

doc
CA1
EA9
R110
FRE
1967
avril



ADA

LIBRARY E A / BIBLIOTHÈQUE A E
3 5036 01063631 7

PAGES DOCUMENTAIRES

DIVISION DE L'INFORMATION
MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES

OTTAWA - CANADA

N° 110

(Révisé en avril 1967)

Dept. of Foreign Affairs
Min. des Affaires étrangères

MAY 26 2004

Return to Departmental Library
Retourner à la bibliothèque

LE PACIFIQUE-CANADIEN

Le Pacifique-Canadien a un ensemble de modes de transport qui est presque le plus complet du monde. A part les chemins de fer, il possède, exploite et dirige une flotte considérable de navires au long cours, de caboteurs et d'unités de navigation intérieure, une ligne aérienne internationale, une chaîne d'hôtels à travers le Canada, un service de messageries à l'échelle mondiale et un réseau complet de télécommunications. Cette compagnie, dont l'activité est fort diversifiée et dont l'actif dépasse trois milliards de dollars, est la plus grande entreprise commerciale du Canada.

Historique

Le Pacifique-Canadien fut formé en 1880 afin de relier la Colombie-Britannique à l'Est canadien par delà les montagnes Rocheuses et les provinces des Prairies alors à peu près inhabitées. Le jeune pays devait alors faire face à la menace de sécession de la Colombie-Britannique. Grâce à la remarquable clairvoyance de certains hommes comme George Stephen, qui devint lord Mount Stephen, premier président de la compagnie, Donald Smith, plus tard lord Strathcona, et sir William Van Horne, alors directeur général et plus tard président de la compagnie, le Pacifique-Canadien a fait l'acquisition de plusieurs tronçons de chemin de fer construits jadis par des organismes gouvernementaux et, après cinq ans de labeurs ardues, il terminait l'aménagement du premier chemin de fer transcontinental canadien.

Le 28 juin 1886, le premier train quittait Montréal pour l'établissement de Port-Moody, en Colombie-Britannique. Un peu plus de six mois s'étaient écoulés depuis le parachèvement de la voie ferrée à Craigellachie (Colombie-Britannique), le 7 novembre 1885.

Lorsque les trains commencèrent à parcourir les Prairies en direction de l'ouest et à franchir les passes des Rocheuses, les prédictions de désastre financier furent nombreuses, car dans ces régions à peine habitées il n'y avait ni marchandises ni voyageurs à transporter. Mais les intrépides dirigeants devaient bien vite susciter le trafic dont ils avaient besoin.

En 1887, on affréta trois navires pour apporter d'Orient à la côte ouest du Canada du thé et de la soie, marchandises que le chemin de fer transportait ensuite vers l'Est. Ces navires ont été les précurseurs de la flotte des "Empress" blancs du Pacifique-Canadien. Les hôtels et les "salons de thé", construits dans des régions désertes pour attirer les voyageurs, se sont transformés depuis en grands hôtels et en luxueuses stations estivales.

Colonisation des grandes Plaines

Le Pacifique-Canadien a amené bien des gens d'Europe et de Grande-Bretagne pour coloniser les Plaines faiblement peuplées; en outre, la compagnie surveille des programmes d'irrigation qui facilitent la culture dans ces régions.

Les services télégraphiques qu'elle utilise pour l'acheminement des trains sont mis à la disposition des agriculteurs des Prairies, puis offerts à toute la population du Canada. Ces services de communications, aujourd'hui fort nombreux et perfectionnés, comprennent la liaison par micro-ondes, télétype, télex et télétex; on les utilise aussi pour la radiodiffusion, la téléphonie et la télévision. Au fur et à mesure que le Canada se développe, le Pacifique-Canadien ajoute à ses installations ferroviaires une gamme de services complémentaires qui sont tous à l'avantage du pays en temps de paix et en temps de guerre.

Services de guerre

Au cours des deux guerres mondiales, les trains et les navires de la compagnie ont assuré le transport des troupes et des approvisionnements. Ses ateliers ont fourni les obus, les chars d'assaut, l'artillerie de bord et les moteurs. Les vaisseaux du Pacifique-Canadien ont servi sur toutes les mers du monde pour le transport des troupes et des munitions, ainsi que comme ravitailleurs et croiseurs auxiliaires.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, le Pacifique-Canadien organise le premier service transatlantique de transport des bombardiers, dont se charge plus tard l'Aviation royale du Canada. Selon le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique, les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien ont mis sur pied des écoles d'aviation.

