



Canadian National Railways
Annual Report 1969

Chemins de fer Nationaux du Canada
Rapport annuel 1969

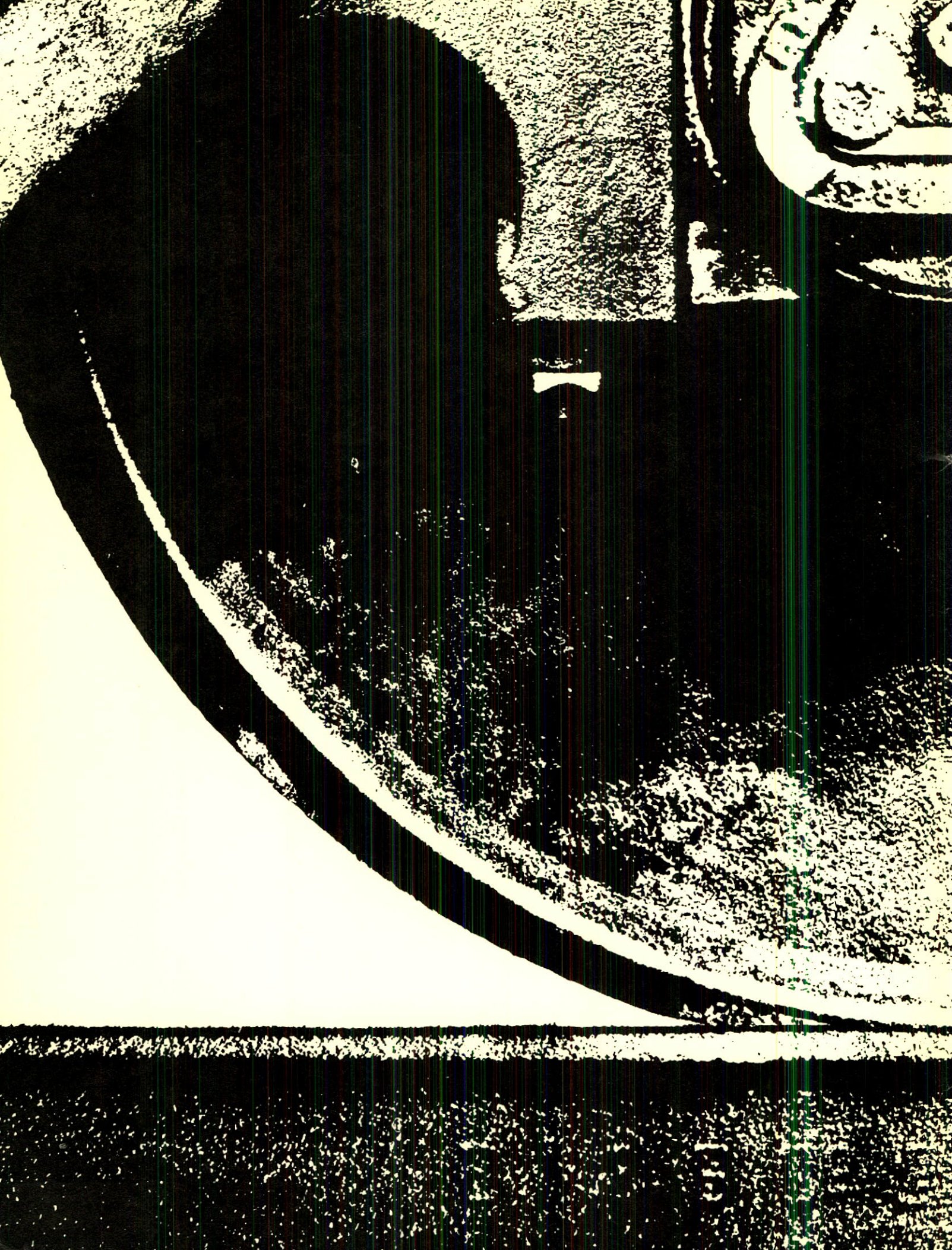


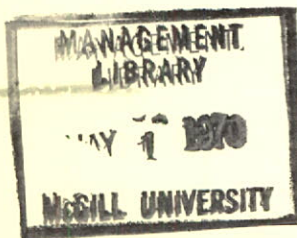
Table of Contents

Table des matières

1

4	Financial Review
8	Carload Freight
13	Express and Highway Services
15	Passenger Services
18	Personnel and Labour Relations
20	System Activities
28	Commentary
30	Executive and General Officers
32	Companies in CN System
33	Financial and Statistical Statements

4	Situation financière
8	Marchandises
13	Messageries et services routiers
15	Voyageurs
18	Personnel et relations syndicales
20	Activités d'ensemble
28	Commentaire
30	Direction
32	Groupe des Chemins de fer Nationaux du Canada
47	États financiers et statistiques



Board of Directors

2

N. J. MacMillan, Q.C., LL.D.
Chairman, Montreal

J. R. Griffith
Saskatoon

W. C. Koerner, C.C., LL.D.
Vancouver

D. A. Anderson, Q.C.
Toronto

C. A. Curtis, Ph.D., F.R.S.C.
Kingston

N. P. Dryden
Moncton

H. T. Huston
Rossburn, Man.

Bernard A. Tailleux
Montreal
(until November 6, 1969)

Renault St-Laurent, Q.C., LL.D.
Quebec

H. C. Pinder
Saskatoon

Yves Pratte, Q.C.
Montreal

Austin E. Hayes
Halifax

Pierre Des Marais II
Montreal
(effective November 7, 1969)

Conseil d'administration

N. J. MacMillan, C.R., LL.D.
Président, Montréal

J. R. Griffith
Saskatoon

W. C. Koerner, C.C., LL.D.
Vancouver

D. A. Anderson, C.R.
Toronto

C. A. Curtis, D.Ph., S.R.C.
Kingston

N. P. Dryden
Moncton

H. T. Huston
Rossburn, Man.

Bernard A. Tailleux
Montréal
(jusqu'au 6 novembre 1969)

Renault St-Laurent, C.R., LL.D.
Québec

H. C. Pinder
Saskatoon

Yves Pratte, C.R.
Montréal

Austin E. Hayes
Halifax

Pierre Des Marais II
Montréal
(à compter du 7 novembre 1969)

To The Honourable, The Minister of Transport
Ottawa, Canada

The Board of Directors submits hereunder
the Annual Report of Canadian National Railways
for the year 1969.

A l'honorable Ministre des Transports
Ottawa, Canada

Le Conseil d'administration a l'honneur de vous présenter
le rapport des Chemins de fer Nationaux du Canada
pour l'année 1969.



Financial Review

4

General

Canadian National overcame a number of adverse circumstances to increase its volume of business and improve its financial position in 1969.

Against a background of only moderate growth in the economy of Canada, the amount of railway traffic was up and all major services of the Company, except passenger services, reported higher revenues than in the previous year.

Increased revenues were accompanied by higher wage rates and material costs and these additional expenses were only partially offset by the rate increases which went into effect during the year. Strikes affecting major customers and a slowdown in the construction industry were other adverse factors. Nevertheless, effective marketing, increased productivity and careful cost control enabled CN to improve its net financial result and continue its steady progress in reducing over-all deficits.

Net income before interest on debt was \$49.6 million compared with \$41.2 million in 1968 and \$29.2 million in 1967. After providing for interest charges, there was a deficit of \$24.6 million, an improvement of \$4.6 million over the deficit of 1968.

The following table compares operating results for 1968 and 1969. During 1969 certain changes were made to improve the classification of revenues and expenses, and for comparative purposes some of the figures appearing in the 1968 Annual Report have been restated.

	1969	1968	Increase or (Decrease)
	In Millions		
Gross revenues	\$1,133.4	\$1,071.4	\$62.0
Less non-rail revenues*	119.1	110.8	8.3
Railway operating revenues	1,014.3	960.6	53.7
Railway operating expenses	995.9	942.1	53.8
Net railway operating income	18.4	18.5	(0.1)
Other income	31.2	22.7	8.5
Net income before interest on debt	49.6	41.2	8.4
Net interest on debt	74.2	70.4	3.8
Deficit	\$ 24.6	\$ 29.2	\$(4.6)

* Telecommunications (commercial services), CN-operated hotels and separately operated trucking companies. Net results of these operations and other transactions are included in Other income.

Revenues

Gross revenues from railway and other CN operations were \$1,133.4 million, an improvement of 5.8% over the previous year and the highest in the history of the Company.

Situation financière

Vue d'ensemble

Surmontant un certain nombre d'obstacles économiques, les Chemins de fer Nationaux ont réussi à augmenter leur chiffre d'affaires et à améliorer leurs résultats financiers en 1969.

En dépit d'une faible croissance de l'économie canadienne, le trafic ferroviaire s'est accru et les principaux services de la Compagnie, à l'exception du service voyageurs, ont enregistré des recettes plus élevées que l'an passé.

L'accroissement des recettes s'est accompagné d'une augmentation des salaires et du prix des fournitures, augmentation que les nouveaux tarifs entrés en vigueur au cours de l'année ne purent compenser que partiellement. Les grèves qui ont touché un certain nombre de nos gros clients et le ralentissement de l'industrie du bâtiment ont joué contre nous. Toutefois, grâce à l'efficacité de sa commercialisation, à l'augmentation de sa productivité et au contrôle minutieux de ses coûts, la Compagnie a pu améliorer ses résultats financiers et poursuivre la réduction du déficit.

Le revenu net, avant intérêts de la dette, s'élève à \$49.6 millions contre \$41.2 millions en 1968 et \$29.2 millions en 1967. Les résultats, après intérêts, accusent un déficit de \$24.6 millions, soit une amélioration de \$4.6 millions par rapport à 1968.

Le tableau comparatif ci-dessous résume les résultats de 1968 et de 1969. En 1969, certaines améliorations ont été apportées dans la ventilation des recettes et des dépenses. En conséquence, les chiffres de 1968 ont été repris pour permettre une meilleure comparaison.

	1969	1968	Augmentation ou (diminution)
	en millions		
Recettes brutes	\$1,133.4	\$1,071.4	\$62.0
Moins recettes extraferroviaires*	119.1	110.8	8.3
Recettes de l'exploitation ferroviaire	1,014.3	960.6	53.7
Dépenses de l'exploitation ferroviaire	995.9	942.1	53.8
Revenu net de l'exploitation ferroviaire	18.4	18.5	(0.1)
Revenus annexes	31.2	22.7	8.5
Revenu net avant intérêts de la dette	49.6	41.2	8.4
Intérêts de la dette	74.2	70.4	3.8
Déficit	\$ 24.6	\$ 29.2	\$(4.6)

* Télécommunications commerciales, hôtels en gestion directe et entreprises autonomes de camionnage. Les revenus annexes regroupent les résultats de ces différentes activités et d'autres opérations.

Recettes

Les recettes brutes des activités ferroviaires et extraferroviaires s'élèvent à \$1,133.4 millions, soit une

Railway operating revenues amounted to \$1,014.3 million, an improvement of \$53.7 million or 5.6%. Carload freight services revenues increased by 6.9%, and Express by 17.1%. Passenger services revenues declined by 1.4%, and other railway revenues by 1.0%. A comparative summary of railway operating revenues follows:

	1969	1968	Increase or (Decrease)
	In Millions		
Carload freight services	\$ 745.6	\$697.6	6.9%
Express services	104.8	89.5	17.1%
Passenger services	75.3	76.4	(1.4%)
All other services	41.6	42.0	(1.0%)
Payments related to National Transportation Act	47.0	55.1	(14.7%)
Total	\$1,014.3	\$960.6	5.6%

Federal Government Payments

The amounts of Federal Government payments to CN during 1968 and 1969 are shown in the following comparative summary:

	1969	1968	Increase or (Decrease)
	In Millions		
Payments related to National Transportation Act	\$ 47.0	\$ 55.1	\$ (8.1)
Maritime Freight Rates Act	12.4	11.9	0.5
Atlantic Region Freight Assistance Act	3.6	—	3.6
Newfoundland and P.E.I. Steamship Services	28.1	29.4	(1.3)
Total	\$ 91.1	\$ 96.4	\$ (5.3)

The reduction of \$8.1 million in subsidies paid under the National Transportation Act represents the extent to which the yearly reduction in "Normal Payments" affected CN revenues in 1969. These Normal Payments are intended to provide assistance to the railways until benefits can be realized from the abandonment or specific subsidization of uneconomic passenger services and branch lines.

Under the Atlantic Region Freight Assistance Act of 1969 the railways became entitled to a subsidy equal to the diminution in their gross revenues for the six months March to September 1969 due to the freeze on rates for non-competitive traffic moving to, from and within the Atlantic Provinces. An amount of \$5.0 million has been determined as compensation to the railways affected of which \$3.6 million accrued to CN in 1969.

amélioration de 5.8%. C'est le chiffre le plus élevé de l'histoire de la Compagnie.

Les recettes de l'exploitation ferroviaire (\$1,014.3 millions) dépassent de \$53.7 millions, soit 5.6%, celles de 1968 et se comparent à ces dernières comme suit. Augmentations: marchandises en wagons complets 6.9%, messageries 17.1%; diminutions: voyageurs 1.4%, divers 1%. Voici le tableau comparatif de ces chiffres.

	1969	1968	Augmentation (diminution)
	en millions		
Services marchandises en wagons complets	\$745.6	\$697.6	6.9%
Services messageries	104.8	89.5	17.1%
Services voyageurs	75.3	76.4	(1.4%)
Autres services	41.6	42.0	(1.0%)
Subventions—Loi nationale sur les transports	47.0	55.1	(14.7%)
Total	\$1,014.3	\$960.6	5.6%

Subventions fédérales

Le tableau suivant indique les subventions fédérales versées au CN en 1968 et en 1969:

	1969	1968	Augmentation (diminution)
	en millions		
Au titre de la Loi nationale sur les transports	\$ 47.0	\$ 55.1	\$ (8.1)
Au titre de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes	12.4	11.9	0.5
Au titre de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique	3.6	—	3.6
Pour la desserte maritime de Terre-Neuve et de l'île-du-Prince-Édouard	28.1	29.4	(1.3)
Total	\$ 91.1	\$ 96.4	\$ (5.3)

La diminution de \$8.1 millions des subventions versées au titre de la Loi nationale sur les transports montre la répercussion qu'a eu, en 1969, le régime des «paiements normaux» sur les recettes du CN. Ces «paiements normaux» sont destinés à aider les chemins de fer jusqu'à ce que ces derniers puissent bénéficier de l'abandon des services voyageurs et lignes secondaires non rentables.

Aux termes de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique de 1969, les chemins de fer avaient droit à une subvention équivalente à la diminution de leurs recettes brutes au cours des six mois de mars à septembre 1969, par suite du gel des tarifs sur le trafic non concurrentiel à destination, en provenance et à l'intérieur des provinces de l'Atlantique. L'indemnité due aux chemins de fer a été établie à \$5 millions, dont \$3.6 millions reviennent au CN.

Expenses

Railway operating expenses increased \$53.8 million or 5.7% to \$995.9 million compared with 1968. After eliminating the effect of additional wage award costs of \$34.1 million, railway operating expenses increased by \$19.7 million or 2.1%.

The following is a comparative statement for 1969 and 1968 by major categories:

	1969 In Millions	1968	Increase or (Decrease)
Road maintenance	\$167.1	\$150.4	\$ 16.7
Equipment maintenance	195.9	187.6	8.3
Transportation	407.1	378.2	28.9
Sales	25.9	24.8	1.1
Miscellaneous operations	53.0	53.3	(0.3)
General	81.9	92.5	(10.6)
Taxes	43.4	39.7	3.7
Equipment and joint facility rents	21.6	15.6	6.0
Total	\$995.9	\$942.1	\$ 53.8

Total System depreciation in 1969 amounted to \$118.3 million, \$3.9 million higher than in 1968, the increase being due to a larger investment in depreciable property.

System taxes in 1969 increased by \$4.7 million to \$51.3 million, of which \$43.4 million was charged to railway operating expenses. Property taxes increased by \$1.5 million as a result of general increases in assessments and mill rates. Provincial taxes increased mainly because of new fuel taxes in Alberta and Saskatchewan.

Net interest on debt amounted to \$74.2 million, an increase of \$3.8 million over 1968. The additional interest cost was attributable to refinancing with the Government of Canada \$50 million of the \$70-million issue of 2½% bonds which matured September 15, 1969, and to renewing loans from the Government of Canada, all at a higher level of interest rates. The remaining \$20 million of the \$70-million issue of 2½% bonds was retired from working capital. The effective rate of interest on the debt outstanding at December 31, 1969, was 5.67% compared with 5.18% at December 31, 1968.

The average number of employees on the System in 1969 amounted to 84,388, a decrease of 852 or 1% from 1968. Average annual earnings per employee was \$7,508, an increase of \$515 or 7.4% over 1968.

Dépenses

Les dépenses de l'exploitation ferroviaire ont augmenté de \$53.8 millions, soit 5.7%, et atteignent \$995.9 millions. Mise à part la charge salariale supplémentaire de \$34.1 millions, les dépenses d'exploitation proprement dites se sont accrues de \$19.7 millions, soit 2.1%.

Le tableau comparatif suivant reprend ces dépenses par catégories:

	1969 en millions	1968	Augmentation (diminution)
Entretien des installations fixes	\$167.1	\$150.4	\$16.7
Entretien du matériel	195.9	187.6	8.3
Transport	407.1	378.2	28.9
Ventes	25.9	24.8	1.1
Services divers	53.0	53.3	(0.3)
Frais généraux	81.9	92.5	(10.6)
Impôts	43.4	39.7	3.7
Loyers de matériel et d'installations exploitées en commun	21.6	15.6	6.0
Total	\$995.9	\$942.1	\$53.8

L'amortissement s'élève à \$118.3 millions, soit une augmentation de \$3.9 millions qui correspond à un accroissement des investissements en biens amortissables.

En 1969, les charges fiscales s'élèvent de \$4.7 millions pour atteindre \$51.3 millions, dont \$43.4 millions intégrés aux dépenses de l'exploitation ferroviaire. Les impôts fonciers augmentent de \$1.5 million par suite de la réévaluation de l'assiette et de la hausse des taux, et les impôts provinciaux se gonflent des nouvelles taxes sur le carburant diesel en Alberta et en Saskatchewan.

