



LA BANQUE ROYALE DU CANADA

BULLETIN MENSUEL

SIÈGE SOCIAL: MONTRÉAL, AVRIL 1954

LES CHEMINS DE FER DU CANADA

PAR tête d'habitant, il y a plus de transport par chemin de fer au Canada que dans tout autre pays du monde, et le coût de l'unité de transport y est le plus bas de tous les pays à monnaie ferme.

Notre niveau d'existence et notre développement économique dépendent de l'abondance des moyens de transport. Le Dr R. W. Miller, de l'Université d'Harvard, a dit que les Etats-Unis et le Canada cesseraient dans un mois d'être des collectivités organisées et civilisées si les transports venaient à être sérieusement paralysés.

Comme nous l'avons dit si souvent dans ces Bulletins, nos trésors de ressources naturelles sont là depuis des millénaires, mais il a fallu que l'homme exerce son génie pour les découvrir et déploie son énergie pour les mettre au service de l'humanité. Le transport tel qu'il est aujourd'hui est le fruit de notre génie et de notre travail.

La charpente, outre beaucoup d'autres parties importantes de l'ossature, des transports modernes du Canada, est constituée par 45,000 milles de chemins de fer. Ces lignes de chemins de fer ont ouvert l'ouest à l'agriculture, relié les différentes parties du Canada en une nation vigoureuse, et permis d'exploiter les forêts et les minéraux de l'est et du centre. Aujourd'hui elles transportent nos produits aux ports de mer pour expédier dans le monde entier et aux marchés de ce continent.

Les chemins de fer sont un des facteurs qui déterminent la situation économique relative des différentes régions. Montréal, Halifax, Saint-Jean et Vancouver ont l'avantage naturel d'être des ports de mer, mais les lignes de chemins de fer procurent cet avantage aux villes de l'intérieur comme Winnipeg, Regina et Edmonton, aux champs de minerai du nord du Québec et de l'Ontario, et aux régions agricoles partout ailleurs.

Aux bienfaits matériels que nous devons aux chemins de fer, il faut ajouter les avantages intellectuels et moraux. Il ne suffit pas de pouvoir voyager rapidement d'un endroit à l'autre, mais les échanges de vues et la dissémination de la culture et des idées aident à faire

disparaître les antipathies nationales et provinciales. Les idées, comme les marchandises, sont faites pour être répandues dans le monde entier.

Chemins de fer canadiens

Combien de chemins de fer avons-nous au Canada? Il y a deux réseaux si vastes qu'à toutes fins utiles ils constituent à eux seuls les chemins de fer du Canada mais, à part les Chemins de fer Nationaux et le Pacifique-Canadien, nous avons plusieurs importants chemins de fer régionaux exploités indépendamment, dont le parcours est de 5,400 milles.

Tout en nous vantant d'avoir plus de milles de chemins de fer par tête que tout autre pays, il est bon de nous rappeler nos débuts. Quelques années après l'inauguration du premier chemin de fer entre Liverpool et Manchester, un groupe d'hommes d'affaires de Montréal obtint une charte pour la construction du chemin de fer du Champlain et du Saint-Laurent. Cette ligne de 14 milles et demi, reliant le Saint-Laurent au Richelieu, commença son service en 1836, et pendant dix ans fut le seul chemin de fer en Amérique britannique du Nord.

Il y a eu trois grandes phases de construction ferroviaire. De 1850 à 1860, construction du Grand Tronc et du Great Western; de 1870 à 1880 et de 1880 à 1890, l'Intercolonial et le Pacifique-Canadien; et de 1900 à 1917, le Grand Tronc Pacifique, le Transcontinental National et le Canadian Northern.

En 1867, les colonies avaient au moment de la confédération 2,529 milles de chemins de fer qui avaient coûté environ 160 millions de dollars.

Le Pacifique-Canadien

La première voie ferrée débouchant à l'ouest portait un audacieux défi au sort et à la nature. Il avait fallu passer à travers les roches, construire des ponts sur les muskegs du nord de l'Ontario, poser le rail sur plus d'un millier de milles de plaines sans chemins, et percer quatre chaînes de montagnes pour arriver à l'Océan pacifique. Sur un parcours de près de 2,000 milles la ligne n'avait pas en vue, pas même en per-

spective, assez de revenu pour faire marcher les trains. Elle n'avait rien pour la recommander, sinon la vision de l'avenir.