Exploitation ferroviaire

Le Pacifique-Canadien est la plus grande entreprise de chemins de fer du monde, puisque son capital-actions et ses investissements lui donnent pleine propriété ou maîtrise de 21,400 milles de voie ferrée.

La diésélisation du PC remonte à 1943 et elle contribue grandement à améliorer les méthodes d'exploitation. Sur tout le réseau, le service voyageurs et le service marchandises ont été complètement diésélisés, y compris les centres de triage et les gares.

La compagnie a fait un grand pas dans son programme de modernisation, visant à un service rapide et efficace, lorsqu'en 1955, elle a pourvu les lignes transcontinentales de wagons-voyageurs en acier inoxydable et de voitures à dôme panoramique. Le "Canadian", superbe voiture carénée en acier inoxydable, ne met guère que 70 heures à traverser le pays et offre un service des plus luxueux.

Les wagons à marchandises du PC sont de conception fort moderne. Par exemple, le transport des cargaisons sèches en vrac se fait par wagons à trémie, semblables aux wagons-citernes, et celui des automobiles par wagons à triple plates-formes. D'autres innovations comprennent l'utilisation d'émetteurs-récepteurs radio à trois voies et des containers "intermodaux", dont le transport peut se faire par rail, camion ou bateau.

Les gares de triage se modernisent également, comme le prouve la construction à Montréal, au coût de 13 millions de dollars, d'une gare à butte, la première du genre au Canada, avec rail-frein pour les wagons-marchandises. L'automatisation de l'aiguillage et du freinage permet un triage plus rapide et efficace. Plus tard, on a construit une gare semblable dans la banlieue de Toronto.

Camionnage

On utilise de plus en plus le service rail-route et les wagons plate-forme du PC pour transporter les remorques de camions d'une ville à l'autre. Avant 1957, la compagnie n'acheminait que ses propres remorques par rail-route; aujourd'hui elle offre ce service à tout exploitant autorisé de camions dont les services sont à louer. On a même créé, en 1957, un service distinct pour ce genre de transport, ce qui en dénote l'importance. Dans l'ouest du Canada, la Compagnie de transport du Pacifique-Canadien possède un service rail-route depuis 1954.

Les containers standardisés ou "intermodaux" sont de plus en plus utilisés et ils représentent un autre perfectionnement du service rail-route. On emploie un prototype de container réfrigéré dans le commerce des aliments congelés entre le Canada et la Grande-Bretagne.

Le Pacifique-Canadien a, depuis 1958, des intérêts prépondérants dans la Smithsons Holdings Limited, propriétaire de la Smith Transport Limited, la plus importante compagnie de transport par camions du Canada, qui compte des filiales depuis la Nouvelle-Écosse jusqu'au Manitoba. Dans l'ouest du Canada, la Compagnie de transport du Pacifique-Canadien, filiale de la compagnie de chemins de fer, possède depuis 1947 un service de transport par camions-remorques.

Le service marchandises du Pacifique-Canadien est une innovation en matière de transport. Établi en 1959 dans la Colombie-Britannique, il concentre sous une même direction les wagons-marchandises à chargement incomplet, les camions et les messageries.

La première gare du service marchandises a été construite à Vancouver, terminus du réseau transcontinental du Pacifique-Canadien dans l'ouest du pays, et elle est entrée en service en 1959. Le bâtiment, doté d'un équipement spécial, a été construit au coût de \$840,000. Il a servi de prototype pour les gares importantes de Calgary et d'Edmonton (Alberta) et pour celle de Regina (Saskatchewan).

Des enregistreurs-télétypes automatiques ont été installés pour surveiller la bonne marche des convois de marchandises et en améliorer les mouvements dans les secteurs les plus achalandés du réseau.