Les intérêts nets de la dette s'élèvent à \$74.2 millions, soit une augmentation de \$3.8 millions. Cette différence s'explique par la consolidation, auprès du Gouvernement fédéral, de \$50 millions des \$70 millions d'obligations à 2½% échues le 15 septembre 1969 et par le renouvellement, à un taux plus élevé, des prêts consentis par le Gouvernement fédéral. Le solde de \$20 millions d'obligations à 2½% a été remboursé à même le fonds de roulement. Le taux d'intérêt moyen de la dette s'élève à 5.67% au 31 décembre 1969 contre 5.18% au 31 décembre 1968.

L'effectif moyen de la Compagnie a été de 84,388 employés, soit 852 (1%) de moins qu'en 1968, et le salaire moyen s'est établi à \$7,508, soit une augmentation de \$515 ou de 7.4%.

Railway Operating Revenues

Recettes de l'exploitation ferroviaire

73.5% Carload freight services

Services marchandises 73.5%

10.3% Express services

Services messageries 10.3%

7.4% Passenger services

Services voyageurs 7.4%

8.8% Other

Diverses 8.8%

Railway Operating Expenses

Dépenses de l'exploitation ferroviaire

55.5% Operating wages

Salaires 55.5%

6.5% Pensions, welfare and other employee benefits

Pensions et autres formes de sécurité sociale 6.5%

19.3% Material and supplies

Fournitures et approvisionnements 19.3%

10.1% Depreciation

Amortissement 10.1%

8.6% Other expenses

Diverses 8.6%

Carload Freight

General

The volume of Carload Freight moved in 1969 increased by 3.6% as measured by carload revenue ton miles. Carload freight services revenues also increased by 6.9% due to increased marketing effort directed towards meeting the needs of shippers, as well as some increases in freight rates.

One reflection of emphasis on customer service is the increasing average speed at which freight traffic is moving. This trend is shown in the chart below.

Increases in tonnage and revenues were recorded for woodpulp, miscellaneous manufactured goods, some building materials, newsprint, iron and steel, pulpwood, chemicals, vehicles other than passenger automobiles, and paper other than newsprint.

Some customers, notably in the nickel and steel industries, experienced substantial loss of production because of strikes during 1969, and these interruptions were reflected in the Company's revenues and tonnages. The effects were significant in reducing the normal growth of tonnages of ores and concentrates, iron and steel, and automobiles carried by CN. There was a cutback in construction activity and there were lengthy strikes in the lumber industry, but the Company was able to maintain revenue from lumber and plywood shipments at satisfactory levels.

Marchandises

Généralités

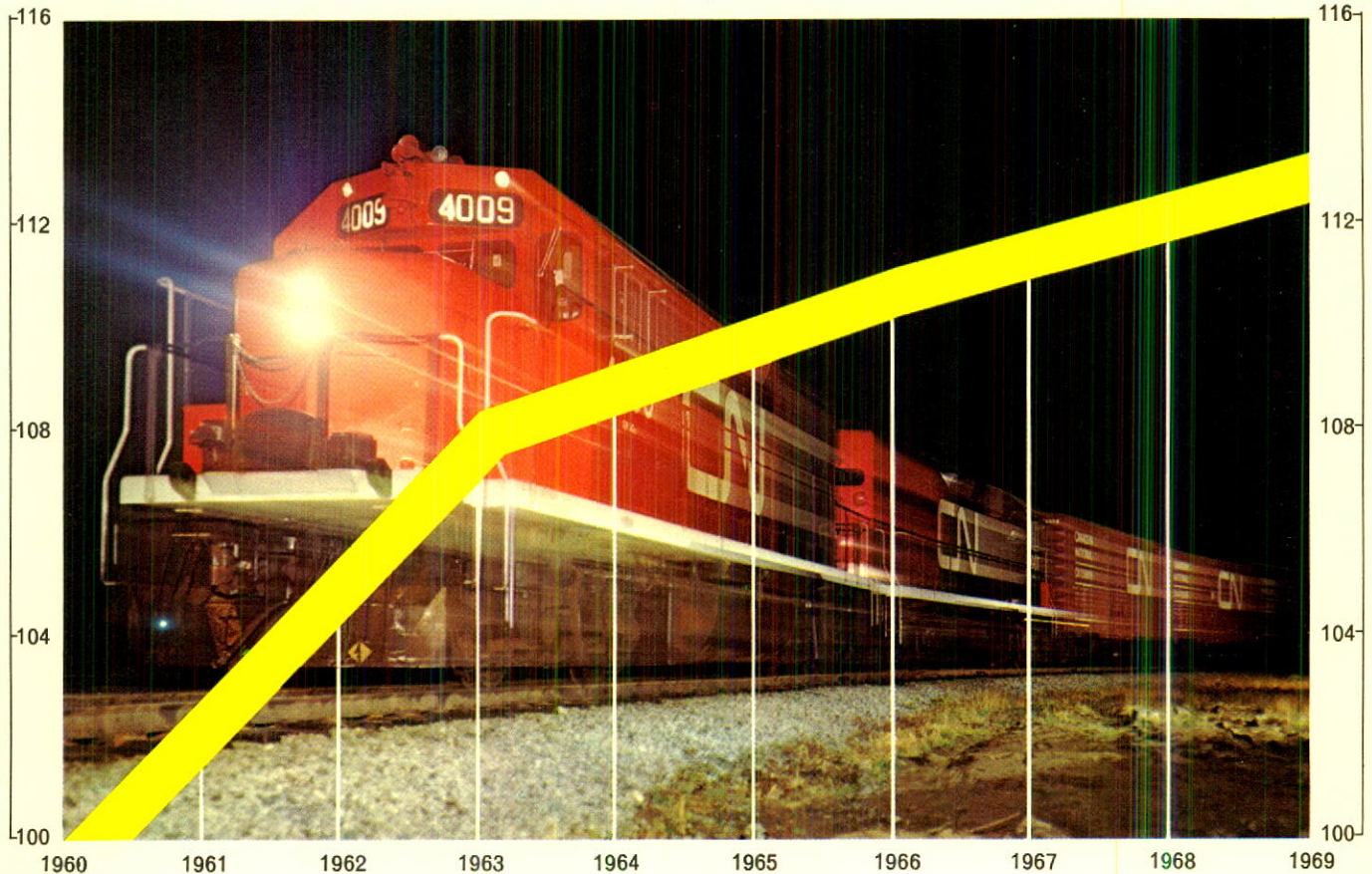
Le trafic en wagons complets, exprimé en tonnes-milles commerciales, s'est accru de 3.6% en 1969. Une action commerciale axée sur les besoins des clients, et certaines hausses de tarifs ont contribué à un accroissement des recettes de 6.9%.

Ce perfectionnement constant du service se traduit notamment par l'accélération du mouvement des marchandises, comme l'indique le graphique ci-dessous.

Nous enregistrons des augmentations en tonnage et en recettes pour les produits suivants: pâtes de bois et bois à pâte, produits manufacturés, matériaux de construction, papier journal et autres papiers, fer et acier, produits chimiques et véhicules commerciaux.

Certaines industries clientes, notamment celles du nickel et de l'acier, ont subi des arrêts de production considérables à la suite de grèves, et ces arrêts se sont reflétés dans les recettes et les tonnages transportés. En particulier, l'augmentation normale du tonnage transporté pour les minerais bruts et concentrés, le fer et l'acier ainsi que les voitures automobiles a fléchi. Le bâtiment a été moins actif et l'industrie du bois a connu des grèves prolongées, mais le CN n'en a pas moins retiré des recettes satisfaisantes des transports de bois, y compris le contre-plaqué.

Trend of Average Freight Train Speed
1960 = 100



Vitesse moyenne des trains de marchandises
1960 = 100

Marketing and Services

The activities of the Freight Sales Department during 1969 reflect the sales drive and the concern for customer services which are part of CN's market-oriented policies.

In addition to normal freight advertising efforts, two market penetration magazines ("Movin'" in English and "En Voie" in French) were launched. Published every two months, they contain articles of general information regarding CN's freight operations and are mailed directly to carload freight customers. Response has been quite favourable.

Training for CN salesmen and potential salesmen included a freight sales course dealing with "Physical Distribution Management." A feature of the course was the attendance, by invitation, of a number of important CN freight customers whose comments confirmed the relevance and quality of the training.

Organizational changes aimed at improving CN's share of import and export freight traffic moving to and from North American ports took place during the year. Improvements in transportation technology, particularly the advent of intermodal containers, are making this traffic of increasing importance to the Company.

The Freight Sales Department is becoming progressively more involved with the TRACS (Traffic Reporting and Control System) program which is designed to provide the Company with a comprehensive, computer-oriented system of traffic reporting and control. This system

Marketing et services

Le travail accompli en 1969 par le Service des Ventes Marchandises reflète le dynamisme et l'orientation commerciale qui caractérisent la politique du CN.

En plus de la publicité courante, on a lancé deux magazines visant à la pénétration du marché (l'un en anglais, «Movin'», l'autre en français, «En Voie»). Bimestriels, ils contiennent des articles d'information générale sur les activités marchandises de la Compagnie et sont distribués à ceux de nos clients qui expédient en wagons complets. Ces publications ont été très bien accueillies.

Un cours de vente axé sur la logistique a été créé pour la formation des représentants actuels et futurs. Un certain nombre de clients importants, invités à rehausser ce cours de leur présence, en ont reconnu le bien-fondé et la valeur éducative.

Certains changements d'ordre administratif ont été effectués au cours de l'année afin d'assurer au CN une plus large part du trafic import-export s'écoulant par les ports de notre continent. Ces changements tiennent compte de l'importance croissante de ce trafic pour la Compagnie et de la révolution technologique que représente le container universel.

Les Ventes Marchandises jouent un rôle croissant dans la mise en œuvre du TRACS, système global d'information et de contrôle du mouvement sur ordinateur. On sait que le TRACS permet d'obtenir des informations



can provide fast and complete information about car movements and a tremendous amount of other data needed by the sales organization of a market-oriented transportation company.

During the year the siding-to-siding scheduling program previously introduced between Toronto and Winnipeg was extended to include Toronto-Montreal-Southwestern Ontario to Winnipeg-Saskatoon-Regina-Edmonton-Calgary-Vancouver. This is a very important activity involving computer-monitored car and train movements and the controlled delivery of traffic from siding to siding within a specific time.

The first Cargo-Flo terminal was officially opened in Toronto in September. Key to this service is the bulk terminal acting as a receiving and distribution centre to which dry and liquid commodities in pressure hopper or tank cars are shipped for reloading, by means of liquid pumps or air pressure transfer devices, into highway carriers.

A significant development in the movement of pulpwood was the provision of a more convenient and economical year-round way of transporting logs to paper mills, using a wrap-around bulkhead car. This distribution plan calls for improved materials handling methods and specialized equipment. Substantial savings are realized through reduced inventory, smoother flow of goods, no loss of wood, and lower transportation costs, while the logging industry work force benefits because of year-round employment.

New Equipment

To meet the varied needs of industry, the Company continued to provide specialized freight equipment. A total of 2,817 new freight units were acquired during the year. These included bulkhead flat cars, 50-foot cushioned underframe newsprint cars, gondola, flat and woodchip cars. Three hundred mechanical temperature control cars were added to the protective service fleet.

In a continuing program to upgrade the freight car fleet, the Company converted flat cars into specialized reel and brick cars, and gondola cars into coil cars. Box cars were converted to double-deck stock cars, others were converted to container flats, and box car doors were widened.

Delivery was taken of 63 new 3,000-horsepower mainline diesel-electric locomotives and 78 units are on order.

Rate action

In accordance with provisions of the National Transportation Act, freight rates were increased on March 23 by approximately 5¢ to 12¢ per 100 pounds on traffic moving under normal non-competitive and class rates between Eastern and Western Canada.

An increase averaging 6% was applied May 1 to most freight rates in Canada. Major exceptions were agreed charge contracts, Crow's Nest grain rates, and so-called normal rates on traffic to, from or within the Maritimes. The latter traffic was not affected because of a continued "freeze" imposed under provisions of the National Transportation Act. On August 23 the Canadian

rapides et complètes sur le mouvement des wagons ainsi qu'une foule d'autres données nécessaires à l'activité commerciale d'une entreprise de transport moderne.

Au cours de l'année, l'horaire de desserte d'embranchement à embranchement, introduit précédemment entre Toronto et Winnipeg, a été étendu entre Toronto, Montréal et le sud de l'Ontario d'une part et Winnipeg, Saskatoon, Regina, Edmonton, Calgary et Vancouver d'autre part. Cette importante innovation qui exige le contrôle sur ordinateur du mouvement des wagons et des trains, comporte la livraison dans un délai donné.

La première gare Cargo-Flo a été inaugurée à Toronto en septembre. La formule Cargo-Flo repose sur des installations terminales équipées pour la réception et la distribution, où les marchandises sèches ou liquides sont expédiées en wagons-trémies à déchargement sous pression ou en wagons-citernes, pour être transbordées, sous pression ou par pompage, dans les véhicules routiers.

Une innovation intéressante en matière de bois à pâte fut l'adoption d'un moyen plus commode et économique d'acheminer, en toute saison, les billes vers les fabriques de papier au moyen de wagons à parois de bout en «U». Cette technique exige des méthodes de manutention perfectionnées et un matériel spécialisé. Des économies substantielles sont ainsi réalisées grâce à la réduction des stocks, à la régularité des approvisionnements, à la suppression des pertes et à la diminution des frais de transport; de plus la main-d'œuvre forestière bénéficie d'une certaine continuité d'emploi.

Matériel roulant

Le CN a continué de fournir du matériel spécialisé à différentes industries. Le parc s'est accru de 2,817 nouvelles unités, dont des wagons plats à parois de bout, des wagons couverts de 50 pieds à attelage souple pour le papier journal, des wagons-tombereaux, des wagons plats et des wagons à copeaux. Trois cents wagons frigorifiques se sont également ajoutés au parc CN.

Poursuivant l'amélioration de son parc marchandises, le CN a transformé des wagons plats en wagons à briques et en wagons porte-tourets, et des wagons-tombereaux en wagons pour tôle en rouleaux. Des wagons couverts ont été transformés en wagons à bestiaux à deux étages, d'autres en porte-containers. L'ouverture de certains wagons couverts a été agrandie.

On a pris livraison de 63 nouvelles locomotives diesel-électriques de 3,000 CV destinées au trafic de grande ligne et 78 autres ont été commandées.

Politique tarifaire

Conformément aux dispositions de la Loi nationale sur les transports, il y eut, le 23 mars, une majoration variant entre 5 et 12 cents les 100 livres dans les tarifs non concurrentiels ordinaires et les tarifs numérotés s'appliquant aux transports entre l'est et l'ouest du Canada.

Une majoration de 6% en moyenne a été appliquée le 1^{er} mai sur la plupart des tarifs marchandises en vigueur au Canada. D'importantes exceptions à cette mesure ont été les contrats de tarifs convenus, le tarif des céréales

Transport Commission authorized removal of this "freeze", effective September 23. Previously, traffic to, from or within the Maritimes had been carried under rates which had not been adjusted since 1959. With the removal, the railways applied an increase averaging 12%, but, despite this, rates remained on a lower basis than in other parts of Canada.

On July 14 an increase of 6% was applied to nearly all agreed charge rated traffic in Canada.

A temporary increase in Canadian freight rates went into effect September 1. It amounted to 2% on competitive rates and 4% on normal rates, with exceptions being made for agreed charge contracts, Crow's Nest grain rates, and normal rates to, from or within the Maritimes. This temporary increase expired December 31.

Tariffs were filed which increased all international rates (between Canada and the United States) by 6%, effective November 18.

dit «Crow's Nest» et les tarifs dits normaux sur le trafic à destination, en provenance ou à l'intérieur des provinces Maritimes qui étaient gelés en vertu de la Loi nationale sur les transports. C'est le 23 août dernier que la Commission canadienne des transports libérait ces tarifs; cette décision prit effet le 23 septembre, soit à l'échéance du préavis normal. Sous le régime du gel, les tarifs pratiqués dans les Maritimes n'avaient pas changé depuis 1959. Après leur libération, les chemins de fer les ont relevés de 12% en moyenne mais, en dépit de cette augmentation, ces tarifs sont moins élevés que dans le reste du pays.

Le 14 juillet, une majoration de 6% a été appliquée à presque tous les tarifs convenus au Canada.

Une augmentation générale temporaire des tarifs marchandises du Canada est entrée en vigueur le 1^{er} septembre. Elle se chiffrait à 2% pour les tarifs concurrentiels et à 4% pour les tarifs normaux, sauf pour les tarifs convenus, le tarif des céréales «Crow's Nest» et les tarifs normaux à destination, en provenance et à l'intérieur des Maritimes. Cette majoration temporaire a pris fin le 31 décembre.

Tous les tarifs internationaux (entre le Canada et les États-Unis) ont fait l'objet d'une demande de majoration de 6% le 18 novembre.



Express and Highway Services

General

Total revenues from Express services reached \$104.8 million, a gain of 17.1% over the previous year. A substantial portion of this gain was derived from the various piggyback plans, and especially from the longhaul movement of trailers owned by commercial motor carriers. A substantial gain was also recorded in conventional Express due to the active promotion of heavier shipments and constant attention to the level of performance.

Marketing

Sales and service representatives were recruited and their professional training completed during the first quarter of the year. Deployed from coast to coast to provide assistance in distribution planning and pricing, this group made more than 50,000 visits to customers. Their activity produced gains in revenue and customer satisfaction and also provided much useful market information.

Following pilot testing carried out the previous year, a quality control program was put into effect across the System. This program measures the efficiency of various segments of Express services and monitors time performance from shipper's dock to consignee's door, enabling corrective action to be taken where needed. During 1969 monitoring was applied to 193 inter-city routes and 20% of the total shipments carried.

Piggyback

The significant growth of Piggyback traffic, which had started in 1968 with the introduction of an all-Piggyback train between Vancouver and Toronto-Montreal, continued throughout 1969. A direct result of this growth was the opening of a modern terminal in West Toronto to assure efficient handling of additional trailers. In Eastern Canada Piggyback was expanded with the inauguration of Plan II service in Prince Edward Island.