Mais sa construction fut attaquée avec tant d'énergie que le dernier crampon fut rivé cinq ans et demi avant la date du contrat. Le premier train de Montréal au Pacifique arriva à Port Moody en juillet 1886. Le "grand désert" tant redouté par les détracteurs du Canada n'existait plus.

Nous avons mentionné le 'dernier crampon' de la ligne trans-continentale du C.P.R. Toutes les constructions de lignes comportent une cérémonie du "dernier crampon", (il y a quelques mois seulement le président du C.N.R. a posé le dernier crampon de l'embranchement de Lynn Lake au nord du Manitoba), mais en réalité il n'y a jamais de dernier crampon, car les chemins de fer doivent croître ou périr. En 1952, le C.P.R. a dépensé 60 millions de dollars pour améliorations et additions, et se propose de faire 475 millions de dollars d'immobilisations au cours des cinq années suivantes pour remplacer le matériel usé et continuer le programme d'amélioration et d'agrandissement nécessaire pour marcher de pair avec notre expansion économique.

Les Chemins de fer Nationaux

Sous le rapport de la longueur, les Chemins de fer Nationaux sont le plus grand réseau de l'Amérique du Nord, et le seul qui desserve nos dix provinces. A ses 24,150 milles de voie principale il faut ajouter 9,000 milles de voies secondaires, dépôts de marchandises, voies de garage et embranchements, ce qui fait en tout 33,046 milles. Le réseau possède 5,000 gares, près de 6,000 ponts et 64 tunnels. C'est la compagnie qui a le plus d'employés au Canada et qui fait le plus d'achats.

Les Chemins de fer Nationaux du Canada (C.N.R.) comprennent, entre autres, le premier chemin de fer du Canada qui, incorporé dans le Grand Tronc en 1852, a de la sorte fait partie du réseau créé en 1923 par le gouvernement désireux d'amalgamer les nombreuses lignes qu'il avait acquises pour les sauver de la banqueroute. Ce n'était pas là un essai délibéré de socialisme de la part du gouvernement, mais un moyen d'éviter une crise désastreuse du transport. Tout avait été essayé avant d'en arriver là.

Les lignes étaient pour la plupart mal outillées et en mauvais état. Un grand nombre avaient été construites dans des régions qui ne produisaient pas de revenus. Il s'agissait non seulement de rétablir la voie et le matériel, de remonter le moral, et de réunir des parties disparates en un tout homogène, mais d'assumer la responsabilité de toutes les dettes et le fantastique fardeau de leur intérêt.

Aujourd'hui, le C.N.R. a de nombreuses raisons d'être fier. Il a mis en service la première locomotive électrique-diesel dans l'Amérique du Nord. Son matériel roulant s'améliore constamment. Ses frais d'immobilisations pour 1952 se chiffrent à 125 millions de dollars, y compris 82 millions pour achat de nouveau matériel.

Le C.N.R. et le C.P.R.

Il est impossible de comparer exactement les deux réseaux. Comment, en effet, faire le parallèle entre un chemin de fer construit pour ainsi dire tout d'une pièce, et un assemblage de lignes n'ayant non seulement aucun rapport entre elles, mais la plupart du temps concurrentes.

La majorité des représentants provinciaux et autres, comparaisant devant la Commission royale des Transports se déclarèrent en faveur du présent système de deux grands réseaux, ajoutant comme corollaire qu'il est nécessaire que le Pacifique-Canadien soit capable de subsister, et de fonctionner comme compagnie privée.

La fusion a peu de partisans. Diverses formes d'exploitation en commun ont été soigneusement étudiées et rejetées. La fusion a été vigoureusement combattue par les syndicats ouvriers (qui craignent les pertes d'emploi), par les chargeurs (qui se demandent si le service serait aussi bon sans concurrence), et par les petites villes (dont la plupart souffriraient si les économies d'exploitation exigeaient des abandons de lignes.)

Il existe une bonne mesure de collaboration entre les chemins de fer. Un excellent service de transport est assuré par le C.N.R. et le C.P.R. grâce aux trains en commun qui éliminent beaucoup de concurrence inutile et permettent d'établir des horaires plus commodes. La standardisation des wagons de marchandises, réalisée en commun, a profité aux deux réseaux.

