

doc
CA1
EA9
R111
FRE
1967 mai



NADA

PAGES DOCUMENTAIRES

DIVISION DE L'INFORMATION
MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES

OTTAWA - CANADA

Dept. of Foreign Affairs
Min. des Affaires étrangères

MAY 26 2004

Return to Departmental Library
Retourner à la bibliothèque du Ministère

N° 111

(Révision de mai 1967)

LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

L'histoire des chemins de fer Nationaux du Canada, vieille de 131 ans, remonte jusqu'en 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 XIX^e siècle et du début du XX^e 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.

On achevait la construction des grandes routes de l'Ouest lorsque la guerre de 1914-1918 a éclaté et tari les sources étrangères de financement. On était au bord de la faillite. Pour éviter tout embarras aux institutions financières du pays et sauvegarder le crédit de celui-ci à l'étranger, le Gouvernement a pris possession des chemins de fer et en a assuré l'exploitation.

Origines du CN

Les chemins de fer Nationaux du Canada, ainsi qu'on les désigne aujourd'hui, ont vu le jour à l'automne de 1922. Ils ont été fondés sur la recommandation qu'une Commission royale présenta au Gouvernement: "Que tous les chemins de fer du Dominion soient exploités par les commissaires 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".

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 acquérir un prestige comparable à celui du "Pacifique-Canadien", compagnie depuis longtemps solvable.

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 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.

Diversité des services

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

La compagnie exploite plus de 34,000 milles de voies, dont plus de 1,700 milles aux Etats-Unis. Pour augmenter ce réseau et pour assurer la livraison des marchandises à domicile, le CN possède un vaste parc de camions et un service de transport rail-route (piggyback). Il a récemment élargi son service de "containers".

Le National-Canadien utilise en outre 6 bacs transbordeurs sur la côte orientale du Canada, ainsi que 14 caboteurs qui desservent Terre-Neuve et le Labrador. Un "aquatrain", ou bac transbordeur de wagons-marchandises, assure un service hebdomadaire entre Prince-Rupert (Colombie-Britannique) et Whittier (Alaska).

On offre aux voyageurs des tarifs intéressants dans le cadre du plan Rouge, Blanc ou Bleu, des tarifs spéciaux pour groupes, de facilités de transport des voitures par rail, des repas à titre gracieux inclus dans le service du wagon-lit ou du wagon-salon, puis des voitures panoramiques et des salons attrayants, autrement dit, une foule de services spéciaux destinés à rendre votre voyage confortable et agréable. On offre aussi au voyageur l'hospitalité des hôtels du CN bien situés dans huit villes importantes du Canada, ou l'ambiance de détente d'une station estivale à Jasper Park Lodge. Il y a en outre des croisières de luxe sur le S.S. *Prince-George* entre Vancouver et Skagway en Alaska.

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 facsimilés de cartes météorologiques et de données pour les ordinateurs et les calculatrices. Elles contribuent aux services de télex, des réseaux de radio et de télévision, de télétype, de téléphone régional et interurbain et répondent aux besoins stratégiques de la défense nationale. Elles servent également de lien nord-américain pour le Réseau de Communications du Commonwealth.

Finances

Il ne s'en fallait que de 1.4 million de dollars pour que le total des revenus bruts pour l'année 1966 atteigne le niveau du milliard de dollars, alors que le profit net, avant intérêt, était de 40.1 millions de dollars. Une charge très lourde d'intérêt de 64.7 millions de dollars, provenant surtout des conditions dans lesquelles la compagnie a été fondée, a entraîné un déficit de 24.6 millions de dollars. Toutefois, le profit net de 40.1 millions de dollars était de 40.7 p. 100 supérieur à celui de l'année dernière et le déficit total de 24.6 millions de dollars était de 26.3 p. 100 inférieur à celui de 1965. Ce dernier chiffre indique la continuation d'une tendance qui a permis de réduire le déficit total de 63.6 p. 100 depuis 1960.

Les recettes d'exploitation de 1966 étaient de 906.1 millions de dollars, une augmentation de 9.5 p. 100 par rapport à 1965. Les dépenses d'exploitation ont augmenté de 7.9 p. 100, pour atteindre 881.9 millions de

dollars, en raison surtout de l'augmentation des salaires, des frais de pension et de dépréciation.

Le National-Canadien a transporté 102.1 millions de tonnes de cargaison en 1966, et en a tiré un revenu sans précédent de 717.2 millions de dollars: c'est le revenu du service-marchandises le plus élevé de toute l'histoire du CN.

Les revenus du service-voyageurs ont été de 67.5 millions de dollars en 1966, ce qui représente le chiffre le plus élevé depuis 1945, et une augmentation de 15.8 p. 100 par rapport à l'année précédente.

Service marchandises

Le CN a intensifié ses efforts de commercialisation et de vente durant les dernières années. Une nouvelle répartition des fonctions effectuée au sein de la direction du Service des ventes marchandises, vise à permettre à la compagnie de mieux prévoir et satisfaire les besoins de sa clientèle. En outre, des études à long terme du marché se poursuivent pour repérer les marchés de transport en voie de développement afin que la compagnie puisse faire face aux besoins futurs de façon efficace.

Plus de 6,000 nouveaux wagons à marchandises ont été mis en service au cours des deux dernières années. Bon nombre d'entre eux sont conçus pour le transport de marchandises déterminées. La compagnie a aussi acheté 30 locomotives diesel à haute puissance et elle en a commandé 145 autres.