Over-all growth of Piggyback services was evident in the increase of 16% in tonnage and 36% in revenue over the previous year.

Containerization

Container services now available have met with a favourable response from Canadian importers and exporters. To keep pace with the ever-increasing demand, CN and shipping lines serving Canadian ports expanded their container handling capacity and inaugurated new services.

In July the arrival of Dart Containerline's first ship in Halifax, N.S., marked the start of operations in which CN became part of a container system linking Canada with Antwerp and Southampton. This shipping line is using temporary facilities in Halifax until the scheduled August 1970 completion of the new \$10-million Halifax container terminal. The new facility is being constructed by the National Harbours Board, and will be leased to Halterm Limited. This latter company, organized for the purpose of operating the terminal, is composed of three partners—Clarke Traffic Services Ltd., Halco Limited and Canadian National Railways.

Messageries et services routiers

Généralités

Le total des recettes s'élève à \$104.8 millions, soit 17.1% de plus qu'en 1968. Cette augmentation est en grande partie imputable aux différents «régimes» de Piggyback et tout particulièrement au trafic sur longues distances des remorques appartenant aux entreprises de camionnage. On peut également en attribuer une large part aux messageries ordinaires grâce à la politique d'encouragement des gros envois et au rendement accru.

Marketing

Le recrutement et la formation professionnelle des représentants commerciaux ont été accomplis au cours du 1^{er} trimestre. Ces représentants, disséminés dans tout le pays pour prêter leur concours à la programmation de la distribution et à la tarification, ont rendu plus de 50,000 visites à la clientèle. Nous leur sommes redevables d'une grande partie des recettes, de la satisfaction de nos clients et d'une information très utile sur le marché des transports.

Après l'expérience pilote menée l'année dernière, un système de contrôle de la qualité a été instauré sur tout le réseau. Ce système mesure le rendement sur les diverses sections de parcours et vérifie la durée du transport du point d'expédition au point de destination, permettant de prendre les mesures correctives qui s'imposent. En 1969, cette vérification a été appliquée sur 193 parcours interilles et à 20% des envois acheminés.

Piggyback

Depuis l'inauguration en 1968 d'un train complet de Piggyback entre Vancouver et Toronto-Montréal, ce trafic n'a cessé de s'accroître. Cette expansion est à l'origine de l'ouverture, à Toronto-Ouest, d'installations ultra-modernes assurant la manutention des remorques supplémentaires. Le service de Piggyback s'est développé dans l'est du Canada, grâce à l'inauguration du «Régime II» dans l'Île-du-Prince-Édouard.

L'expansion des services Piggyback s'est reflétée dans l'augmentation de 16% du tonnage transporté et de 36% des recettes, enregistrée par rapport à l'année dernière.

Containérisation

Les importateurs et exportateurs canadiens ont fait un accueil très favorable au container. Pour répondre à la demande sans cesse croissante, le CN et les compagnies maritimes desservant nos ports ont étendu leur capacité de manutention et inauguré de nouveaux services.

L'arrivée à Halifax, en juillet, du premier navire de la Dart Containerline marqua l'inauguration d'une liaison containers entre le Canada et les ports d'Anvers et de Southampton, dont le CN constitue un élément essentiel. La compagnie de navigation utilise les installations provisoires du port d'Halifax, jusqu'à l'ouverture — prévue pour août 1970 — des nouveaux chantiers à containers; ceux-ci, construits au coût de \$10 millions par le Conseil des ports nationaux, seront loués à la société Halterm Limited constituée en vue de leur exploitation. Cette société a été créée en participation par Clarke Traffic Services Ltd., Halco Limited et les Chemins de fer Nationaux du Canada.

At the Port of Montreal where Manchester Liners have container services, CN handled the larger part of the inland distribution. These services continue to grow as new container ships are added to the United Kingdom-Montreal run.

Container terminals across the System continue to expand facilities to cope with a steadily rising volume of business. As an example, Conport terminal in Toronto was equipped during the year with a 74-foot span gantry crane having a lifting capacity of 40 tons and capable of handling 20-foot or 40-foot containers as well as Piggyback trailers. Additional shed space was provided, storage and handling areas were improved and expanded, and the container pick-up and delivery fleet was increased.

The Company's line-haul capacity was increased by 50 85-foot container cars capable of carrying four 20-foot containers, two 40-foot containers, or 20-foot and 40-foot combinations.

During the year the Company participated in the design of port and inland facilities, and will continue to offer advice and assistance to port authorities, terminal operators and private industry as a means of encouraging integrated planning and promoting efficient rail operations. Discussions with shipping lines, agents and other interested parties went on as part of a continuing campaign to attract customers to CN services.

Trucking Subsidiaries

Net operating profit of the separately operated trucking subsidiaries, whose stock is owned by Canadian National Transportation, Limited, was \$1.6 million in 1969.

A Montréal, dont le port accueille les navires de la Manchester Liners, le CN a assuré la plus grande partie de la distribution intérieure. Le service de containers ne cesse de prendre de l'importance à mesure que de nouveaux navires sont affectés à la desserte Royaume-Uni/Montréal.

Sur tout notre réseau, les chantiers à containers renforcent leur équipement de façon à pouvoir acheminer un volume de marchandises sans cesse croissant. C'est ainsi que la gare «Conport» de Toronto s'est enrichie d'une grue à portique d'une portée de 74 pieds, ayant une puissance de 40 tonnes et capable de manutentionner des containers de 20 pieds ou de 40 pieds aussi bien que des remorques Piggyback. Les aires d'entreposage et de manutention ont été agrandies et améliorées, et le parc de véhicules de desserte a été augmenté.

Pour les longs parcours, notre parc s'est enrichi de 50 wagons porte-containers de 85 pieds de long, capables de transporter quatre containers de 20 pieds, deux containers de 40 pieds, ou une combinaison des deux.

La Compagnie a collaboré à différents projets d'installations portuaires ou intérieures, et elle continuera à offrir ses conseils et son assistance aux autorités portuaires, aux exploitants des chantiers et à l'entreprise privée afin d'encourager l'établissement d'un programme d'ensemble et de promouvoir l'industrie ferroviaire. Des entrevues avec les représentants de compagnies de navigation et de diverses sociétés intéressées ont été organisées afin d'attirer des clients au CN.

Entreprises de camionnage

Le bénéfice net d'exploitation des entreprises autonomes de camionnage, dont le capital est détenu par la Canadian National Transportation, Limited, s'établit à \$1.6 million.

Passenger Services

15

General

The number of passengers using CN's train services in 1969 totalled 13.8 million, a decrease of one million or 7% from 1968, and passenger services revenues at \$75.3 million were \$1.1 million or 1.4% lower than 1968.

The policy of the Company, as has been stated in previous reports, is to rationalize passenger services and eliminate the deficit in these operations within the framework of the National Transportation Act. Where it is determined that there is a requirement for passenger services the Company will continue intensive efforts to provide reliable and efficient operations.

In the Fall of 1969, the Canadian Transport Commission issued regulations making operative the passenger provisions of the National Transportation Act. These regulations permit the railways to adjust services within certain parameters as outlined in the regulations.

Several actions were taken by the Company under these new regulations. Applications for discontinuance were processed with the Canadian Transport Commission for services which have been traditionally deficit operations. These applications are now before the Commission for disposition as to whether they will be continued in the public interest under a subsidy arrangement or discontinued entirely. Action was also taken to adjust services more closely to the demands for travel. The period from mid-September to mid-June, except for the Christmas and Easter holiday seasons, a period of comparatively low demand, brought about adjustments to reflect this demand.

Emphasis is being placed on designing services to meet the needs and desires of the travelling public. To this end, the Company introduced in the latter months of 1969 a new series of customer surveys. These were conducted on a broad range of CN train schedules with a view to developing a detailed profile of CN passengers, gaining an insight into the nature of their trips and their reasons for selecting the train, and assessing their satisfaction with their CN travel experience. It is anticipated that data provided by this research will be a major input into future "customer-oriented" planning.

To encourage tourism from the United States to Canada, a series of joint CN/Air Canada "Air-Rail Tours" have been developed. Air Canada will promote these Maple Leaf tours in the United States and provide air transportation to the Canadian gateway; CN will provide the ground portion of the tours.

Services and Schedules

Although no new equipment was purchased in 1969, CN's interest in the technological changes being introduced in the rail passenger field continued.

The Turbo trains, built, owned and maintained by United Aircraft of Canada Limited, were withdrawn from service January 7, 1969, because of unsatisfactory performance. Since that date, a Turbo set has been modified and is undergoing extensive testing. If these tests are successful, two additional Turbo trains will be modified, and limited revenue service will be started in 1970 between Montreal and Toronto.

Voyageurs

Généralités

Le nombre de voyageurs ayant emprunté les trains du CN en 1969 était de 13.8 millions, en diminution de 1 million, soit 7%. Les recettes étaient de \$75.3 millions, en diminution de \$1.1 million, soit 1.4%.

Telle qu'elle a déjà été énoncée dans les rapports précédents, la politique de la Compagnie consiste à rationaliser ses services voyageurs et à les rentabiliser dans le cadre de la Loi nationale sur les transports. Chaque fois que la nécessité d'assurer des relations voyageurs se manifesterait, nous ne négligerons aucun effort pour assurer une exploitation fiable et efficace.

À l'automne de 1969, la Commission canadienne des transports a publié un règlement pour appliquer les dispositions de la Loi nationale sur les transports. Ce règlement permet aux chemins de fer d'adapter leurs services en fonction des paramètres fixés.

La Compagnie a pris un certain nombre d'initiatives à la lumière de ce nouveau règlement. Elle a demandé à la Commission canadienne des transports l'abandon de certaines liaisons qui ont été longtemps déficitaires. La Commission étudie les demandes et décidera si elles doivent être acceptées ou si les liaisons doivent être maintenues dans l'intérêt public moyennant subventions. Les services seront également mieux adaptés à la demande. C'est ainsi qu'ils ont fait l'objet de modifications applicables entre la mi-septembre et la mi-juin (sauf pour les vacances de Noël et de Pâques), cette période étant relativement creuse.

Nous nous efforçons de modeler nos services à la mesure des besoins et des vœux du public voyageur. C'est dans ce but que la Compagnie a lancé en fin 1969, une série d'enquêtes auprès de la clientèle, enquêtes menées sur plusieurs lignes pour mieux dégager les traits de notre clientèle, connaître les raisons de ses déplacements, du choix des trains, et son degré de satisfaction. Les résultats constitueront une base d'information importante pour le planning futur de nos services, orienté vers le public.

Afin d'encourager le tourisme entre les États-Unis et le Canada, une série de voyages organisés CN/Air Canada a été préparée. Air Canada lancera cette formule «Maple Leaf» aux États-Unis et amènera les touristes, par avion, aux portes de notre pays. Le CN se chargera du parcours terrestre.

Horaires et services

Le CN continue de s'intéresser à l'évolution de la technique dans le domaine du matériel voyageurs bien qu'il n'ait pas acquis de véhicules nouveaux en 1969.

Le Turbo train, propriété du constructeur United Aircraft of Canada Limited qui en assure l'entretien, a été retiré du service le 7 janvier 1969, à la suite de difficultés techniques. Depuis lors, l'une des rames a été modifiée et soumise à des essais poussés. Si les résultats sont favorables, deux autres rames seront modifiées et le Turbo train sera remis en service, progressivement, en 1970.

New meal service concepts continued to be promoted. Ten "Café-Lounges" were placed in service during the first half of the year, mainly on the Super Continental. They permitted a saving of about 40% in costs during the peak summer months. To take care of frozen foods used in their operation, freezers were installed in Montreal and Vancouver terminals.

Phase II of the electronic reservation system was completed and now includes all sleeping car space except for the Hudson Bay line and the Ontario Northland Railway. The system enables employees in 55 Canadian cities and two cities in the United States to communicate directly with the train space inventory in the computer.

A number of changes in train service were made during the year to match more closely the existing rail passenger market.

In September train service between Jasper and Prince George was reduced from six days per week to tri-weekly. Summer operation of the Montreal-Sydney "Cabot" was discontinued. In October, mixed train service was discontinued on Prince Edward Island; between Moncton and Charlottetown; between Halifax and Yarmouth; and between Swan River and Hudson Bay.

Service between Quebec and La Malbaie was increased to seven days a week and railiner trains replaced conventional equipment. In October the Montreal-Chicoutimi and Montreal-Senneterre trains were combined between Montreal and Hervey.

De nouvelles formules de restauration ont continué d'être appliquées dans les trains. Dix voitures cafés-bars ont été mises en service durant la première moitié de l'année, principalement sur le Super Continental. Elles ont permis de réaliser une économie d'environ 40% durant la période de pointe de l'été. Pour la conservation des aliments utilisés dans ces voitures, on a pourvu de congélateurs les installations terminales de Montréal et de Vancouver.

La deuxième phase d'extension de la réservation électronique a été achevée et le système s'étend maintenant à toutes les places couchées, sauf sur les lignes de la Baie-d'Hudson et de l'Ontario Northland Railway. Ce système permet aux employés du CN, dans 55 villes du Canada et deux villes des États-Unis, de communiquer directement avec l'ordinateur qui contient l'inventaire des places.

Un certain nombre de modifications ont été apportées aux services pour qu'ils correspondent mieux à la demande actuelle.

En septembre, les liaisons entre Jasper et Prince George ont été réduites de six à trois par semaine. Le «Cabot», en service d'été entre Montréal et Sydney, a été supprimé. En octobre, les services de trains mixtes ont été supprimés à l'Île-du-Prince-Édouard, entre Moncton et Charlottetown, entre Halifax et Yarmouth et entre Swan River et Hudson Bay.

La fréquence des relations entre Québec et La Malbaie a été portée à sept jours par semaine et des autorails y ont remplacé le matériel ordinaire. En octobre, les trains des lignes Montréal-Chicoutimi et Montréal-Senneterre ont été fusionnés sur le parcours Montréal-Hervey.



Between Montreal and Ottawa, service was reduced from six to four daily round trips, with an extra round trip on Fridays to handle local weekend travel. In the Montreal/Ottawa-Toronto service, trains were combined between Brockville and Toronto. Toronto-London railiner trains 645 and 646 were extended to Windsor and replaced by Tempo equipment.

Daily railiner service between Toronto and North Bay was reduced in October to Saturday and Sunday only.

In Newfoundland, where "Roadcruiser" bus service had been inaugurated between St. John's and Port-aux-Basques in December 1968, trans-island passenger trains were discontinued July 2, 1969. During a comparable period in 1969, revenue passengers carried by the all-bus operations increased 74% over the previous year's all-rail service.

The S.S. Prince George sailed on 21 regular cruises between Vancouver and Skagway, Alaska, and on a short pre-season charter cruise. The number of passengers carried was 5,599—172 fewer than in 1968 when an additional post-season cruise was also operated. Revenue from Maple Leaf Package Tours and associated services amounted to \$821,000, a gain of \$271,000 over 1968.

Sur la ligne Montréal-Ottawa, le service a été réduit de six à quatre aller et retour quotidiens, sauf le vendredi où un aller et retour supplémentaire est assuré pour le trafic de fin de semaine. Les relations Montréal/Ottawa-Toronto ont été fusionnées sur le parcours Brockville-Toronto. La liaison Toronto-London assurée par les autorails 645 et 646 a été prolongée jusqu'à Windsor et les autorails ont été remplacés par du matériel «Tempo».

Les relations autorails quotidiennes entre Toronto et North Bay ont été réduites en octobre et ne sont plus assurées que les samedis et les dimanches.

A Terre-Neuve, où un service d'autobus entre Saint-Jean et Port-aux-Basques a été inauguré en décembre 1968, les trains de voyageurs ont été supprimés le 2 juillet 1969, à l'exception de trois trains mixtes. En 1969, le nombre de voyageurs taxés transportés sur les parcours desservis exclusivement par autobus a augmenté de 74% par rapport au nombre de la période correspondante de 1968 où ces parcours étaient desservis exclusivement par train.

Le «Prince George» a effectué 21 croisières régulières entre Vancouver et Skagway (Alaska), et une brève croisière d'avant-saison, en affrètement. Le nombre des passagers transportés a été de 5,599, soit 172 de moins qu'en 1968. Le navire avait aussi effectué cette année-là une croisière supplémentaire hors-saison.

Les recettes des voyages organisés Maple Leaf et des services connexes se sont élevées à \$821,000, soit \$271,000 de plus qu'en 1968.

Personnel and Labour Relations

18

Labour Relations

Agreements with the Associated Non-Operating Unions and with the Federated Shop Crafts, covering a two-year period, became effective January 1, 1969. These agreements applied to approximately 49,000 employees, and included increases in wage rates and improvements in working conditions.

In March, agreement was reached with the United Transportation Union representing over 8,000 trainmen. This agreement also covered a two-year period, was effective from January 1, 1969, and reflected the same basic terms as those of the Associated Non-Operating Unions and the Federated Shop Crafts settlements. It provided for total wage increases of 13.4%, assumption by the Company of the full cost of the Employee Benefit Plan, the negotiation of material changes in working conditions, certain reductions in passenger train crew consists, and improvements in general holidays and annual vacation.

Another agreement negotiated during the year with the United Transportation Union established interchangeable seniority rights for train and yard service employees on the Atlantic, St. Lawrence, and Great Lakes Regions.

Collective agreements were concluded with employee groups in the Marine Services, Northern Alberta Railways, Shawinigan Falls Terminal Railway, Public Markets Limited, CN subsidiaries in the United States, and the garage operation for the bus service in Newfoundland.

Employee Relations

During the year the employment level across the System remained fairly stable at an average number of 84,388—a decrease of 1.0% compared with 1968.

Rapidly changing economic conditions and new technology in the transportation industry are creating a demand for increased knowledge and competence at the managerial level. To meet this need, development of a comprehensive management education program has begun. The program, an extension of the Company's on-going management development activities, is designed to improve individual potential and performance, and to increase organizational effectiveness.