1-17-88 91

Le Pacifique-Canadien possède un système intégré de traitement des données statistiques (IDP), plus complet et que celui de tout autre chemin de fer du monde. Ce dispositif "IDP" recueille les renseignements de régions très éloignées les unes des autres et les transmet à une centrale pourvue de deux grands appareils électroniques. L'IBM-705 du Pacifique-Canadien est en service depuis le début de 1957. Après le type I, le type II et le type III de cette IBM-705, le Pacifique-Canadien possède, depuis septembre 1961, un calculateur électronique IBM-7080 avec ses pièces composantes et accessoires.

Cette calculatrice commerciale, la plus puissante du monde et la première du genre à l'extérieur des États-Unis, constitue l'installation la plus perfectionnée qui existe pour le traitement des données dans le domaine du transport. Cette simplification des méthodes d'information est une grande source de bénéfices et d'économies; en outre, elle permet d'obtenir avec une rapidité inégalée une énorme quantité de renseignements nouveaux, fort utiles à la Direction dans les décisions qu'elle doit prendre.

Navigation

Dès 1892, les premiers "Empress" de la Compagnie font la traversée de l'Océan Pacifique. En 1939, lorsque la Seconde Guerre mondiale est déclenchée, le Pacifique-Canadien met à la disposition de l'Amirauté britannique 18 long-courriers d'une jauge brute de 324,738 tonneaux; il en perd 10 au cours des attaques navales.

Jusque-là le PC comptait surtout des cargos mixtes et des paquebots, toutefois par l'entremise d'une filiale, "la Canadian Pacific Bermuda Ltd.", la compagnie lance une flotte marchande de long-courriers pour le transport en vrac. Deux grands cargos-citernes de 65,000 tonnes ont été construits dans des chantiers japonais et seront affrétés par les principales sociétés pétrolières. La "CP Bermuda Ltd" est entrée en service en 1965 après avoir acheté et armé un cargo de 13,000 tonnes, le "R.B. Angus", qui transportera du Canada au Japon des concentrés de plomb et des produits du bois.

Dès 1957, anticipant l'inauguration de la Voie maritime du Saint-Laurent, le Pacifique-Canadien établit un service transatlantique des Grands Lacs pour le transport des marchandises et, en 1959, la compagnie avait pris quatre navires à fret. En 1961 et 1962, elle en affrète six pour ce service.

La "British Columbia Steamship", filiale du Pacifique-Canadien, assure la liaison entre Nanaimo (île de Vancouver) et le port de Vancouver; en outre, elle dessert Victoria, Seattle et Skagway (Alaska). De plus, les navires du Pacifique-Canadien font le transport des marchandises et des voyageurs sur les Grands lacs, ainsi que dans la baie de Fundy entre Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) et Digby (Nouvelle-Écosse).

Aviation

En 1942, les lignes aériennes du Pacifique-Canadien (CPA) sont établies par le fusionnement de dix services canadiens plus petits, qui se trouvaient dans une situation précaire à cause de la concurrence outrée et du manque de capitaux.

Le réseau aérien du PC s'étend sur 7,000 milles canadiens; il dessert chaque jour Vancouver-Winnipeg-Toronto-Montréal, service transcontinental créé en 1959; de plus, il relie le Sud et les Territoires du Nord-Ouest qui se développent rapidement. Le gouvernement vient d'autoriser un prolongement limité de la ligne transcontinentale. La CPA sillonne environ 50,000 milles de voies internationales. Des avions à réaction "Super DC-8" relient le Canada aux pays suivants: Australie, Nouvelle-Zélande, Hawaï, Japon, Hong-Kong, Mexique, Pérou, Chili, Argentine, Açores, Portugal, Italie, Espagne et Pays-Bas. En octobre 1965, la CPA inaugurerait le service Toronto-Montréal-Amsterdam, en novembre 1966, la ligne directe Toronto-Honolulu et, en janvier 1967 celle de Vancouver-San Francisco.

La CPA a commandé quatre "Douglas Spacemasters", modèle allongé de l'avion à réaction DC-8, qui pourra transporter 205 passagers. La livraison de ces appareils doit commencer en septembre 1967. Six autres avions à réaction 727-200 sont commandés également pour assurer en premier lieu le service de liaison Vancouver-Whitehorse (Yukon). Un programme à longue échéance prévoit que les États-Unis livreront trois appareils supersoniques dès la décennie 1970.