On vient d'inaugurer sept nouveaux terminus dans les provinces Maritimes, le Québec, l'Ontario et la Saskatchewan, dans le but précis de mieux assurer les services "rail-route" pour le trafic-marchandises actuel. Afin de ne pas être dépassé par l'expansion rapide que connaît le service marchandises de la compagnie, le CN vient de doter ce service de 400 wagons plats de transport "rail-route" (piggyback), de 32 wagons "porte-containers" et d'environ 600 "containers" accompagnés du matériel accessoire pour faciliter le transfert entre les unités de transport "rail-route".

Services maritimes

On vient d'ajouter deux nouveaux bateaux à la flotte de la côte orientale: le S.S. *Patrick Morris*, bateau-container équipé d'un système de réfrigération, pour le Détroit de Cabot; et le M.V. *Leif Eiriksson*, bateau passeur pour automobiles et voyageurs, entre North-Sydney et Port-aux-Basques (Terre-Neuve).

Service voyageurs

Près de 18 millions de voyageurs ont profité des services de train du CN en 1966. Le voyageur ordinaire a parcouru 118 milles, ce qui représente une augmentation de 9 p. 100 par rapport à l'année dernière. Il en résulte que le nombre de milles parcourus a augmenté de 12 p. 100 pour atteindre environ deux milliards, le chiffre le plus élevé pour le trafic-voyageurs depuis 1946.

La convention d'exploitation commune entre le CN et le Pacifique-Canadien prenant fin en 1965, un accord a été conclu entre les deux compagnies.

Le CN assurerait les services voyageurs entre Montréal et Toronto et entre Ottawa et Toronto, et les deux compagnies auraient des services de trains séparés entre Montréal et Ottawa. Une fois cette entente conclue, le CN a pris des dispositions pour améliorer le service dans ces régions. Le Rapido, train rapide et direct entre Montréal et Toronto, est une de ces innovations jouissant d'un tel succès, que le nom est devenu l'enseigne de ce genre de service de "prestige". On a inauguré un deuxième service de Rapido entre Toronto et Montréal et entre Montréal et Québec.

Le National-Canadien estime qu'il existe un important marché touristique dans le sud-ouest de l'Ontario. Cette région est particulièrement appropriée pour l'exploitation d'un nouvel équipement dont la livraison doit avoir lieu en 1967. Les horaires s'amélioreront et le trajet deviendra plus commode et plus confortable avec l'avènement de ces nouveaux trains.

D'énergiques préparatifs ont eu lieu en 1966 en vue de l'arrivée des trains Turbo, dont on fera l'inauguration entre Montréal et Toronto pendant l'été de 1967. Le train Turbo, qui possède des lignes aérodynamiques et dont la puissance motrice est fournie par des turbines à gaz, représente une conception nouvelle dans le domaine du matériel ferroviaire roulant pour le trafic-voyageurs. On le considère comme le plus grand progrès des cent dernières années en matière de technologie des chemins de fer.

Télécommunications

A une époque où l'homme fait des progrès techniques passionnants, et où il exige des services de télécommunications de plus en plus rapides et diversifiés, le CN a poursuivi ses recherches dans ce domaine.

Le système de circuit électronique, la Centrale d'information, à Toronto, a manié une moyenne d'un million de messages par mois. De nouvelles centrales de télex ont été ajoutées, ce qui fait un total de 87, desservant 1,031 collectivités et 12,150 abonnés. La construction de la ligne à plusieurs voies entre Hay-River et Inuvik est achevée, ce qui apporte les services de télex, de téléphone et de radio à Inuvik et aux collectivités de la vallée du Mackenzie et des Territoires du Nord-Ouest. L'expansion des services de télécommunications du CN à Terre-Neuve comprend l'addition de 4,000 nouveaux abonnés.

Hôtels

Les neuf hôtels du CN contribuent toujours largement au revenu de la compagnie ainsi qu'à son prestige. Un programme quinquennal de rénovation et de modernisation des hôtels du CN tirait à sa fin en 1966.

Biens immobiliers

Le chemin de fer possède d'importants biens immobiliers au centre de nombreuses villes canadiennes, qu'il continue à exploiter en collaboration avec des entreprises privées.

C'est à Montréal que se poursuit le projet le plus spectaculaire de développement foncier: on compte maintenant huit grands édifices à bureaux,

y compris l'édifice de la Banque Royale du Canada qui a 42 étages, l'hôtel Queen Elizabeth qui possède 1,200 chambres et la Place Bonaventure. Ce dernier édifice est un des plus importants centre 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.

La mise en valeur de propriétés immobilières du CN se poursuit également à Campbellton, Saskatoon, Edmonton, Vancouver et Prince-Rupert.

L'industrie canadienne des transports se trouve maintenant au seuil d'une ère nouvelle qui s'est ouverte en 1967, avec la promulgation de la Loi sur les transports nationaux. Pour la première fois dans l'histoire du Canada, une législation énonce une politique globale des transports nationaux, ayant pour objet d'établir un système qui soit vraiment national et qui permette d'utiliser le mieux possible les moyens de transport disponibles, au coût le plus bas possible.

La Loi sur les transports nationaux a permis d'adopter une attitude entièrement nouvelle à l'égard des problèmes traditionnels des transports et a donné plus de libertés aux chemins de fer pour une exploitation efficace au sein d'une industrie des transports où la concurrence est extrêmement vive.

Pendant les années d'après-guerre, le CN s'est consacré à édifier une compagnie de transports compétente sur le plan technique, tournée vers l'avenir et prête à jouer son rôle au sein d'un système national de transports, qui, comme l'explique la Loi, contribuera "à maintenir le bien-être et l'essor économiques du Canada".

RP/A

DOCS
CA1 EA9 R111 FRE
1967 mai
Les chemins de fer nationaux du
Canada. --
55614895

LIBRARY E A / BIBLIOTHÈQUE A E



3 5036 01063636 6