About 23,000 employees participated in in-Company courses and seminars covering a wide variety of job skills in clerical and non-clerical fields. These included a staff training course for senior officers, courses for work study analysts, courses in labour relations, critical path method, statistics and accounting, economic evaluation of capital projects, effective management, and instructional techniques.

Language instruction in both French and English continued during the year. The present trend is towards a succession of relatively short but quite intensive courses rather than courses taking up a few hours a day over a long period. Special intensive courses have been designed for specific groups of employees in contact with the public. Close contact continues to be maintained with universities, the federal Language Bureau and other organizations to ensure use of the most up-to-date methods.

Personnel et relations syndicales

Relations syndicales

Les contrats de deux ans signés avec les Syndicats associés des services ferroviaires non roulants ainsi qu'avec la Fédération des métiers sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 1969. Ces accords touchent environ 49,000 employés et comportent des augmentations de salaires et une amélioration des conditions de travail.

Une entente a été conclue en mars avec les Travailleurs unis des transports, groupant quelque 8,000 agents de train. Cette entente de deux ans, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1969, offre approximativement les mêmes avantages aux employés que les contrats précités. Elle prévoit des augmentations de salaires de 13.4%, la prise en charge par la Compagnie du total des frais d'application du «Programme de prévoyance», la négociation d'améliorations des conditions de travail, certaines compressions dans la composition des équipes de trains de voyageurs, et des améliorations touchant les vacances et les congés annuels.

D'autre part, un accord, conclu en cours d'année avec les Travailleurs unis des transports, autorise le transfert des droits d'ancienneté, pour les équipes de trains et de manœuvres, entre les Régions de l'Atlantique, du Saint-Laurent et des Grands-Lacs.

Enfin, des conventions collectives ont été signées avec des employés des Services maritimes, de la Northern Alberta Railways, de la Shawinigan Falls Terminal Railway, des Public Markets Limited, des filiales du CN aux États-Unis et du dépôt d'autobus de Terre-Neuve.

Personnel

L'effectif de la Compagnie est resté à peu près stable: 84,388 employés en moyenne, soit une réduction de 1% par rapport à 1968.

Les rapides changements économiques et les nouvelles méthodes développées dans l'industrie du transport exigent un degré de connaissances et de compétence de plus en plus élevé chez les cadres supérieurs. Pour répondre à ces exigences, le CN est en train d'organiser un cours complet de gestion. Ce cours, qui complète la formation générale des cadres, est destiné à augmenter le potentiel et le rendement de chacun d'eux.

Quelque 23,000 employés ont participé à des séminaires et à des cours de qualification donnés par la Compagnie dans les domaines administratifs ou autres. Il y eut ainsi des cours destinés aux cadres supérieurs, aux préposés à l'analyse des tâches, des cours sur les relations syndicales, sur la méthode du chemin critique, les statistiques et la comptabilité, la planification des investissements, les méthodes de gestion et les techniques pédagogiques.

La Compagnie a poursuivi l'enseignement du français et de l'anglais. La tendance actuelle est aux brèves séries de cours «intensifs» plutôt qu'à un enseignement de quelques heures par jour s'échelonnant sur une longue période. On a mis au point des cours spéciaux destinés à certains groupes d'employés en contact avec le public.

La Compagnie maintient des relations étroites avec les universités, le Bureau des langues du gouvernement fédéral et divers organismes qui lui permettent de se

The TRACS program, now being implemented, called for an accelerated training program in computer-oriented skills and procedures for employees in operations, accounting, express and freight sales. In addition, guidance was provided to officers and supervisors in the interpretation and uses of the data being generated by the program.

To meet the staffing needs indicated by the Company's strategic plans, as well as those resulting from organizational and technological innovations, a manpower planning group was formed. Its job is to estimate the future size, mix and location of the required work force, analyze the present work force and its environment, and determine how, when and where to cope with shortages and surpluses. The group is also concerned with upgrading and transforming skills, and relating Company manpower policies to trends in the national manpower programs.

Pensions and Welfare

Total Company contributions for pensions and retirement benefits in 1969 compared with 1968 are as follows:

	1969	1968	Increase or (Decrease)
	In Millions		
CN Pension Plans:			
Payments to Pension Trust Fund	\$ 31.6	\$ 44.2	\$(12.6)
Government Plans:			
Canada (and Quebec) Pension Plans	6.5	6.4	0.1
U.S. Railroad Retirement	5.1	4.3	0.8
Total	\$ 43.2	\$ 54.9	\$(11.7)

The decrease in contributions to CN Pension Plans reflects the results of the triennial actuarial valuation as at December 31, 1968.

Exclusive of benefit payments under the Canada (and Quebec) Pension Plans, and those made under the U.S. Railroad Retirement Act, there was paid to pensioners and beneficiaries under the various Canadian National pension arrangements, a total of \$57.6 million in 1969, and 35,211 individuals were receiving such payments at the end of the year.

Charges against earnings for welfare plans providing hospital-surgical-medical benefits and life insurance were \$13.4 million in 1969, compared with \$8.0 million in 1968. This increase resulted from the Company assuming contributions heretofore made by employees.

mettre au courant des méthodes d'enseignement les plus modernes.

Le TRACS, programme en voie de réalisation, a nécessité des cours d'informatique destinés aux employés de l'exploitation, de la comptabilité, des Messageries et des Ventes Marchandises. En outre, cadres et superviseurs ont été renseignés sur l'interprétation et l'usage des données obtenues grâce au TRACS.

Pour répondre aux besoins en main-d'œuvre entraînés par la politique générale de la Compagnie ou résultant des innovations administratives ou technologiques, un Comité de programmation main-d'œuvre a été mis sur pied. Son rôle est de déterminer l'importance, la composition et le lieu de travail du personnel considéré, d'étudier les caractéristiques propres au personnel actuel, et de déterminer où, quand et comment faire face aux pénuries et aux surplus de main-d'œuvre. Le Comité a également pour tâche de recycler le personnel et de coordonner la politique de la Compagnie avec la politique fédérale dans ce domaine.

Pensions et sécurité sociale

Voici le tableau comparatif des contributions patronales au titre des divers régimes de retraite en 1969 et en 1968.

	1969	1968	Augmentation (diminution)
	en millions		
Régimes du CN:			
Versements à la caisse de retraite	\$31.6	\$44.2	\$(12.6)
Régimes gouvernementaux:			
Régimes du Canada et du Québec	6.5	6.4	0.1
Caisse de retraite des chemins de fer américains	5.1	4.3	0.8
Total	\$43.2	\$54.9	\$(11.7)

La diminution des contributions patronales à la caisse de retraite du CN reflète les résultats de l'évaluation actuarielle trisannuelle au 31 décembre 1968.

Mis à part les versements faits au titre des régimes gouvernementaux et à la caisse de retraite des chemins de fer américains, les pensions versées par le CN se sont montées à \$57.6 millions, et le nombre de retraités et d'ayants droit était de 35,211 à la fin de l'année.

Les contributions à l'indemnisation des frais d'hospitalisation, médicaux et chirurgicaux et à l'assurance-vie se sont montées à \$13.4 millions en 1969, contre \$8 millions en 1968. La différence s'explique par le fait que la Compagnie a pris à sa charge certaines cotisations salariales.

System Activities

20

Transportation and Maintenance

The Transportation and Maintenance Department continued to make significant contribution to the Company's marketing goals and to increased productivity through a series of programs involving improvements in plant and roadway, motive power and car equipment, repair and maintenance procedures.

The effect of such programs is seen in the ability of the Company to offer better and more varied services to its customers at competitive prices.

In co-operation with other departments, Transportation and Maintenance played a major part in the development of the TRACS program during the year.

Locations have been established for a number of customer service centres which will act as central points for the gathering and processing of information and for the servicing of customers in a given area. Testing has begun on such a centre at Quebec City, with very encouraging results.

Continuing a project which had been carried out on two regions in previous years, a Car Information Program (CIP) was installed on a third region, the Great Lakes, and plans were developed for similar installations on the remaining two regions.

Testing of Automatic Car Identification (ACI) scanners continued. These scanners automatically "read" identifying labels on the sides of cars and relay the information to a computer. The ACI project is an international effort being carried out in co-operation with U.S. railways and the labelling of the part of the CN car fleet which is subject to interchange service was basically completed in 1969.

Installation and extension of centralized traffic control advanced on the Montreal-Toronto route and between Jasper and Vancouver.

The Vancouver Terminal Project, improving access to the North Shore, was completed with the opening of the Second Narrows Bridge. At Edmonton, the third year of a five-year program for improving Calder Yard moved ahead. Yard extensions were undertaken during the year at Terrace, B.C., Whitecourt, Alta., and Lansing, Michigan. Authority was granted to begin the first phase of a proposed support yard at Valleyfield, Que.

Planning and design work were completed for participation in track diversions for the Welland Canal project.

Programs for the installation of hot box detectors on principal routes continued. The train-to-wayside radio system was expanded with the purchase of new locomotive radio sets and portable radios.

Research and Development

The Research and Development Department carried out or was associated with a wide variety of activities and projects affecting virtually all aspects of System operations.

Activités d'ensemble

Transport et entretien

Le Service Transport et Entretien a continué d'apporter une large contribution à la poursuite des objectifs de la Compagnie et à l'augmentation de sa productivité, grâce à une série de programmes visant à l'amélioration des techniques utilisées dans les domaines suivants: installations et voies, matériel de traction et matériel remorqué, réparations et entretien.

Ces programmes ont permis à la Compagnie d'offrir à sa clientèle un choix accru de services toujours plus perfectionnés, et à des prix compétitifs.

Le Service Transport et Entretien a largement contribué à la mise en œuvre du TRACS avec la collaboration d'autres services.

On a déterminé l'emplacement des centres qui recueilleront et traiteront les informations au profit des clients dans un secteur donné. L'expérience menée à Québec dans ce domaine a donné des résultats très encourageants.

Le système d'information wagons (CIP) déjà en vigueur dans deux de nos Régions a été étendu à la Région des Grands-Lacs, et l'on a établi les plans concernant les deux Régions restant à équiper.

En ce qui concerne la reconnaissance automatique des wagons (ACI) on a continué l'expérimentation des «lecteurs» qui identifient automatiquement les étiquettes placées sur le flanc des wagons et transmettent l'information à un ordinateur. Il s'agit là d'un programme international, commun au Canada et aux États-Unis, et tous les véhicules du CN faisant l'objet d'échanges ont été pourvus de leur étiquette.

Les travaux d'installation et d'extension de la commande centralisée de la circulation ont progressé le long du couloir Montréal-Toronto ainsi qu'entre Jasper et Vancouver.

L'aménagement des installations terminales de Vancouver, facilitant l'accès à Vancouver-Nord, s'est achevé par l'inauguration du pont Second Narrows. A Edmonton, 1969 constitue la troisième étape du programme quinquennal de travaux destinés à perfectionner le triage de Calder. On a entrepris l'agrandissement des triages de Terrace (C.-B.), de Whitecourt (Alberta) et de Lansing (Michigan). Enfin, on a obtenu l'autorisation d'effectuer la première tranche de travaux d'un triage d'appoint à Valleyfield (Québec).

On a terminé plans et études touchant les déviations de voie exigées par le projet du canal Welland.

L'installation de détecteurs de boîtes chaudes s'est poursuivie le long des voies principales.

La radiotéléphonie de service s'est développée grâce à l'achat de nouveaux appareils pour locomotives et de radios portatives.

Recherche et développement

Le Service Recherche et Développement s'est consacré ou a collaboré à l'étude de maintes activités et de divers projets touchant pratiquement tous les aspects de l'exploitation de la Compagnie.

An aggressive policy of marketing inventions and techniques developed by CN research continued to pay off in terms of direct revenue and enhancement of the prestige of the Company. Transactions during the year included awarding of world-wide rights for the manufacture and marketing of an automatic journal box oiler designed and built at the Technical Research Centre in Montreal.

Other activities in the field of technical research included development of a track recorder car equipped with machines and computers for measuring and evaluating track conditions while travelling at speeds up to 100 miles an hour; the application of salt for controlling frost-heaving of track to reduce the cost of maintenance; the design of freight car trucks which will be stable at higher speeds; positive traction control to improve the performance of diesel locomotives; and advances in the field of air and water pollution control.

The library at System Headquarters continued to expand its computerized information retrieval system.

Plant switching studies were conducted for a number of Canadian industries. These studies have revealed a need for joint efforts to integrate rail and plant operations more efficiently. Studies were also carried out to determine what impact the industries and their expansion would have on the Company's present and future equipment and service requirements. An examination of shippers' transportation needs furnishes information essential to marketing activities.

R & D was associated with other departments in extensive research in office landscaping, a new concept in office design using sound-absorbing screens, planters and acoustical treatment instead of interior walls. CN-designed prototype installations were made at London, Ont., Saskatoon, Sask., and Winnipeg, Man.

International Consulting Division

Activities of the International Consulting Division increased during the year. This division was set up in 1968 to enable the Company to respond effectively to an increasing number of requests for help in solving transportation and distribution problems in many parts of the world.

A substantial contract was entered into to provide consultants for the Korean National Railroad. The division was also involved in a capacity analysis of part of the Congo-Ocean Railway. Contributions were made to surveys in North Africa and Cameroun, and feasibility studies were undertaken for the Quebec Cartier Mining Corporation for an extension of their railway line in Quebec to Mount Wright.

Requests for technical aid and management assistance were received from four railways in Central Africa, and proposals were made on a management and operating study of the Pakistan Western Railways.

Industrial Development

The Company participated in the growth of the Canadian economy through the efforts of its Industrial Development organization which provided existing and prospective customers with a comprehensive industrial location

Il a effectué des travaux portant sur la mise au point d'inventions et de techniques de marketing qui ont contribué à accroître les recettes et à rehausser le prestige de la Compagnie. Des négociations entamées au cours de l'année ont eu pour objet de protéger, à l'échelle internationale, la fabrication et la commercialisation d'un graisseur automatique de boîtes d'essieux conçu et fabriqué au Centre de recherches techniques, à Montréal.

Sur le plan de la recherche scientifique, il faut mentionner la mise au point d'un wagon d'auscultation de la voie, équipé d'appareils et d'ordinateurs destinés à analyser et à évaluer l'état de la voie à une vitesse allant jusqu'à 100 milles à l'heure; l'épandage de sel en vue de réduire le soulèvement de la voie dû au gel et, par suite, de réduire le coût de l'entretien; la mise au point de bogies assurant la stabilité des wagons à grande vitesse; le réglage automatique de la traction en vue d'améliorer la performance des locomotives Diesel, et enfin les recherches sur les moyens de lutte contre la pollution de l'air et de l'eau.

La bibliothèque du Siège social a poursuivi ses travaux sur le classement des informations sur ordinateur.

Des études portant sur les manœuvres des wagons ont été réalisées pour un certain nombre d'industries canadiennes; elles ont révélé la nécessité d'une coordination étroite entre le Chemin de fer et les clients. Des études ont également été entreprises pour déterminer dans quelle mesure le matériel et les services de la Compagnie pourront répondre aux besoins actuels et futurs de l'industrie. L'analyse des besoins des expéditeurs a fourni l'information essentielle à l'action commerciale.

En collaboration avec d'autres services, le Service R. et D. a mené des études approfondies sur l'aménagement paysager des bureaux, formule moderne utilisant des écrans d'insonorisation et une nouvelle acoustique et supprimant les cloisons traditionnelles que remplacent des bacs à fleurs. Des installations-modèles conçues au CN ont été réalisées à London (Ont.), à Saskatoon, et à Winnipeg.

La Division de Consultation internationale

Les activités de la Division de Consultation internationale se sont accrues au cours de l'exercice. Cette division fut mise sur pied en 1968 pour répondre aux demandes croissantes de nombreux pays qui sollicitaient la participation du CN à des études sur le transport et la distribution.

Un important contrat conclu avec les Chemins de fer de la Corée prévoit une délégation de spécialistes. La Division a également collaboré à des études de capacité de transport sur une partie du Chemin de fer Congo-Océan et a participé à des missions en Afrique du Nord et au Cameroun; en outre, des études préliminaires ont été menées pour la Quebec Cartier Mining Corporation en vue de l'extension de sa ligne jusqu'à Mount Wright.

Quatre compagnies de chemins de fer de l'Afrique Centrale ont sollicité le concours de la Division pour des problèmes d'ordre technique et des études de gestion,

service aimed at attracting new resource, industrial and commercial development in areas it serves. In centres of industrial growth, a program of land use planning was continued to ensure an adequate supply of industrial land along CN lines.

During 1969, resource developments, manufacturing plants and distributing facilities were established in locations served by the Company. A total of 63.05 miles of private sidings and industrial spurs were constructed to serve these new or expanded plants. In addition, nine industrial parks were established during the year.

Branch Lines

Construction of a 60-mile line from Windfall, Alta., to serve sulphur recovery plants at Bigstone and South Kaybob was almost completed.

The 230-mile Alberta Resources Railway, financed by the Province of Alberta and operated by CN under a lease arrangement, was officially opened May 28.

Effective April 1, 1969, the operations of the Great Slave Lake Railway were included within the operations of the CN System.

Real Estate

The development of Company-owned property in urban areas continued actively during the year in conjunction with private developers and in co-operation with governments at various levels.

In Moncton, N.B., the construction of an enclosed shopping mall was completed in a commercial and office complex near the station.

In Campbellton, N.B., where a new station and office building had been erected the previous year, the last phase of this project was completed with the opening of a shopping centre.

In Toronto, progress continued on plans for Metro Centre, a development project involving some 190 acres of railway land in downtown Toronto, announced jointly by CP and CN in December 1968. The proposed Metro Centre, perhaps the largest project of its kind in North America, would incorporate an integrated transportation centre,

et les Chemins de fer du Pakistan Occidental ont demandé sa participation à une étude de gestion et d'exploitation.

Expansion industrielle

Toujours soucieux de contribuer à l'essor de l'économie canadienne le CN tient à la disposition de ses clients un service d'implantation industrielle dont la tâche consiste à favoriser l'établissement d'entreprises minières, industrielles et commerciales dans les régions qu'il dessert. Dans les régions en voie d'expansion, la Compagnie a poursuivi ses études sur l'utilisation des terrains pour faciliter l'aménagement de zones industrielles le long de ses voies.

