

une certaine idée des changements que les deux réseaux transcontinentaux de chemins de fer ont apportés pour que leurs services répondent aux besoins des particuliers et de l'industrie.

### Le National-Canadien\*

Le National-Canadien met en pratique, avec énergie et succès, dans ses services de transport des voyageurs et des marchandises, un nouveau principe de transport ferroviaire qui allie la diminution des frais pour le client à l'amélioration et à la plus grande efficacité du service. L'année 1963 a été pour le National-Canadien la seconde en importance de son histoire au chapitre du volume des affaires; le revenu brut de tous les services réunis a atteint un sommet sans précédent de 800 millions de dollars.

Dans le domaine du transport des voyageurs, on a institué dernièrement un régime de prix attrayant pour le marché, qui, dans certains cas, a entraîné une réduction de plus de moitié. L'application du principe du service à l'exploitation du transport-marchandises a entraîné la mise en usage de trains rapides, et l'institution de tarifs-marchandises encourageants et d'un service de recherche pour les clients, service offert aux usagers actuels et futurs des services de marchandises et de messageries. Au cours des trois dernières années, l'entreprise a procédé à une réorganisation complète des méthodes administratives, qui avait pour principal objet d'accorder aux fonctionnaires régionaux et locaux plus de latitude pour prendre des décisions et pour régler des problèmes locaux de transport de façon plus rapide et plus satisfaisante pour le client. Depuis plusieurs années, on emploie la radiocommunication tête-à-queue et trains-stations. La radiocommunication entre la locomotive et le fourgon de queue a réduit la fréquence des arrêts et des accidents et supprimé la possibilité d'erreurs causées par des difficultés de communication.

Le programme de nouvelle présentation visuelle du National-Canadien est une des plus importantes et des plus étendues des dernières entreprises de cette société. Après avoir institué un nouveau symbole, la société met graduellement en œuvre un nouveau régime de couleurs pour chaque véhicule du matériel et chaque immeuble utilisé par la société. En outre, la nouvelle présentation s'étend aux formulaires, aux en-têtes de lettres, aux horaires, aux billets, aux indicateurs, aux annonces imprimées et même aux uniformes des employés qui ont affaire au public.

Le programme de réaménagement des biens immobiliers du National-Canadien, dont le complexe de la Place Ville-Marie dans le quartier de la Gare centrale, à Montréal, est un bel exemple, s'étend à bien des parties du pays. Le premier immeuble élevé à bureaux commerciaux prévu au plan d'ensemble pour le réaménagement du centre de la ville d'Edmonton est en voie de construction; on en prévoit le parachèvement pour 1966. Les services du National-Canadien qui se trouvent présentement dans le centre de Saskatoon sont en voie de réaménagement dans la banlieue de la ville. La *Place Bonaventure*, centre de commerce, d'exposition et de congrès, où l'on fera preuve de beaucoup d'imagination, sera construite au-dessus des voies qui mènent à la Gare centrale, à Montréal.

L'effectif ouvrier du National-Canadien compte 92,000 hommes et le total du bordereau de paie de la main-d'œuvre a atteint 519 millions de dollars en 1963. Le service des relations ouvrières doit négocier 178 contrats de travail avec 35 syndicats distincts qui représentent 85,000 employés.

La société entretient et exploite en tout plus de 34,000 milles de voies ferrées, dont plus de 1,100 milles aux États-Unis. Elle exploite environ 2,100 locomotives diesel électriques, 27 locomotives électriques, 107,000 unités de transport des marchandises et 3,000 wagons à voyageurs. En outre, elle a en service six transbordeurs de voitures sur le littoral de l'Atlantique au Canada, 13 caboteurs à vapeur naviguant le long des côtes de Terre-Neuve et du Labrador, un navire de croisière de luxe, le *Prince George*, qui parcourt le passage intérieur de Vancouver jusqu'en Alaska, et des transbordeurs de trains sur les Grands lacs.

\* Rédigé au Département des relations extérieures du National-Canadien, Montréal.