux directives de la Commission canadienne des transports, les administrateurs du CN et du CP projettent de rationaliser leurs services voyageurs transcontinentaux et maritimes en vue de fournir des services voyageurs par rail qui répondent mieux aux besoins du public canadien.

Télécommunications Le vaste réseau de Télécommunications CN-CP est l'un des plus étendus du monde, assurant la liaison avec tous les points importants du pays, ce qui représente plus de 3 millions de circuits-milles.

En outre, le réseau de relais hertziens des Télécommunications CN-CP (réseau de faisceaux radioélectriques à hyperfréquences), continue d'émettre et de recevoir des données d'affaires, des photos, des messages et des appels de tous les coins du pays, et ce, à la vitesse de la lumière.

Les services de communications fournis aux secteurs des affaires comprennent les suivants: télex, données par télex, dépêches privées, Tel-Text, télémessure, fac-similés, messages par ordinateurs

et transfert des données, télégrammes et câblogrammes, appels téléphoniques régionaux et interurbains à Terre-Neuve, au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et la région nord de la Colombie-Britannique.

Hôtels

Le CN est propriétaire et administrateur de huit hôtels dans de grandes villes canadiennes et il possède une station de villégiature dans les Rocheuses. La compagnie envisage sérieusement d'étendre ses services hôteliers à travers le Canada et de le faire en coopération avec des entreprises privées.

Les recettes hôtelières du CN se chiffraient à 23.9 millions de dollars en 1972, soit un accroissement de 1.7 million ou 7.4 pour cent en regard de 1971.

Biens immobiliers

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

Les projets se poursuivent pour l'aménagement à Toronto d'un Centre métro CN-CP, sur une superficie de 190 acres. La première phase du projet comprendra un nouveau tunnel-rail, un centre de transport intégré, un million de pieds carrés réservés à des locaux commerciaux et à environ 2,000 cellules d'habitation.

Le CN est propriétaire d'une filiale, la Tour CN Limitée, constituée en société afin de construire, de posséder et d'exploiter une tour faisant partie du projet d'aménagement du Centre métro. Outre les diverses installations de transmission des communications, la tour comprendra une salle à manger panoramique et pivotante de 360 places, située entre les niveaux de 1,100 et 1,200 pieds d'altitude, un salon, des postes d'observation intérieurs et extérieurs, un casse-croûte et des espaces réservés aux expositions. La tour de 1,805 pieds sera la plus haute structure autoportante du monde.

RP/A