Au cours de l'année, des entreprises d'extraction et de transformation et des centres de distribution ont été établis dans des localités desservies par le CN, entraînant la construction de 63.05 milles d'embranchements particuliers et de voies industrielles. En outre, neuf parcs industriels ont été aménagés.

Lignes secondaires

La construction de la ligne de 60 milles reliant Windfall (Alberta) aux usines de récupération du soufre de Bigstone et de South Kaybob est pratiquement achevée.

Le 28 mai, a eu lieu l'inauguration officielle de la ligne de l'Alberta Resources Railway, d'une longueur de 230 milles, financée par le gouvernement de l'Alberta et exploitée par le CN en vertu d'un accord de location.

Depuis le 1^{er} avril 1969, l'exploitation du groupe CN englobe celle du Chemin de fer du Grand lac des Esclaves.

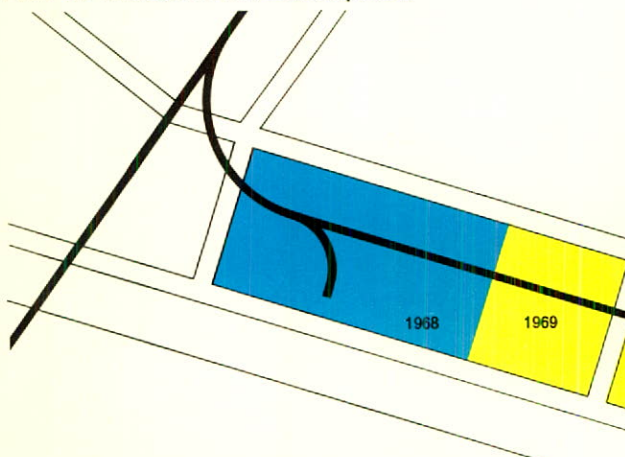
Domaine

L'aménagement des propriétés urbaines du CN s'est poursuivi activement en collaboration avec le secteur privé et avec les diverses administrations intéressées.

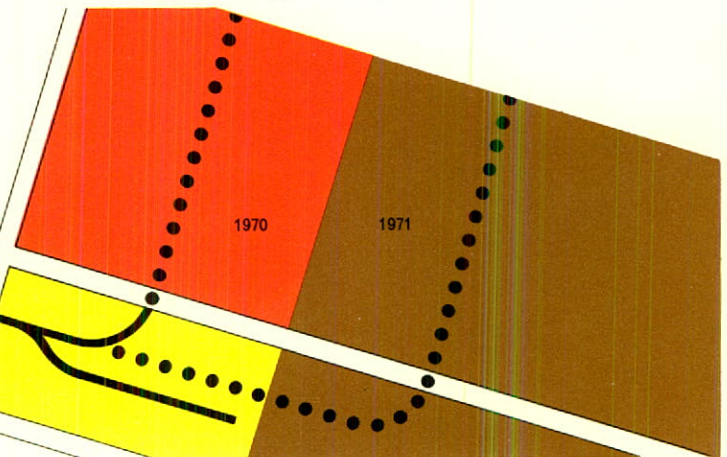
A Moncton (N.-B.), on a achevé la construction d'une galerie de boutiques dans un immeuble commercial, près de la gare.

A Campbellton (N.-B.), l'ouverture d'un centre commercial

Plan for Industrial Park Development



Aménagement – type d'un parc industriel



a communications broadcasting complex, office buildings, hotel, residential and other commercial facilities. Responsibility for advancing the project has been assigned to a jointly owned company known as Metro Centre Developments Limited.

During 1969 the efforts of Metro Centre Developments Limited have been devoted to processing the many complexities of the master plan through the various levels of government in order that necessary approvals and agreements may be obtained early in 1970. In addition to continuing negotiations with numerous government departments, an Inter-Governmental Technical Co-ordinating Committee was formed and met on a regular basis throughout the year to co-ordinate the various government interests and to expedite the handling and solution of the technical problems relating to the development.

In London, Ont., the administrative office of the Southwestern Ontario Area moved to the newly completed 10-storey CN Tower, a joint office building and railway station. The Company will use four floors of the building and the remainder will be leased to local companies.

At the Midtown Plaza in Saskatoon, Sask., exterior work was practically finished on the CN Tower office building and work on the interior was advanced to a point permitting occupancy of three floors. A second department store and a shopping mall are under construction and expected to be ready in 1970. Work was also begun in Saskatoon at the corner of 21st Street and

marque l'étape finale d'un projet qui comprend en outre une gare et un immeuble administratif inaugurés l'an dernier.

A Toronto, l'on a continué de travailler au projet du «Metro Centre» qui prévoit l'aménagement, annoncé en décembre 1968, de quelque 190 acres de terrains situés au centre de la ville, copropriété du CN et du CP. Ce Metro Centre, peut-être le plus vaste projet d'Amérique du Nord, devrait grouper les différents modes de transport et abriter un centre de télédiffusion, des immeubles administratifs, un hôtel, des magasins et des appartements. La réalisation de ce projet a été confiée à la Metro Centre Developments Limited, société en participation des deux chemins de fer.

Cette dernière s'est donné pour tâche d'accomplir les démarches complexes pour faire accepter le plan-type par les différentes administrations et obtenir les autorisations nécessaires au début de 1970. Parallèlement aux négociations courantes ayant lieu à tous les échelons administratifs, la Société a mis sur pied un comité chargé de se réunir régulièrement afin de concilier les intérêts des gouvernements concernés et d'activer le règlement de tous les problèmes techniques soulevés par la réalisation du projet.

A London (Ontario), le Secteur du Sud-Ouest de l'Ontario a déménagé ses bureaux dans la nouvelle Tour CN, de dix étages, qui abrite à la fois la gare et les locaux administratifs. La Compagnie se réserve quatre étages et louera le reste de l'immeuble.



Spadina Crescent on a 12-storey commercial and office building with interior parking.

In Prince George, B.C., private developers started construction of a two-storey building to house a new passenger terminal and CN and CNT offices. This is the first phase of a project which calls for a six-storey addition as a second phase when the city's growth warrants it.

Telecommunications

Canadian National Telecommunications facilities, services and earnings increased during 1969.

CNT earned revenues of \$59.2 million from its commercial services. After taxes and operating expenses, the year ended with a surplus of \$12.4 million—\$3.7 million better than in 1968.

A highlight of CNT's expansion program was the implementation of new facilities and services at the Data Central computer switching complex in Toronto. Networks for several major Canadian companies went into service during the year. The public telegram message service was automated and this means that computers select proper circuit routings for onward transmission of messages within fractions of a second.

The joint CN-CP Telex network added 16 new exchanges across Canada. The number of Telex subscribers increased by 15%. Data Telex, a higher speed service, also had a substantial rate of growth.

Au Midtown Plaza de Saskatoon, le gros œuvre est presque terminé en ce qui concerne le gratte-ciel administratif du CN dont trois étages sont prêts à occuper. On compte que le second magasin à rayons multiples et l'allée de boutiques en construction seront achevés en 1970. On a également entamé la construction, à l'angle de la 21^e Rue et de Spadina Crescent, d'un immeuble commercial de 12 étages qui comportera un parc de stationnement intérieur.

A Prince George (C.-B.), des promoteurs privés ont entrepris la construction d'un immeuble de deux étages qui abritera la nouvelle gare voyageurs du CN, ses bureaux et ceux des TCN. Il s'agit là de la première étape d'un projet que complétera éventuellement une annexe de six étages, lorsque l'exigera le développement de la ville.

Télécommunications

Les installations et les services des Télécommunications du CN se sont développés en 1969 tandis que les recettes augmentaient.

Le total de celles-ci se monte à \$59.2 millions et, déduction faite des frais d'exploitation et des taxes, le bénéfice net atteint \$12.4 millions, soit \$3.7 millions de plus qu'en 1968.

Un fait marquant du programme d'expansion fut l'adjonction de nouvelles installations et de nouveaux services au Central téléinformatique de Toronto.



Broadband Exchange Service, an automatic switching system for voice communication and transmission of computer data, now has 11 switching centres throughout the country. A substantial number of new subscriber terminals were added in 1969.

On CN-CP's Montreal-Vancouver system, microwave capacity was increased.

Expansion of telephone plant facilities took care of a 30% increase in long distance calls from the Yukon. At Porter Creek a new building was completed for an 800-line telephone exchange. It will go into operation early in 1970. At various plant sites in the Yukon facilities were added to house CBC Frontier Package stations.

A 400-line satellite telephone exchange was put into service at Hay River, Northwest Territories. A new building was completed at Yellowknife and now houses an automatic 2,000-line telephone exchange, a commercial office and transmission facilities.

Other changes in the North included enlargement of the building at Hay River for a new toll centre, 12 new voice channels added to the long-distance network between Hay River and Edmonton, a 100-line addition to the telephone exchange at Fort Smith, and a new toll centre at Inuvik.

In Newfoundland CNT introduced telephone service to 30 communities, and increased the number of exchanges on the public telephone network throughout the province to 107 compared to 95 in the previous year. Service is now provided for 24,984 telephones. At Clarenville a new building was completed to accommodate commercial operations, telephone exchange and toll facilities.

A 300-line microwave system was commissioned for service between Gander and St. Alban's to provide general communication as well as CBC radio network transmission facilities from St. John's to the Burin Peninsula. Radio transmitters were put into service for the CBC at Cow Head, Flower's Cove, Port Saunders and St. Anthony.

Hotels

The financial results for hotels in 1969 showed a marked improvement over net returns for the previous year.

	1969	1968
Net income from CN-operated hotels	\$ 580,826	\$ 385,156
Net return from Hilton-operated hotels (including Place Ville Marie restaurants)	1,904,503	1,250,496
Other income	418,265	—
Net hotel income	\$2,903,594	\$1,635,652

Plusieurs grandes entreprises canadiennes y ont été reliées au cours de l'année. Le service commercial des télégrammes a été automatisé, ce qui veut dire que les ordinateurs peuvent maintenant choisir le circuit de transmission d'un message en une fraction de seconde.

Seize nouveaux centraux Téléx ont été ajoutés au réseau CN-CP, et le nombre des abonnés a augmenté de 15%. Le Data-Téléx, service plus rapide, a également connu un développement considérable.

Le service de télétransmission à bande large, un système de commutation automatique pour les transmissions phonie-données, compte maintenant 11 centres de commutation. Le nombre des abonnés s'est accru sensiblement durant l'année.

On a augmenté la capacité du faisceau hertzien sur le réseau CN-CP Montréal-Vancouver.

Les installations téléphoniques ont été élargies afin d'absorber une augmentation de 30% dans le nombre des appels interurbains en provenance du Yukon. A Porter Creek, on a terminé la construction d'un immeuble qui logera un central téléphonique de 800 lignes. La mise en service du central devait avoir lieu au début de 1970. En divers endroits du Yukon, on a accru les installations existantes pour y loger les émetteurs d'avant-poste de Radio-Canada.

Un central téléphonique satellite de 400 lignes a été mis en service à Hay River (T. du N.-O.). A Yellowknife, on a achevé un nouvel immeuble qui loge un central téléphonique automatique de 2,000 lignes, un bureau commercial et les installations de transmission.

Parmi les autres travaux réalisés dans le Nord on note l'agrandissement de l'immeuble de Hay River en vue de l'aménagement d'un nouveau central régional, l'addition de 12 voies au réseau interurbain reliant Hay River et Edmonton, et de 100 lignes au central de Fort Smith ainsi que l'établissement d'un nouveau central régional à Inuvik.

A Terre-Neuve, on a relié 30 localités au réseau téléphonique et on a porté à 107 le nombre des centraux dans l'ensemble de la province, de 95 qu'il était l'année précédente. Le nombre des abonnés est maintenant de 24,984. A Clarenville, on a achevé un nouvel immeuble destiné à loger les services commerciaux, un central et d'autres installations régionales.

On a mis en service, entre Gander et St. Albans, un faisceau hertzien de 300 voies qui assure l'ensemble des télécommunications et la transmission des émissions de Radio-Canada entre Saint-Jean et la péninsule de Burin. Des émetteurs ont été mis en service pour le compte de Radio-Canada à Cow Head, Flower's Cove, Port Saunders et St. Anthony.

Hôtels

Les résultats de l'exercice révèlent une augmentation sensible des revenus nets par rapport à 1968.

During the year, \$3 million was spent for capital projects on hotel properties, including those operated by Hilton. Major repairs and modernization costs for CN-operated hotels amounted to \$197,532.

A tunnel is being constructed to connect the Hotel Bessborough to the Avord parking garage and office building. When this building is completed it will provide indoor parking for patrons of the hotel. At the Chateau Laurier, a rehabilitation program for the west wing bedrooms was completed, and construction of a new parkade was well advanced.

An automatic telephone system was installed at the Hotel Fort Garry. Plans are being made for a rehabilitation program which will provide better elevator service, a new automobile entrance, and renovations in the cafeteria and cocktail lounge. In addition, a new room for public functions was being prepared. Guests now have heated indoor parking, made available by the acquisition of a former Metro garage at the rear of the hotel.

With its opening May 19, Jasper Park Lodge began, for the first time, operations on a year-round basis. The winterization program continued, including the provision of an outdoor skating rink with artificial ice.

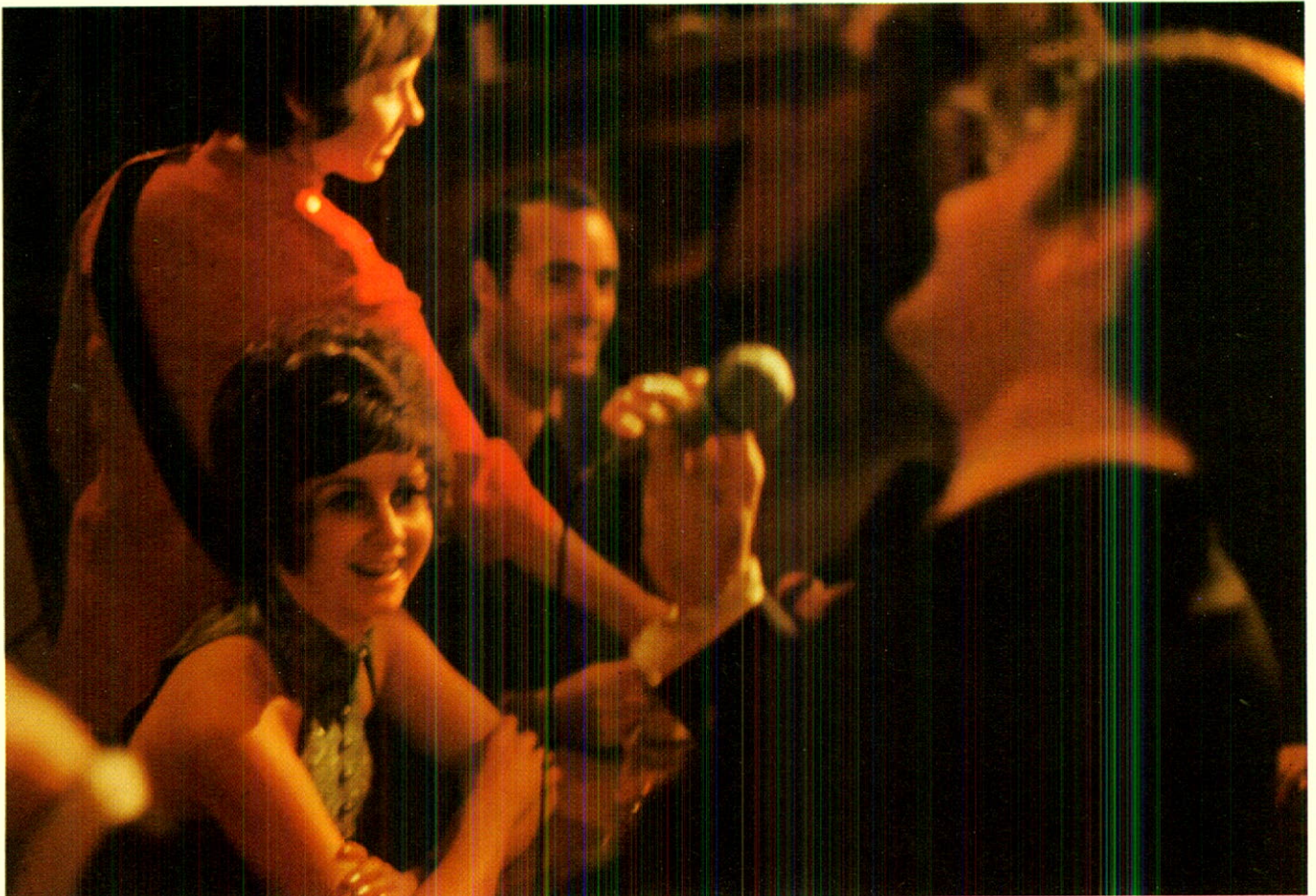
At the Hotel Macdonald an automatic telephone system was installed. Work commenced on modernization of the cafeteria, to be completed in 1970. At the Hotel Nova Scotian additional parking space was provided.

	1969	1968
Bénéfice net— Hôtels exploités par le CN	\$ 580,826	\$ 385,156
Revenu net— Hôtels exploités par Hilton (y compris les restaurants de la Place Ville Marie)	1,904,503	1,250,496
Divers	418,265	—
Bénéfice net de l'exploitation hôtelière	\$2,903,594	\$1,635,652

Les immobilisations de l'exercice, y compris celles relatives aux hôtels exploités par Hilton, s'élèvent à \$3 millions. Les frais de réparations importantes et de modernisation encourus pour les hôtels CN s'élèvent à \$197,532.

On a entrepris la construction d'un passage souterrain reliant l'hôtel Bessborough au garage Avord et à l'immeuble administratif. Dès l'achèvement des travaux, l'accès à ce garage sera direct pour les clients de l'hôtel. Au Château Laurier, on a achevé la rénovation des chambres de l'aile gauche et entrepris la construction d'un autre parc de stationnement.

L'hôtel Fort Garry a été doté du téléphone automatique. Mentionnons également, dans le cadre d'un programme



Colour television was installed in half the guest rooms at Hotel Vancouver, with the remainder to be similarly equipped during 1970. At the Queen Elizabeth Hotel the program to provide all guest rooms with colour television was completed.