Services ferroviaires

Ces deux chemins de fer canadiens desservent toutes les parties du pays. Les recettes encaissées à Halifax sur l'Atlantique et à Vancouver, à 3,500 milles de là sur le Pacifique, sont portées dans le même livre. Il est possible de transporter un chargement sur un parcours de 4,506 milles entre St. John's, Terre-Neuve, et Prince-Albert, C.-B. Les chargements effectuent en moyenne un parcours de 1800 milles entre l'est et l'ouest; la moyenne générale a été de plus de 400 milles par chargement en 1949. Au Royaume-Uni elle n'était que de 72 milles en 1948.

C'est au fait que les chemins de fer sont capables de transporter de grandes quantités de matières premières aux centres de fabrication et de distribuer ensuite les produits aux quatre coins du pays et aux ports d'embarcation, que le Canada doit sa prospérité industrielle. Sauf les pipelines pour les liquides, aucun autre moyen de transport terrestre ne peut faire concurrence aux chemins de fer sous le rapport du bon marché.

Les chemins de fer du Canada font constamment des améliorations et des additions à leur service, tels que accélérations de transport, trains rapides de marchandises, et trains "spéciaux" pour bétail et marchandises périssables. Les chiffres du C.N.R. pour les 25 dernières années font foi de ces progrès. Par comparaison avec le "boom" de 1928, les chiffres du C.N.R. en 1952 accusent une augmentation de 67 pour cent dans le transport des marchandises au moyen de

6 pour cent moins de locomotives et 5 pour cent moins de wagons, avec une augmentation de 27 pour cent dans la vitesse moyenne des trains de marchandises.

Les deux compagnies vont aujourd'hui de la porte de l'expéditeur à la porte du destinataire. Ces services par train et camion, pour les chargements de moins d'un wagon et les paquets, ne sont plus une nouveauté, mais font partie de la routine. Non seulement ils accélèrent et facilitent les livraisons entre les grandes villes comme Toronto et Montréal, mais ils desservent également des endroits moins importants.

Le service des voyageurs n'est pas négligé non plus, quoique les recettes ne soient guère encourageantes. Celles du C.N.R., par exemple, ne sont que de 8 pour cent du revenu total.

Le rapport de la Commission des Transports de 1951 dit en conclusion que "les services-marchandises et voyageurs sont indispensables, et si les tarifs-voyageurs ne peuvent produire les recettes suffisantes pour que le service-voyageurs fasse ses frais, le trafic-marchandises devra en supporter le fardeau."

Les deux réseaux exploitent de nombreux services auxiliaires: hôtels, télégraphes, messageries, bateaux, lignes aériennes; ils font tous les deux des recherches, aident le développement agricole, et collaborent à l'établissement des immigrants. Ils ont chacun un service destiné à aider le Canada à développer ses industries et mettre en valeur ses ressources naturelles.

Problèmes

Comme toutes les autres industries, les chemins de fer ont leurs problèmes et, naturellement, ce sont pour la plupart des problèmes d'ordre financier. Un intéressant mémoire sur les transports du Canada, par le Dr. H. A. Innis, un des commissaires, est publié en appendice au *Rapport de la Commission Royale des Transports*, du 9 février 1951, qu'on peut se procurer chez l'Imprimeur de la Reine, à Ottawa.

M. Donald Gordon, C.M.G., président du Conseil d'administration et président des Chemins de fer Nationaux a dit dans un discours: "Les chemins de fer doivent justifier leur existence en donnant le genre de service que le public désire au prix qu'il est prêt à payer. Les chargeurs, les voyageurs et autres clients des chemins de fer ne viennent pas à nous pour des raisons sentimentales ou parce qu'ils n'ont pas d'autre choix. De fait, la concurrence qui se fait de plus en plus sentir dans le domaine des transports a apporté un grand changement dans le climat économique, et exige des efforts constants de la part de la direction et des employés en général."

La Commission Royale mentionne la concurrence du camionnage et dit que c'est un facteur qui rend de plus en plus difficile les expéditions par chemins de fer à un taux payant. "Au Canada central, la concurrence routière a pris une telle expansion qu'elle arrache aux compagnies leurs recettes en leur enlevant une bonne part de leur trafic le plus profitable, au point qu'elles sont forcées de réduire leur taux à un niveau dangereusement bas dans l'espoir d'en conserver une partie."