Les services de transport par le rail, par camions, par navires et par avions sont parfaitement intégrés au sein de la compagnie. Le service international des colis-marchandises est assuré sans encombre par eau et par chemin de fer. Les services de marchandises et de transport rail-route assurent la coordination des transports par camion et chemin de fer; le même mode d'intégration vaut pour les cargaisons par avion et camion.

Hôtels et stations de villégiature

Le Pacifique-Canadien possède des hôtels et des stations de villégiature dans tout le Canada. A Toronto, le Royal York est le plus vaste hôtel du Commonwealth. En 1959, on inaugurerait l'aile de 400 pièces entièrement climatisées du Royal York, hôtel qui compte désormais 1,600 chambres lui permettant de recevoir maints congrès.

Pendant la guerre, le Château Frontenac de Québec fut, à deux reprises, le lieu de rencontre de Roosevelt et de Churchill; le roi Georges VI et la reine Élisabeth y ont résidé en 1939, lors de leur visite au Canada, puis en 1951, la princesse Élisabeth et le duc d'Édimbourg.

Le PC compte aussi les hôtels suivants: l'Algonquin à St-Andrews (Nouveau-Brunswick), le Royal Alexandra à Winnipeg, le Saskatchewan à Regina, le Palliser à Calgary, le Banff Springs et le Château du Lac Louise dans les Rocheuses, et l'Empress à Victoria (Colombie-Britannique), où un hôtel-motel de 100 chambres a été inauguré en 1961.

Télécommunications

Le Pacifique-Canadien possède son propre service de télécommunications. Il installait déjà des lignes télégraphiques à mesure que la construction de la voie ferrée progressait vers la côte occidentale du Canada. Aujourd'hui son service de télécommunications rayonne dans le monde entier. L'expansion du réseau est allée de pair avec celle du chemin de fer et de la nation canadienne,

de sorte qu'aux premiers services télégraphiques, on a ajouté la télévision, la radio, le télétype, le télex, le télétex et le téléphone. Ce réseau moderne s'étend sur environ 200,000 milles.

Au début de 1962, on a commencé l'installation d'un réseau général micro-ondes de 3,000 milles entre Montréal et Vancouver. Propriété et exploitation conjointes du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, cette entreprise de 36 millions de dollars fournit aux maisons d'affaires canadiennes des circuits de haute qualité et de haute puissance. De nouveaux modes de communication sont utilisés, notamment: le télex qui comprend le télétype et le téléphone combinés; le télétex qui permet à un abonné du télex d'envoyer un message à un non abonné; la télémétrie, permettant le contrôle d'équipement par télécommande, ainsi que le "télébid" et la transmission de fac-similés (principalement photo-télégraphie).

Messageries

La compagnie de messageries du Pacifique-Canadien offre des services financiers et des transports par air, par terre et par mer à l'échelle mondiale, tant au Canada qu'à l'étranger. Cette organisation compte près de 6,000 bureaux et des correspondants répartis dans le monde entier.

Carburants

La compagnie annonçait, en janvier 1958, la création de la Canadian Pacific Oil and Gas Limited, chargée d'effectuer des travaux d'exploration et d'exploitation du pétrole, du gaz et d'autres ressources minières. La nouvelle Compagnie possède des droits miniers sur environ 12.8 millions d'acres dans les provinces des Prairies, droits miniers concernant le pétrole et le gaz dans presque toute la région.

Investissements

En septembre 1962, le Pacifique-Canadien annonçait la création d'une nouvelle filiale, la Canadian Pacific Investments Limited, afin de consolider entre ses mains les placements du PC dans les secteurs autres que ceux du transport. La CPIL contrôle cinq grandes filiales et elle investit des capitaux dans maintes autres entreprises, y compris l'industrie des pâtes et papiers, des pipelines, des institutions financières et des entreprises d'exploitation des mines et métaux. Les cinq filiales en question sont: Canadian Pacific Oil and Gas Limited, Marathon Realty Company Limited, Pacific Logging Company Limited, Canadian Pacific Hotels Limited et Consolidated Mining and Smelting Company of Canada Limited.

RP/A