Marine Services

All previous traffic handling records were broken in the Northumberland Strait ferry service. A new ship, the M.V. Lucy Maud Montgomery, went into service and the four vessels comprising the fleet carried a record number of 991,557 passengers and 382,178 vehicles.

In June, new terminals were opened at Cape Tormentine, N.B., and Borden, P.E.I. A system of electronic ticketing was also introduced. These facilities, a joint effort by CN and the Department of Transport, were built in record time and ready for peak summer travel.

Ships in the North Sydney—Port-aux-Basques and North Sydney—Argentia ferry service carried 212,106 passengers and 56,362 vehicles, an increase over the previous year of approximately 10% in passenger traffic and 8% in vehicular traffic. Freight traffic into Newfoundland decreased by 4.5% and out of Newfoundland increased by 39%.

In the service between Yarmouth, N.S., and Bar Harbor, Maine, the M.V. Bluenose carried 104,680 passengers and 35,206 vehicles, a marked increase over 1968. Two additional trips were made on Sundays during the month of December to accommodate lobster truckers.

The rail car ferry S.S. Pere Marquette 12 was bought from the Chesapeake & Ohio Railroad, renamed S.S. St. Clair, and will be available for operations, now in the planning stages, between Sarnia and Port Huron.

The S.S. Prince George sailed on 22 cruises from Vancouver to Skagway, Alaska.

Regular service was maintained during the year by the Aquatrans between Prince Rupert, B.C., and Whittier, Alaska, and between Prince Rupert and Ketchikan, Alaska; by the tug and barge operations on Okanagan Lake between Kelowna and Penticton; and by Grand Trunk Western Railroad car ferries on Lake Michigan between Milwaukee, Wis., and Muskegon, Mich.

de modernisation, l'élaboration de projets portant sur l'amélioration du service d'ascenseurs, la construction d'une nouvelle entrée pour les automobiles ainsi que la rénovation de la cafétéria et du bar-salon. En outre, on a aménagé une nouvelle salle réservée aux réunions. Les clients disposent d'un garage chauffé situé en arrière de l'hôtel, ancien garage municipal acquis par le CN.

Le 19 mai, le Jasper Park Lodge est entré dans sa phase d'exploitation ininterrompue. Dans le cadre des travaux d'aménagement d'hiver s'est inscrite la construction d'une patinoire artificielle extérieure.

L'hôtel Macdonald a été doté du téléphone automatique. Les travaux concernant la modernisation de la cafétéria seront achevés en 1970. A l'hôtel Nova Scotian, on a agrandi le parc de stationnement.

A l'instar de l'hôtel Reine Elizabeth, où toutes les chambres comportent désormais un téléviseur en couleurs, la moitié des chambres de l'hôtel Vancouver en ont été dotées et l'on prévoit qu'elles en auront toutes en 1970.

Services maritimes

Le trafic de traversiers a été le plus élevé jamais enregistré dans le détroit de Northumberland. Un nouveau navire, le «Lucy Maud Montgomery», est entré en service, et les quatre bâtiments qui desservent le détroit ont transporté les nombres records de 991,557 passagers et de 382,178 véhicules.

En juin ont été inaugurés de nouveaux quais ainsi qu'un système électronique de vente des billets à Cap Tourmentin (N.-B.) et à Borden (Île-du-Prince-Édouard). Les nouvelles installations portuaires, réalisées avec la collaboration du Ministère des transports, ont été construites à temps pour faire face au trafic de pointe de l'été.

Les navires affectés à la desserte North Sydney-Port-aux-Basques et North Sydney-Argentia ont transporté 212,106 passagers et 56,362 véhicules, soit des augmentations respectives de 10% et de 8% par rapport à l'an dernier. Le trafic marchandises destiné à Terre-Neuve accuse une baisse de 4.5% tandis que le trafic sortant enregistre une hausse de 39%.

Le «Bluenose», qui relie Yarmouth (N.-É.) et Bar Harbor (Maine) a transporté 104,680 passagers et 35,206 véhicules, soit une amélioration très nette par rapport à 1968. Deux traversées supplémentaires ont été effectuées les dimanches de décembre pour assurer le transport par camion du homard.

L'on a acheté au Chesapeake & Ohio Railroad le ferry-boat «Père Marquette 12» qui, rebaptisé «St. Clair», sera affecté à la future liaison Sarnia-Port Huron.

Le «Prince George» a effectué 22 croisières entre Vancouver et Skagway (Alaska).

L'on a assuré un service régulier d'aquatrans entre Prince Rupert (C.-B.) et Whittier (Alaska) et entre Prince Rupert et Ketchikan (Alaska); un service régulier de péniches entre Kelowna et Penticton, sur le lac Okanagan; et un service régulier de ferry-boats (de la Grand Trunk Western Railroad) sur le lac Michigan, entre Milwaukee (Wisconsin) et Muskegon (Michigan).

As indicated by an increase of 4.8% in the real Gross National Product, Canada's economic growth continued during 1969 at approximately the same rate as in the previous year. In this environment, and despite strikes in key industries, CN was able to increase its volume of business and to continue the betterment in its financial position that has taken place during the past decade.

The volume of railway traffic in terms of carload revenue ton miles increased by 3.6% over the previous year, and the net income of the Company before interest on debt was \$49.6 million compared with \$41.2 million in 1968 and \$29.2 million in 1967. The over-all deficit, after payment of record interest charges, showed an improvement of \$4.6 million over the previous year.

These improvements were due in large measure to the emphasis that has been given in recent years to a vigorous modern marketing program and to effective cost control measures.

The increasing costs of doing business continued to point up the seriousness of the nation-wide and, indeed, worldwide problem of inflation. The Company is well aware of the need to curb inflation. It was among the industries represented at a recent National Conference on Price Stability assembled by the Prices and Incomes Commission, and undertook to co-operate with the Commission in its restraint program.

Development of the Company's computer-oriented Traffic Reporting and Control System (TRACS) continued during the year. Almost every department and service is now involved in this program which is based on the use of advanced electronic techniques to gather and distribute with great speed and accuracy all the information needed to run a modern transportation company efficiently and competitively.

TRACS is currently helping to improve the competitive position of the Company in such areas as: guaranteed siding-to-siding service for intercity freight; more efficient operation of unit trains; selective pricing control; and better distribution and use of rolling stock. The system will become an increasingly important part of CN operations as the Company moves to keep abreast of the technological revolution.

Under the direction of a high-level Policy Committee, considerable progress was made during the year in the implementation of the Company's program of bilingualism.

The Official Languages Act, which became law in September of 1969, was helpful in defining the objectives of the Company in the matter of bilingual services to the public. CN now meets most of the requirements of the Act and is taking steps to provide bilingual services in areas for which deferments have been granted.

Strong efforts continued to be made to increase the use of French within the Company and to make French a "working language" in the Province of Quebec.

An invitation was accepted to present the views of the Company to the "Gendron Commission" appointed by the Quebec government to enquire on the position of the French language and on language rights in Quebec. Senior officers presented a brief and answered questions at a public hearing of the Commission and the

Au cours de l'année 1969, le taux de croissance économique du Canada, se traduisant par une augmentation du produit national brut de 4.8%, s'est maintenu sensiblement au même niveau qu'en 1968. Dans cette conjoncture, et malgré les grèves qui ont touché des industries clés, le CN a été en mesure d'augmenter son chiffre d'affaires, et, poursuivant ainsi l'effort entrepris dès 1960, a continué d'améliorer sa situation financière.

Exprimé en tonnes-milles commerciales, le trafic en wagons complets accuse une augmentation de 3.6% par rapport à 1968, et le revenu net, avant intérêts, atteint \$49.6 millions contre \$41.2 millions en 1968 et \$29.2 millions en 1967. Après déduction des intérêts particulièrement élevés, les résultats révèlent une réduction du déficit de \$4.6 millions par rapport à 1968.

Cette amélioration financière s'explique en grande partie par l'adoption récente d'une politique dynamique de marketing et de contrôle des dépenses.

L'augmentation des frais d'exploitation contribuant à aggraver une situation inflationniste aux dimensions nationales, voire internationales, le CN est particulièrement conscient de la nécessité d'enrayer cette inflation. Participant à la récente Conférence nationale sur la stabilité des prix, réunie par la Commission des prix et revenus, le CN s'engagea à prêter son concours à la Commission dans l'application de sa politique d'austérité.

Le développement du système d'information et de contrôle du mouvement sur ordinateur (TRACS) s'est poursuivi au cours de 1969. Un très grand nombre de services se consacrent à la mise sur pied de ce système, reposant sur un ensemble de techniques électroniques modernes, et capable de recueillir et de répartir, avec rapidité et précision, la totalité des informations nécessaires à l'exploitation efficace et compétitive d'une compagnie de transport moderne.

Le TRACS permet au CN de renforcer sa position concurrentielle dans les domaines tels que les liaisons d'embranchement à embranchement pour le trafic inter-villes, l'amélioration de l'exploitation des trains-blocs, le contrôle sélectif de la tarification ainsi que l'amélioration de la répartition et de l'utilisation du matériel roulant. Ce système est donc appelé à s'intégrer de plus en plus à l'exploitation, car le CN se doit de se maintenir à la pointe du progrès.

Sous la direction d'un comité formé de cadres supérieurs, la Compagnie a accompli d'importants progrès, au cours de l'année, en matière de bilinguisme.

La Loi sur les langues officielles, entrée en vigueur en septembre 1969, a permis de mieux définir les objectifs de la Compagnie en matière de services bilingues assurés au public. Le CN répond aujourd'hui à la plupart des exigences de la Loi et prend des dispositions pour assurer des services bilingues dans les secteurs bénéficiant d'une exemption temporaire.

Le CN a poursuivi ses efforts de promotion du français à l'intérieur de la Compagnie et en a encouragé l'usage comme «langue de travail» dans la province de Québec.

La Compagnie fut invitée à exposer sa position à la «Commission Gendron», nommée par le Gouvernement du Québec, en vue d'étudier la situation de la langue

presentation was described as evidence of the "positive and constructive role" being conducted by the Company.

According to present indications real economic growth in Canada in 1970 is likely to be lower than in 1969, while costs for wages, supplies and materials will tend to increase although, hopefully, at a somewhat lower rate than in recent years.

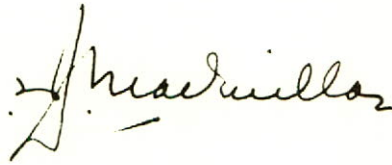
This means that we at CN will have to continue to work hard and efficiently to obtain profitable business and to maintain the progress of recent years.

The Board of Directors is confident that the people who make up this great public enterprise can and will meet the challenge.

The Board and Management extend gratitude to Mr. Bernard A. Tailleux who rendered valuable service for five years until his retirement from the Board of Directors in 1969. During the year one new member, Mr. Pierre Des Marais II, was welcomed to the Board.

Signed on behalf of the Board of Directors

Montreal, March 16, 1970



française et les droits des langues au Québec. Des membres de la direction présentèrent un mémoire qui, selon les commissaires, faisait bien ressortir le «rôle positif et constructif» du CN.

Le taux de croissance économique sera sans doute inférieur en 1970 à celui de 1969, tandis que les dépenses de salaires, de fournitures et de matériel tendront à augmenter, à un taux que nous espérons sensiblement inférieur à celui des dernières années.

Il en résulte que le CN se devra de poursuivre une politique dynamique et efficace susceptible d'assurer la progression entreprise depuis quelques années.

Les administrateurs ont la conviction que le personnel de la Compagnie saura faire face à cette lourde tâche.

M. Bernard A. Tailleux s'étant retiré au cours de l'année après cinq ans de précieux services, la Direction se joint au Conseil d'administration pour lui exprimer toute leur reconnaissance. Un nouveau membre, M. Pierre Des Marais II, est entré au Conseil.

Présenté au nom du Conseil d'administration.

Montréal, le 16 mars 1970.

Executive and General Officers

N. J. MacMillan, Q.C., LL.D. President
W. C. Bowra System Vice-President
R. T. Vaughan, Q.C., LL.D. Vice-President and
 Secretary of the Company
W. Toulmin Executive Assistant

Accounting and Finance

W. R. Corner Vice-President and Comptroller
E. J. Denyar Treasurer

CN International Consulting Division

A. V. Johnston General Manager

Corporate Planning and Finance

R. A. Bandeen, Ph.D. Vice-President

Corporate Projects

J. L. Cann General Manager

Express and Highway Services

E. J. Cooke Vice-President
D. W. Blair, M.B.E. Assistant Vice-President

Freight Sales

G. R. Johnston Vice-President
J. C. Gardiner Assistant Vice-President

Hotels and Telecommunications

R. H. Tarr Vice-President
Myles F. Craston General Manager—Hotels
H. J. Clarke General Manager—Telecommunications,
 Toronto
M. L. Prentice Assistant General Manager

Investigation

E. A. Spearing, M.B.E. Director

Investment Division

J. L. Toole Chairman of the Division
 (a Vice-President of CN)
P. H. Davies General Manager

Law

Lionel Côté, Q.C. Vice-President and General Counsel
G. M. Cooper General Solicitor

Marketing

A. H. Hart, Q.C. Vice-President

Medical

Peter Vaughan, M.D. Chief Medical Officer

Passenger Sales and Services

J. F. Roberts General Manager

Personnel and Labour Relations

W. T. Wilson Vice-President
K. L. Crump Assistant Vice-President,
 Labour Relations
George Lach Assistant Vice-President, Personnel

Public Relations

C. A. Harris Director

Direction

N. J. MacMillan, C.R., LL.D. Directeur général
W. C. Bowra Vice-président, Réseau
R. T. Vaughan, C.R., LL.D. Vice-président et Secrétaire
 de la Compagnie
W. Toulmin Adjoint exécutif

Comptabilité et Finances

W. R. Corner Vice-président et Contrôleur
E. J. Denyar Trésorier

Division de Consultation internationale

A. V. Johnston Directeur général

Planification générale et finance

R. A. Bandeen, D.Ph. Vice-président

Études générales

J. L. Cann Directeur général

Messageries et Services routiers

E. J. Cooke Vice-président
D. W. Blair, M.B.E. Vice-président adjoint

Ventes Marchandises

G. R. Johnston Vice-président
J. C. Gardiner Vice-président adjoint

Hôtels et Télécommunications

R. H. Tarr Vice-président
Myles F. Craston Directeur général, Hôtels
H. J. Clark Directeur général, Télécommunications,
 Toronto
M. L. Prentice Directeur général adjoint

Enquêtes

E. A. Spearing, M.B.E. Directeur

Division des Investissements

J. L. Toole Administrateur délégué
 (Vice-président du CN)
P. H. Davies Directeur général

Contentieux

Lionel Côté, C.R. Vice-président et Avocat conseil
G. M. Cooper Avocat général

Marketing

A. H. Hart, C.R. Vice-président

Service médical

Dr Peter Vaughan Médecin-chef

Ventes et Services Voyageurs

J. F. Roberts Directeur général

Personnel et Relations syndicales

W. T. Wilson Vice-président
K. L. Crump Vice-président adjoint,
 Relations syndicales
George Lach Vice-président adjoint, Personnel

Relations publiques

C. A. Harris Directeur

Achats et Magasins

E. T. Hurley Vice-président
W. L. Shirray Directeur général des Achats

Purchases and Stores

E. T. Hurley Vice-President
W. L. Shirray General Purchasing Agent

Research and Development

Maurice Archer Vice-President
W. H. Bailey Assistant Vice-President
Paul Blanchet Assistant Vice-President
 and General Manager of Real Estate

Special Duties

J. W. Demcoe Vice-President

Transportation and Maintenance

J. H. Spicer Vice-President

Atlantic Region

J. W. G. Macdougall, O.B.E., Q.C. Vice-President,
 Moncton
A. R. Williams General Manager
G. D. McMillan Manager, Newfoundland Area,
 St. John's
W. R. Mitchell Manager, Maritime Area, Moncton
J. R. Burns Manager, Chaleur Area, Campbellton

St. Lawrence Region

J. H. Richer Vice-President, Montreal
L. M. Poitevin General Manager
J. A. Gauthier Manager, Quebec Area,
 Quebec City
W. J. Mayo Manager, Montreal Area, Montreal
A. Olynyk Manager, Champlain Area
H. J. Fast Manager, Rideau Area, Belleville

Great Lakes Region

D. V. Gonder Vice-President, Toronto
K. E. Hunt General Manager
S. E. Spencer Manager, Toronto Area
R. M. Veenis Manager, Southwestern Ontario Area,
 London
E. J. Healy Manager, Northern Ontario Area, Capreol

Prairie Region

E. P. Stephenson Vice-President, Winnipeg,
 General Manager
C. T. Cameron General Manager
R. A. Walker Manager, Lakehead Area,
 Thunder Bay
L. H. B. Gooding Manager, Assiniboine Area,
 Winnipeg
L. M. Thomson Manager, Hudson Bay Area,
 Dauphin
E. S. Barker Manager, Saskatchewan Area,
 Saskatoon

Mountain Region

D. F. Purves Vice-President, Edmonton
G. H. Bloomfield General Manager
J. O. Pitts Manager, Alberta Area, Edmonton
A. E. Street Manager, British Columbia Area,
 Vancouver

United States Corporate

W. D. Piggott Vice-President
J. D. Hayes General Manager

European Organization

W. G. Buchanan General Manager, London, England

Recherche et Développement

Maurice Archer Vice-président
W. H. Bailey Vice-président adjoint
Paul Blanchet Vice-président adjoint et
 Directeur général des Immeubles

Fonctions spéciales

J. W. Demcoe Vice-président

Transport et Entretien

J. H. Spicer Vice-président

Région de l'Atlantique

J. W. G. Macdougall, O.B.E., C.R. Vice-président,
 Moncton
A. R. Williams Directeur général
G. D. McMillan Directeur, Secteur de Terre-Neuve,
 Saint-Jean
W. R. Mitchell Directeur, Secteur des Maritimes,
 Moncton
J. R. Burns Directeur, Secteur des Chaleurs, Campbellton