La Commission ajoute que la difficulté du problème est compliquée par le fait que la quasi-totalité du transport routier des marchandises relève de la juridiction provinciale, et non fédérale; en outre ce trafic est partagé entre les camions privés qui transportent les marchandises de leurs propres propriétaires, et les camions loués.

M. Mather, président du Pacifique-Canadien, a touché sur la question au mois de septembre. Il a fait remarquer que les chemins de fer n'ont plus le monopole des transports par terre, mais qu'ils sont en concurrence avec les camions qui roulent sur des routes construites et entretenues par l'Etat, avec le transport aérien et avec les pipelines. Le public et les politiciens continuent de faire comme si les camions, les avions et les pipelines n'existaient pas, et les anciens règlements continuent de s'appliquer aux chemins de fer.

M. Mather exprime ainsi sa solution: "Aucune compagnie de transport soumise à la concurrence ne doit être mise, de propos délibéré ou par mégarde, en état de fournir un service ou de remplir une obligation à un taux ou à des conditions qui, manifestement, ne couvrent pas le coût du service. Ce principe, à mon avis, a pour corollaire évident qu'aucune compagnie de transport ne peut continuer d'être soumise à une obligation dont elle ne puisse se soustraire par une hausse de taux ou par l'abandon du service, dans le cas où celui-ci deviendrait un fardeau."

Il est temps que tous les intéressés revisent leur attitude à l'égard des économies effectuées par les abandons de services, dit la Commission qui continue dans son rapport: "Nos chemins de fer devraient pouvoir pratiquer de pareilles économies (comme aux États-Unis) lorsque l'exploitation d'une ligne devient, par exemple, en grande partie inutile ou nettement improfitable, et à plus forte raison quand il est prouvé que d'autres entreprises peuvent assurer un service convenable."

Progrès

Malgré leurs problèmes, les chemins de fer continuent à faire de leur mieux pour améliorer leur service.

Le remplacement des locomotives à vapeur par des diesels s'accroît, et ce changement comptera dans l'histoire comme un des plus grands progrès de notre époque.

La diesel démarre plus vite avec un plein chargement et sa traction est plus grande; elle est utilisable 90 pour cent de la journée au lieu de 50 pour cent comme la locomotive à vapeur; ses frais d'entretien sont moins élevés. Elle offre la chance de développer de nouvelles sources de trafic profitable et de réduire le coût des trains locaux et des embranchements.

Comme autre preuve de progrès, citons le nouvel outillage pour la manutention des wagons et des marchandises aux gares d'arrivée et de transbordement, ainsi que le nouveau poste d'aiguillage du C.P.R. à Montréal où, en pressant un bouton, on peut aiguiller un train de 85 wagons en 25 minutes et en envoyer les

wagons sur une des 48 voies où se forment les trains pour autant de destinations. Ce poste aiguille en moyenne 2,300 wagons par jour.

Vitesse

La vitesse ne nous passionne pas comme dans d'autres pays. Il y a une bonne raison pour cela. Nous sommes desservis par deux grands réseaux, tandis que les Etats-Unis, par exemple, ont plusieurs centaines de petites lignes régionales. Les chemins de fer canadiens s'attachent à soutenir leur allure sur tout le parcours plutôt que de la forcer entre certains points.

Nous n'avons pas de trains rapides "directs". Il n'y a pas assez de voyageurs allant directement de Montréal à Vancouver, par exemple, pour justifier un train spécial. Le stade de notre développement demande le genre de service que nous avons. Les trains canadiens, qui s'arrêtent à beaucoup de gares, transportent en même temps une grande quantité de messageries. Ce service augmente, au lieu de diminuer, parce que les arrêts facultatifs d'il y a quelques années deviennent de plus en plus réguliers, et la population dans les alentours devient de plus en plus nombreuse.

Les compagnies de chemins de fer estiment que ce serait mal servir les intérêts du pays que de faire parade de trains rapides entre les grandes villes en ignorant les milliers de petites villes sur le parcours.