Région du Saint-Laurent

J. H. Richer Vice-président, Montréal
L. M. Poitevin Directeur général
J. A. Gauthier Directeur, Secteur de Québec
W. J. Mayo Directeur, Secteur de Montréal
A. Olynyk Directeur, Secteur de Champlain
H. J. Fast Directeur, Secteur de Rideau,
 Belleville

Région des Grands-Lacs

D. V. Gonder Vice-président, Toronto
K. E. Hunt Directeur général
S. E. Spencer Directeur, Secteur de Toronto
R. M. Veenis Directeur, Secteur du Sud-Ouest de
 l'Ontario, London
E. J. Healy Directeur, Secteur du Nord de
 l'Ontario, Capreol

Région des Prairies

E. P. Stephenson Vice-président, Winnipeg
C. T. Cameron Directeur général
R. A. Walker Directeur, Secteur de la Tête-des-Lacs,
 Thunder Bay
L. H. B. Gooding Directeur, Secteur de l'Assiniboine,
 Winnipeg
L. M. Thomson Directeur, Secteur de la
 Baie-d'Hudson, Dauphin
E. S. Barker Directeur, Secteur de la Saskatchewan,
 Saskatoon

Région des Montagnes

D. F. Purves Vice-président, Edmonton
G. H. Bloomfield Directeur général
J. O. Pitts Directeur, Secteur d'Alberta, Edmonton
A. E. Street Directeur, Secteur de la
 Colombie-Britannique, Vancouver

Division des États-Unis

W. D. Piggott Vice-président
J. D. Hayes Directeur général

Services européens

W. G. Buchanan Directeur général, Londres, Angleterre

Companies Included in the Canadian National System

Canadian National Railway Company
 Canadian National Express Company
 Canadian National Railways (France)
 Canadian National Realties, Limited
 Canadian National Steamship Company, Limited
 Canadian National Telegraph Company
 Canadian National Transfer Company
 Canadian National Transportation, Limited
 The Canadian National Railways Securities Trust
 The Canadian Northern Quebec Railway Company
 Chapman Transport Limited
 Eastern Transport Limited
 Empire Freightways Limited
 The Great North Western Telegraph Company of Canada
 Hoar Transport Company Limited
 Husband Transport Limited
 Midland Superior Express Limited
 The Minnesota and Manitoba Railroad Company
 The Minnesota and Ontario Bridge Company
 Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited
 The Northern Consolidated Holding Company Limited
 The Quebec and Lake St. John Railway Company
 Scobie's Transport Limited
 The Toronto-Peterborough Transport Company, Limited
 Central Vermont Railway, Inc.
 Central Vermont Transportation Company
 Duluth, Rainy Lake & Winnipeg Railway Company
 Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad Company
 Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company
 Grand Trunk-Milwaukee Car Ferry Company
 Grand Trunk Western Railroad Company

In addition, the property of the Canadian Government Railways is entrusted to the Canadian National Railway Company as part of the System.

Groupe des Chemins de fer Nationaux du Canada

Canadian National Railway Company
 Canadian National Express Company
 Canadian National Railways (France)
 Canadian National Realties, Limited
 Canadian National Steamship Company, Limited
 Canadian National Telegraph Company
 Canadian National Transfer Company
 Canadian National Transportation, Limited
 The Canadian National Railways Securities Trust
 The Canadian Northern Quebec Railway Company
 Chapman Transport Limited
 Eastern Transport Limited
 Empire Freightways Limited
 The Great North Western Telegraph Company of Canada
 Hoar Transport Company Limited
 Husband Transport Limited
 Midland Superior Express Limited
 The Minnesota and Manitoba Railroad Company
 The Minnesota and Ontario Bridge Company
 Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited
 The Northern Consolidated Holding Company Limited
 The Quebec and Lake St. John Railway Company
 Scobie's Transport Limited
 The Toronto-Peterborough Transport Company, Limited
 Central Vermont Railway, Inc.
 Central Vermont Transportation Company
 Duluth, Rainy Lake & Winnipeg Railway Company
 Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad Company
 Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company
 Grand Trunk-Milwaukee Car Ferry Company
 Grand Trunk Western Railroad Company

La Compagnie des Chemins de fer Nationaux est en outre chargée d'exploiter les Chemins de fer du gouvernement canadien comme partie de son réseau.

Financial and Statistical Statements

34	Consolidated Balance Sheet
36	Notes to Consolidated Financial Statements
37	Consolidated Income Statement
38	Source and Application of Funds
38	Investments in Jointly Operated Companies
39	Property Investment Statement
39	Recorded Depreciation Statement
40	Long Term Debt and Shareholders' Equity
41	Railway Equipment
41	Operated Mileage
42	Statistics of Rail-Line Operations
44	Pension Trust Funds—Statement of Financial Position
46	A 25-Year Synoptical History of the CN

Les états financiers et statistiques en français commencent en page 47.

Consolidated Balance Sheet at December 31, 1969

34

Assets

Current Assets		Cash	\$ 24,526,234	
		Accounts receivable	122,995,260	
		Material and supplies	79,143,908	
		Other current assets	23,123,732	
		Government of Canada—Due on deficit account	9,646,454	\$ 259,435,588
Insurance Fund				13,621,949
Investments in Affiliated Companies not Consolidated		Air Canada	382,819,500	
		Jointly operated companies	47,804,226	430,623,726
Property Investment		Road	2,846,687,130	
		Equipment	1,560,121,338	
		Other physical properties	159,496,185	
			4,566,304,653	
		Less recorded depreciation	1,205,908,487	3,360,396,166
Other Assets and Deferred Charges		Other investments	3,728,015	
		Prepayments	3,314,471	
		Unamortized discount on long term debt	10,971,739	
		Other assets	4,703,540	
		Deferred charges	18,646,169	41,363,934
				\$4,105,441,363

Auditors' Report

To The Honourable The Minister of Transport,
Ottawa, Canada.

We have examined the consolidated balance sheet of the Canadian National Railway System as at December 31, 1969 and the consolidated statements of income and source and application of funds for the year then ended. Our examination included a general review of the accounting procedures and such tests of accounting records and other supporting evidence as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, subject to depreciation not recorded in earlier years as referred to in Note 1, these consolidated financial statements are properly drawn up so as to give a true and fair view of the state of affairs of the System

as at December 31, 1969 and the results of its operations and the source and application of its funds for the year then ended, in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Also in our opinion, proper books of account have been kept and the transactions that have come to our notice have been within the powers of the System.

Touche Ross & Co.,
Chartered Accountants.

February 20, 1970.

Consolidated Balance Sheet at December 31, 1969

35

Liabilities

Current Liabilities	Accounts payable	\$ 111,903,645	
	Accrued charges	64,050,707	
	Other current liabilities	16,452,463	\$ 192,406,815
Provision for Insurance			13,621,949
Other Liabilities and Deferred Credits			45,274,636
Long Term Debt	Bonds	1,052,013,264	
	Government of Canada loans and debentures	846,788,377	1,898,801,641

Shareholders' Equity

Government of Canada	6,000,000 shares of no par value capital stock of Canadian National Railway Company	359,963,017	
	1,162,631,341 shares of 4% preferred stock of Canadian National Railway Company	1,162,631,341	
	Capital investment of Government of Canada in the Canadian Government Railways	428,396,779	
			1,950,991,137
Capital Stock of Subsidiary Companies owned by Public			4,345,185 1,955,336,322
			\$4,105,441,363

The notes on page 36 are an integral part
of this Balance Sheet

W. R. Corner,
Vice-President and Comptroller.

Notes to Consolidated Financial Statements at December 31, 1969

36

Note 1: Property Investment

Additions since January 1, 1923 have been recorded at cost and properties and equipment brought into the System at January 1, 1923 are included at the values appearing in the books of the several railways now comprised in the System to the extent that these have not been retired or replaced. Depreciation on Canadian Lines: Depreciation accounting as adopted for equipment in 1940, for hotel properties in 1954 and for track and road structures and all other physical properties except land in 1956 has been continued in 1969. The depreciation rates used are based on the estimated service life of the properties but do not provide for depreciation which was not recorded in prior years under the replacement and retirement accounting principles then in force, or for extraordinary obsolescence resulting from the introduction of more efficient equipment. Depreciation on U.S. Lines: Replacement accounting for track and depreciation accounting for equipment and other property except land have been continued in accordance with the regulations of the Interstate Commerce Commission.

Note 2: Material and Supplies

The inventory has been priced at laid down cost based on weighted average cost for ties, rails and fuel and latest invoice price for new materials in general stores, and at estimated utility or sales value for usable second hand, obsolete and scrap materials.

Note 3: Capital Stock

The capital stock of the Canadian National Railway Company (other than the four percent preferred stock) and the capital investment of Her Majesty in the Canadian Government Railways are included in the net debt of Canada and disclosed in the historical record of government assistance to railways as shown in the Public Accounts of Canada.

Note 4: Pension Funds

The Company is liquidating the unfunded liability under its Pension Plans over a period of sixty years from October 1, 1967 by making annual payments of both principal and interest to the Pension Trust Fund as required by the Pension Benefits Standards Act. These payments have been charged to System expenses. Based on an actuarial review as at December 31, 1968 in accordance with the Act, using revised actuarial assumptions, the remaining unfunded liability amounted to \$300,083,578 at December 31, 1969.

Note 5: Major Commitments

(a) Chicago & Western Indiana Railroad Company: The Grand Trunk Western Railroad Company is liable jointly and severally with four other proprietors as guarantor of principal and interest with respect to \$7,607,000 first Collateral Trust Mortgage 4% Sinking Fund Bonds due May 1, 1982 of the Chicago & Western Indiana Railroad Company. In addition, the proprietors are obligated to make semi-annual sinking fund payments sufficient to retire the bonds at maturity and to meet interest as it falls due; in the absence of default of any of the other proprietors, Grand Trunk Western's proportion of such semi-annual payments is one-fifth.

(b) The Belt Railway Company of Chicago: The Grand Trunk Western Railroad Company is liable jointly and severally with twelve other proprietors as guarantor of principal, interest and sinking fund payments with respect to \$32,022,000 First Mortgage 4% Sinking Fund Bonds series "A", due August 15, 1987 of The Belt Railway Company of Chicago. Each proprietor is to make payments to the extent required in proportion to its usage of the Belt's facilities in the preceding three years. For the three years ended December 31, 1969 Grand Trunk Western Railroad's usage was approximately 4.77% of the total.

(c) The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company: The Grand Trunk Western Railroad Company is jointly and severally liable with one other proprietor as guarantor of principal, interest and sinking fund payments with respect to \$2,419,000 First Mortgage 3 $\frac{1}{4}$ % 30-year series "A" Bonds, due December 1, 1982 of The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company.

(d) Rental commitments under railway rolling stock lease arrangements for varying periods through to 1984 amount to approximately \$102 million.

Consolidated Income Statement

37

		1969	1968
Railway Operating Revenues	Carload freight services	\$ 745,564,123	\$ 697,588,080
	Express services	104,840,096	89,514,169
	Passenger services	75,261,601	76,386,685
	All other services	41,570,871	42,080,649
	Payments related to National Transportation Act	47,020,227	55,051,765
	Total Railway Operating Revenues	1,014,256,918	960,621,348
Railway Operating Expenses	Road maintenance	167,054,518	150,419,247
	Equipment maintenance	195,856,285	187,582,231
	Transportation	407,136,472	378,222,751
	Sales	25,912,638	24,763,875
	Miscellaneous operations	53,016,441	53,316,679
	General	81,930,954	92,495,793
	Taxes	43,355,999	39,646,295
	Equipment and joint facility rents	21,602,043	15,622,804
Total Railway Operating Expenses	995,865,350	942,069,675	
Net Railway Operating Income	18,391,568	18,551,673	
Other Income	Net income from:		
	Telecommunications department	12,354,708	8,654,140
	Hotels	2,903,594	1,635,652
	Separately operated trucking companies	1,639,069	1,979,689
	Other sources	14,269,507	10,453,284
Total Other Income	31,166,878	22,722,765	
Net Income before Interest on Debt	49,558,446	41,274,438	
Interest Charges	Total interest on debt	95,728,293	88,692,490
	Less interest received on loans to Air Canada	21,523,393	18,241,522
	Net Interest on Debt	74,204,900	70,450,968
Deficit	\$ 24,646,454	\$ 29,176,530	

Note: During 1969 certain changes were made to improve the classification of revenues and expenses and for comparative purposes the figures for 1968 have been restated.

Source and Application of Funds for the year 1969

38

Working Capital December 31, 1968		\$ 98,993,961
Source of Funds	Provision for depreciation	\$ 118,329,199
	Issue of 4% preferred stock	31,885,224
	Government of Canada in respect of deficit for the year	24,646,454
	Retained proceeds from properties retired	14,148,835
		\$ 189,009,712
Application of Funds	Additions to property investment	\$ 170,950,670
	Deficit for the year	24,646,454
	Decrease in long-term debt	20,759,068
	Other (net)	4,618,708
		\$ 220,974,900
Net Decrease in Working Capital		31,965,188
Working Capital December 31, 1969		\$ 67,028,773

Investments in Jointly Operated Companies

		Percentage Held	Investment at Dec. 31, 1968	Transactions Year 1969	
				Increase or (Decrease)	Investment at Dec. 31, 1969
The Belt Railway Company of Chicago	Capital Stock	7.69	\$ 240,000		\$ 240,000
	Advances		73,931	\$ 24,612	98,543
Chicago & Western Indiana Railroad Company	Capital Stock	20	1,000,000		1,000,000
	Advances		7,099,978	30,005	7,129,983
Computer Sciences Canada, Ltd.	Capital Stock	25.5		500,000	500,000
The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company	Capital Stock	50	1,500,000		1,500,000
Detroit Terminal Railroad Company	Capital Stock	50	1,000,000		1,000,000
Halterm Limited	Capital Stock	33.33		20,000	20,000
	Advances			100,000	100,000
Northern Alberta Railways Company	Capital Stock	50	8,640,000		8,640,000
	Bonds	50	16,700,000		16,700,000
The Public Markets, Limited	Capital Stock	50	575,000		575,000
Railway Express Agency, Inc.	Capital Stock	0.6	600	(600)	
	Advances		173,493	(173,493)	
The Shawinigan Falls Terminal Railway Company	Capital Stock	50	62,500		62,500
The Toronto Terminals Railway Company	Capital Stock	50	250,000		250,000
	Bonds	50	9,993,700	(205,500)	9,788,200
	Advances		200,000		200,000
Total			\$47,509,202	\$ 295,024	\$47,804,226

Property Investment Statement

39

Property Investment at December 31, 1968		\$4,457,958,015
Capital Expenditures in 1969		
New lines and diversions	\$ 504,047	
Roadway improvements	42,999,974	
Large terminals	4,754,834	
Yard tracks and sidings	7,281,300	
Buildings	4,451,484	
Highway crossing protection	522,103	
Signals	11,666,940	
Roadway and shop machinery	5,020,013	
Other facilities	5,874,515	
Total—Road property	83,075,210	
Branch lines	11,691,171	
Equipment	52,905,118	
Telecommunications	20,252,575	
Hotels	3,026,596	\$170,950,670
Transfer of land from National Harbours Board to Canadian Government Railways		7,422
Additions to property in 1969		170,958,092
Deduction in respect of property retirements in 1969		62,611,454 108,346,638
Property Investment at December 31, 1969		\$4,566,304,653

Recorded Depreciation Statement

Recorded Depreciation at December 31, 1968		\$1,136,041,907
Add provision for depreciation for the year:		
Road property	\$ 60,189,808	
Equipment	52,348,678	
Other physical properties	5,790,713	\$118,329,199
Deduct net charges in respect of property retirements		48,462,619 69,866,580
Recorded Depreciation at December 31, 1969		\$1,205,908,487

Long Term Debt

40

	Rate %	Maturity (See Notes)		Currency in which payable	Outstanding at Dec. 31, 1968	Transactions Year 1969 Increase or (Decrease)	Outstanding at Dec. 31, 1969
Bonds	2 $\frac{7}{8}$	Sept. 15, 1969 a	Canadian National 20 Year Bonds	Canadian	\$ 70,000,000	\$ (70,000,000)	
	2 $\frac{7}{8}$	Jan. 16, 1971 b	Canadian National 21 Year Bonds	Canadian	40,000,000		\$ 40,000,000
	5 $\frac{1}{2}$	Dec. 15, 1971 e	Canadian National 12 Year Bonds	Canadian	184,643,500	(3,670,000)	180,973,500
	3 $\frac{3}{4}$	Feb. 1, 1974 c	Canadian National 20 Year Bonds	Canadian	200,000,000		200,000,000
	2 $\frac{3}{4}$	June 15, 1975 d	Canadian National 25 Year Bonds	U.S.	6,000,000		6,000,000
	5	May 15, 1977 e	Canadian National 18 Year Bonds	Canadian	81,675,000	(1,720,000)	79,955,000
	4	Feb. 1, 1981	Canadian National 23 Year Bonds	Canadian	300,000,000		300,000,000
	5 $\frac{3}{4}$	Jan. 1, 1985 e	Canadian National 25 Year Bonds	Canadian	95,575,000	(2,000,000)	93,575,000
	5	Oct. 1, 1987 e	Canadian National 27 Year Bonds	Canadian	152,986,000	(3,500,000)	149,486,000
	5 $\frac{1}{2}$	Perpetual	Buffalo and Lake Huron 1st Mortgage Bonds	Sterling	795,366		795,366
	5 $\frac{1}{2}$	Perpetual	Buffalo and Lake Huron 2nd Mortgage Bonds	Sterling	1,228,398		1,228,398
		Total Bonds			1,132,903,264	(80,890,000)	1,052,013,264
Government of Canada Loans and Debentures		Capital Revision Act: Jan. 1, 1972 Debenture	Canadian Government Railways: Advances for Working Capital	Canadian	100,000,000		100,000,000
		Financing and Guarantee Acts: Loans	Refunding Act, 1955: Loans for Debt Redemption	Canadian	16,983,762		16,983,762
				Canadian	218,573,683	10,130,932	228,704,615
				Canadian	451,100,000	50,000,000	501,100,000
		Total Government of Canada Loans and Debentures			786,657,445	60,130,932	846,788,377
		Total Long Term Debt			\$1,919,560,709	\$ (20,759,068)	\$1,898,801,641