Programme de transport

Chaque forme de transport a ses avantages et ses inconvénients; chacune est capable de fonctionner économiquement et avantageusement dans certains domaines. Quand un chargeur veut envoyer une petite quantité de marchandises pas trop loin pour livrer rapidement, il a les camions. Quand il attend un paquet léger d'un endroit éloigné, il le fait expédier par avion. Le transport par eau, s'il est à portée, fait l'affaire des cargaisons volumineuses quand on n'est pas pressé. Les pipelines conviennent évidemment le mieux au transport du pétrole. Et si le chargeur recherche le bon marché, à une vitesse raisonnable, il se sert du chemin de fer.

L'histoire de la législation au Canada indique que le Parlement a toujours senti que le gouvernement devrait s'intéresser personnellement aux chemins de fer. En réalité, les chemins de fer du Canada ont été projetés et construits comme démonstrations d'intérêt public, souvent avec l'aide de subsides recommandés par le gouvernement, approuvés par le Parlement et fournis par le peuple du pays. Ils sont le fruit de la patience et ferme résolution de créer un pays qui n'était pas le résultat naturel de la géographie économique. Les grands réseaux de chemins de fer en ont "cousu" les pièces d'un océan à l'autre. La politique nationale qui en est l'inspiratrice est exposée en détail dans le *Rapport de la Commission Royale des Transports*.

Un but important de la politique nationale en matière de transport est que les deux grands réseaux puissent fonctionner de pair et fournir les services nécessaires au pays, tout en assurant un contrôle et un équilibre réciproques, sans empêcher la compagnie privée de subsister, de progresser et de réaliser des recettes raisonnables.

La Commission fait remarquer dans son rapport que quoique le C.P.R. ait le droit de gagner un revenu raisonnable sur ses placements, le C.N.R., comme entreprise sociale exploitant certaines propriétés et fournissant certains services quelle que soit leur valeur commerciale, devrait essayer de se tirer d'affaire à des taux jugés raisonnables par le C.P.R. La tentative d'établir une comparaison, pour exciter l'émulation ou pour juger les deux réseaux l'un d'après l'autre, devrait être définitivement abandonnée. "Cette modalité n'est pas pratique" dit le *Rapport*.

Règlementation des chemins de fer

Dans une conférence au Railway Club en février, M. Crump, vice-président du Pacifique-Canadien, a dit: "La division du travail entre la route, le rail, l'eau, l'air ou les pipelines devrait être gouvernée par le consommateur, mais chaque concurrent devrait être gouverné par les mêmes conditions, les mêmes règlements et les mêmes lois. Alors le consommateur serait mieux en mesure de choisir le service qui convient à ses besoins et à ses moyens."

Peu de gens ont une idée de la mesure dans laquelle les chemins de fer sont soumis à des autorités extérieures. M. Gordon a dit dans une conférence que les règlements sont minutieux au point d'indiquer qu'un conducteur doit arrêter le train avant de faire descendre un voyageur qui refuse de payer le prix de son billet!

Les plaintes des chemins de fer au cours des dernières années n'ont pas porté sur le montant de concurrence, ou le degré de réglementation, mais sur le fait que les différents genres de concurrents ne sont pas obligés d'observer les mêmes règlements.

L'oeuvre remarquable de construction et de service accomplie par les chemins de fer au cours des cent dernières années augure favorablement pour l'avenir. Les chemins de fer transportent en moyenne 1,500 tonnes-milles de marchandises par tête d'habitant au cours de l'année et savent que l'accroissement de 3 millions et demi dans la population entre les deux derniers recensements leur apportera autant de fois 1,500 tonnes-milles de plus. Leurs plans pour servir les nouveaux besoins du pays tiennent compte des progrès technologiques de l'industrie ferroviaire et ils s'appliquent en même temps à faire des économies tout en maintenant la qualité du service.

Le Canada est arrivé à âge où le transport rapide et à bon marché de ses matières premières et de ses produits manufacturés joue un rôle de plus en plus grand dans son existence économique.

On trouve une extrémité de nos voies ferrées dans les endroits lointains où les Canadiens exploitent les ressources naturelles de leur pays — champs de blé, puits de pétrole, mines et forêts — et l'autre extrémité aboutit aux entrepôts, aux usines ou aux ports d'embarcation.

Le problème du transport consiste à fournir un bon service moderne au meilleur marché possible, sans gaspillage de main-d'oeuvre et de matériaux.