Notes:	<p>a \$50 million refinanced under Refunding Act, 1955 and \$20 million retired from working capital</p> <p>b Callable at par</p> <p>c Callable at par on or after Feb. 1, 1972</p> <p>d Callable to June 14, 1970 at 100$\frac{1}{2}$%; thereafter at par</p>	<p>e Amounts of $\frac{1}{2}$% may be purchased quarterly through Purchase Funds operated under the conditions of each issue</p>
---------------	---	--

Shareholders' Equity

Government of Canada	No par value capital stock of Canadian National Railway Company	\$ 359,963,017		\$ 359,963,017
	4% Preferred stock of Canadian National Railway Company	1,130,746,117	\$ 31,885,224	1,162,631,341
	Capital investment in Canadian Government Railways	428,389,357	7,422	428,396,779
	Total Government of Canada	1,919,098,491	31,892,646	1,950,991,137
Capital Stock of Subsidiary Companies Owned by Public		4,345,185		4,345,185
	Total Shareholders' Equity	\$1,923,443,676	\$31,892,646	\$1,955,336,322

Railway Equipment

41

		On Hand Dec. 31, 1969 Owned and Leased
Motive Power Equipment	Diesel electric units	2,016
	Electric locomotives	18
	Generator units	107
	Booster units	15
	Total	2,156
Freight Equipment	Box, flat and stock cars	74,954
	Refrigerator cars	5,320
	Gondola and hopper cars	26,264
	Caboose and other cars	2,867
	Total	109,405
Passenger Equipment	Coach cars	606
	Sleeping, dining and parlour cars	626
	Baggage, mail and express cars	1,021
	Other cars in passenger service	116
	Total	2,369
Work Equipment	Units in work service	8,302
Floating Equipment	Car ferries	6
	Barges and tugs	7
	Total	13

Operated Mileage at December 31, 1969

		Owned	Leased	Trackage Rights	Total
Operated Road Mileage— first main track	Atlantic Region	3,751	1	81	3,833
	St. Lawrence Region (including New England Lines)	3,769	7	6	3,782
	Great Lakes Region	3,314	—	12	3,326
	Prairie Region (including Duluth, Winnipeg and Pacific)	8,132	—	5	8,137
	Mountain Region	4,494	34	74	4,602
	Grand Trunk Western Lines	879	10	58	947
	Central Vermont Lines	308	—	59	367
	Total	24,647	52	295	24,994
	Lines in Canada	23,058	35	176	23,269
	Lines in United States	1,589	17	119	1,725
Operated Mileage— all tracks	First main track	24,647	52	295	24,994
	All other main tracks	1,191	—	76	1,267
	Spurs, sidings and yard tracks	7,581	12	1,790	9,383
	Total All Tracks	33,419	64	2,161	35,644

Statistics of Rail-Line Operations

		1969	1968	% Increase or (Decrease)	
Freight	Revenue ton miles—carload	49,635,732,000	47,908,926,000	3.6	
	Averages:				
	Revenue per ton	\$ 7.27	6.86	6.0	
	Revenue per ton mile	¢ 1.502	1.456	3.2	
	Miles hauled per revenue ton	498	483	3.1	
	Cars per train—loaded	34.6	34.5	0.3	
	Cars per train—empty	23.9	23.9	—	
	Net tons per loaded car	41.5	41.1	1.0	
	Net tons per train	1,436	1,419	1.2	
	Gross tons per train	2,973	2,952	0.7	
	Gross ton miles per train hour	69,940	68,108	2.7	
Train speed—miles per hour	23.5	23.1	1.7		
Express	Shipments handled	10,968,127	11,130,110	(1.5)	
	Revenue piggyback trailers handled	79,353	69,836	13.6	
	Piggyback flat car miles	79,243,216	63,248,329	25.3	
	Containers handled—import/export	19,630	658		
	Container flat car miles				
	—domestic	17,052,794	13,597,367	25.4	
—import/export	6,919,555	231,615			
Passenger	Revenue passengers carried	13,799,279	14,842,007	(7.0)	
	Revenue passenger miles	1,836,727,569	2,045,584,921	(10.2)	
	Averages:				
	Revenue per passenger	\$ 4.95	4.66	6.2	
	Revenue per passenger mile	¢ 3.716	3.380	9.9	
	Passengers per car	16.0	15.5	3.2	
Average passenger journey—miles	133.1	137.8	(3.4)		
Diesel Units	Miles per unit day	199.4	198.5	0.5	

Statistics of Rail-Line Operations

43

		1969	1968	% Increase or (Decrease)		
Train Miles	Freight service	35,257,542	34,105,259	3.4		
	Express service	3,929,444	3,835,151	2.5		
	Passenger service	16,165,550	17,235,944	(6.2)		
	Work service	2,164,094	1,329,276	62.8		
	Total Train Miles	57,516,630	56,505,630	1.8		
Motive Power Unit Miles	Freight service	85,580,034	86,317,144	(0.9)		
	Express service	8,444,106	8,265,123	2.2		
	Passenger service	35,496,004	39,346,686	(9.8)		
	Yard service	18,626,231	18,134,349	2.7		
	Work service	3,201,067	2,103,397	52.2		
Total Motive Power Unit Miles	151,347,442	154,166,699	(1.8)			
Car Miles	Freight:					
	Loaded	1,339,328,731	1,276,952,539	4.9		
	Empty	857,404,066	834,834,519	2.7		
	Caboose	40,857,056	39,280,381	4.0		
		2,237,589,853	2,151,067,439	4.0		
	Passenger:					
	Coach and combination	46,596,095	50,399,422	(7.5)		
	Sleeping and parlour	46,740,645	59,313,406	(21.2)		
	Dining	17,514,059	18,143,292	(3.5)		
	Other	56,068,835	65,123,151	(13.9)		
		166,919,634	192,979,271	(13.5)		
	Work Service	2,501,726	1,376,327	81.8		
	Total Car Miles	2,407,011,213	2,345,423,037	2.6		
	Ton Miles	Freight and Express:				
		Gross ton miles	110,407,703,000	105,784,624,000	4.4	
Net ton miles		53,380,333,000	50,951,714,000	4.8		
Revenue ton miles		51,762,092,207	49,663,886,434	4.2		
		1969	1968	Increase or (Decrease) Tons %		
Revenue Tonnage	Agricultural products	12,282,620	11,750,329	532,291 4.5		
	Animals and animal products	587,719	642,199	(54,480) (8.5)		
	Mine products	33,874,928	35,111,286	(1,236,358) (3.5)		
	Forest products	13,384,041	12,925,596	458,445 3.5		
	Manufactures and miscellaneous	42,431,759	41,302,230	1,129,529 2.7		
	Total Carload Freight	102,561,067	101,731,640	829,427 0.8		

Pension Trust Funds—Statement of Financial Position at December 31, 1969

44

Reserve for Pensions	Reserve at December 31, 1968 (see note)	\$1,043,731,106
	Additions during Year	
	Contributions by employees on account of:	
	—Current service	25,483,453
	—Prior years' deficiencies	2,179,682
	Contributions by the Company	31,297,991
	Net earnings on investments	41,835,484
		<u>100,796,610</u>
	Deductions during Year	
	Pensions paid	50,335,506
Refunds on termination of service	4,759,081	
	<u>55,094,587</u>	
	Reserve at December 31, 1969	\$1,089,433,129
Represented by	Investments	
	Bonds—at amortized value (market value—\$229,851,000)	\$ 322,072,291
	Mortgages—at amortized value	215,289,068
	Stocks—at cost, including segregated equity funds with \$19,415,556 temporarily invested pending purchase of stocks (market value—\$254,010,000)	236,708,952
	Short term investments—at cost	7,786,133
		<u>781,856,444</u>
	Cash in banks	25,198
	Account receivable—Canadian National Railways	1,518,430
	Accrued interest and other assets	5,949,479
		<u>789,349,551</u>
Amount required for funding in accordance with the Pension Benefits Standards Act, to be liquidated by September 30, 2027 by annual payments	300,083,578	
	<u>\$1,089,433,129</u>	

Note: The initial unfunded liability certified as at October 1, 1967 under the Company's Pension Plans in accordance with the Pension Benefits Standards Act amounted to \$675,000,000, to be liquidated over the period of 60 years prescribed by the Act. At December 31, 1968 this initial unfunded liability had been reduced to \$671,423,250 by payments made by the Company in accordance with the Act. Based on an actuarial valuation as at December 31, 1968 conducted on revised actuarial assumptions, the amount required for funding in accordance with the Act was \$300,410,000 at that date. The reserve for pensions at December 31, 1968 has been re-stated to reflect these new funding requirements.

W. R. Corner,
Vice-President and Comptroller.

Actuarial Certificate

45

This is to certify that the Reserve for Pensions shown in the Statement of Financial Position of the Pension Trust Funds of Canadian National Railways as at December 31, 1969, in my opinion, represented adequate provision for the accumulated liabilities of pensions then approved

and in force, pensions awaiting approval and pensions accrued to the above date in respect of employees then in service under the 1935 and 1959 Plans, excluding pensions granted under prior Plans.

Cyril J. Woods,
Fellow of the Canadian
Institute of Actuaries.

William M. Mercer Limited,
Montreal, February 19, 1970.

Auditors' Report

To the Trustee,
Canadian National Railways Pension Funds.

We have examined the statement of financial position of the Pension Trust Funds of Canadian National Railways at December 31, 1969. Our examination included a general review of the accounting procedures and such tests of accounting records and other supporting evidence as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, this financial statement is properly drawn up so as to give a true and fair view of the state of affairs

of the Trust Funds at December 31, 1969 and the results of their operations for the year then ended, in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Also in our opinion, proper books of account have been kept and the transactions that have come under our notice have been within the powers of the Trustee.

Touche Ross & Co.,
Chartered Accountants.

February 20, 1970.

A 25-Year Synoptical History of the Canadian National Railway

Year	Gross Revenues	Railway Operating Revenues	Railway Operating Expenses	Net Railway Operating Profit or (Loss)	Other Income	Surplus or (Deficit) before Interest Charges	Interest on Debt	Surplus or (Deficit) Thousands	Freight Revenue Ton Miles	Freight Revenue per Ton Mile	Passenger Revenue Miles	Passenger Revenue per Mile	Average Number of Employees
	Millions	Thousands	Thousands	Thousands	Thousands	Thousands	Thousands	Thousands	Millions	¢	Millions	¢	
1945	\$439.7	\$426,233	\$358,972	\$ 67,261	\$ 6,505	\$ 73,766	\$ 49,010	\$ 24,756	34,600	.915	3,338	2.266	110,591
1946	407.6	393,246	361,634	31,612	6,111	37,723	46,685	(8,962)	30,812	.975	2,289	2.531	109,809
1947	446.0	430,512	406,335	24,177	5,864	30,041	45,926	(15,885)	32,945	1.040	1,845	2.693	112,801
1948	499.7	483,396	471,589	11,807	1,002	12,809	46,342	(33,533)	32,943	1.195	1,755	2.773	115,395
1949	509.4	491,478	484,728	6,750	(161)	6,589	48,632	(42,043)	30,922	1.276	1,621	3.167	116,057
1950	562.6	543,275	502,252	41,023	3,138	44,161	47,422	(3,261)	31,988	1.394	1,408	3.356	116,347
1951	634.1	612,802	585,615	27,187	5,958	33,145	48,177	(15,032)	36,435	1.369	1,611	3.489	124,608
1952	684.5	661,349	640,233	21,116	4,441	25,557	25,415	142	38,430	1.397	1,635	3.566	131,297
1953	707.7	680,669	660,248	20,421	9,199	29,620	29,376	244	36,678	1.509	1,539	3.610	130,109
1954	652.1	623,552	623,965	(413)	4,182	3,769	32,527	(28,758)	32,882	1.529	1,472	3.628	122,237
1955	693.9	664,613	630,140	34,473	9,249	43,722	33,004	10,718	35,677	1.511	1,464	3.662	119,430
1956	785.7	754,931	710,977	43,954	13,906	57,860	31,783	26,077	41,935	1.461	1,501	3.758	126,639
1957	764.4	732,427	735,679	(3,252)	10,651	7,399	36,972	(29,573)	36,674	1.601	1,499	3.873	124,620
1958	716.3	680,993	698,327	(17,334)	12,264	(5,070)	46,521	(51,591)	35,077	1.554	1,269	3.980	113,086
1959	751.9	712,976	719,000	(6,024)	11,234	5,210	48,798	(43,588)	35,542	1.613	1,272	3.927	111,538
1960	723.4	663,214	681,692	(18,478)	12,004	(6,474)	61,023	(67,497)	34,011	1.547	1,208	3.990	104,155
1961	745.5	677,380	693,605	(16,225)	11,393	(4,832)	62,476	(67,308)	34,723	1.480	1,076	4.038	99,564
1962	772.1	701,623	707,442	(5,819)	19,398	13,579	62,498	(48,919)	35,595	1.487	1,044	4.212	97,922
1963	800.0	725,181	720,170	5,011	16,179	21,190	64,204	(43,014)	40,171	1.375	1,189	3.730	92,571
1964	864.2	782,632	775,175	7,457	16,477	23,934	62,660	(38,726)	44,516	1.355	1,613	3.212	93,194
1965	914.7	827,292	817,382	9,910	18,635	28,545	61,960	(33,415)	46,131	1.385	1,782	3.274	93,438
1966	998.6	906,142	881,874	24,268	15,841	40,109	64,702	(24,593)	49,643	1.376	1,995	3.382	92,604
1967	1,049.9	945,213	942,444	2,769	26,414	29,183	65,052	(35,869)	48,781	1.390	2,495	3.363	93,060
1968	1,072.7	961,869	943,140	18,729	22,545	41,274	70,451	(29,177)	49,664	1.428	2,046	3.452	85,240
1969	1,133.4	1,014,257	995,865	18,392	31,167	49,559	74,205	(24,646)	51,762	1.502	1,837	3.716	84,388

États financiers et statistiques

48	Bilan consolidé
50	Notes explicatives des états consolidés
51	Résultats consolidés
52	Provenance et affectation des fonds
52	Placements—Entreprises en exploitation conjointe
53	Immobilisations
53	Amortissement comptabilisé
54	Dette à long terme et avoir des actionnaires
55	Parc de matériel
55	Longueur des lignes exploitées
56	Statistiques de l'exploitation ferroviaire
58	Situation financière des caisses fiduciaires de retraite
60	Rétrospective statistique des 25 dernières années

The financial and statistical statements in English begin on Page 33.

Bilan consolidé au 31 décembre 1969

48

Actif

Disponibilités	Encaisse	\$ 24,526,234	
	Débiteurs	122,995,260	
	Fournitures et approvisionnements	79,143,908	
	Disponibilités diverses	23,123,732	
	Subvention d'équilibre: solde du déficit de l'exercice	9,646,454	\$ 259,435,588
Caisse d'assurances			13,621,949
Participations— compagnies affiliées non consolidées	Air Canada	382,819,500	
	Entreprises en exploitation conjointe	47,804,226	430,623,726
Immobilisations	Installations fixes	2,846,687,130	
	Matériel	1,560,121,338	
	Divers	159,496,185	
		4,566,304,653	
	Moins amortissement comptabilisé	1,205,908,487	3,360,396,166
Autres éléments d'actif et charges différées	Investissements divers	3,728,015	
	Frais payés d'avance	3,314,471	
	Prime de remboursement non amortie— Dette à long terme	10,971,739	
	Autres éléments d'actif	4,703,540	
	Charges différées	18,646,169	41,363,934
			\$4,105,441,363

Rapport des vérificateurs

A l'honorable Ministre des Transports,
Ottawa, Canada.

Nous avons examiné le bilan consolidé des Chemins de fer Nationaux du Canada au 31 décembre 1969, ainsi que les résultats consolidés et le tableau consolidé de provenance et d'affectation des fonds de l'exercice clos à cette date. Notre examen a notamment comporté l'étude générale des méthodes comptables et les sondages des livres et des pièces justificatives que nous avons jugés nécessaires en l'occurrence.

A notre avis, compte tenu de la note 1 relative à l'amortissement non comptabilisé d'exercices passés, ces états financiers consolidés ont été établis de manière à

présenter un exposé fidèle de la situation financière des Chemins de fer Nationaux au 31 décembre 1969, ainsi que des résultats et du tableau de provenance et d'affectation des fonds de l'exercice clos à cette date et sont conformes aux principes comptables généralement admis et appliqués suivant les mêmes modalités que durant l'exercice précédent.

Nous estimons également que les Chemins de fer Nationaux ont tenu les livres comptables voulus et n'ont pas excédé leurs compétences en procédant aux opérations dont nous avons pris connaissance.

Touche Ross & Co.,
Comptables agréés

le 20 février 1970.

Bilan consolidé au 31 décembre 1969

49

Passif

Exigibilités	Créanciers	\$ 111,903,645	
	Charges courues	64,050,707	
	Exigibilités diverses	16,452,463	\$ 192,406,815

Provision pour assurances			13,621,949
----------------------------------	--	--	------------

Crédits différés et divers			45,274,636
-----------------------------------	--	--	------------

Dette à long terme	Obligations	1,052,013,264	
	Emprunts et obligations non garanties—Gouvernement du Canada	846,788,377	1,898,801,641

Avoir des actionnaires

Gouvernement du Canada	6,000,000 d'actions sans valeur nominale de la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada	359,963,017	
	1,162,631,341 actions privilégiées 4% de la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada	1,162,631,341	
	Investissements gouvernementaux dans les Chemins de fer du gouvernement canadien	428,396,779	
		1,950,991,137	

Autres détenteurs	Capital-actions de filiales	4,345,185	1,955,336,322
--------------------------	-----------------------------	-----------	---------------

\$4,105,441,363

Les notes de la page 50 sont partie intégrante du présent bilan.

Le Vice-président et Contrôleur,
W. R. Corner.

Notes explicatives des états consolidés— 31 décembre 1969

50

1: Immobilisations

La valeur comptable des immeubles et du matériel incorporés au Groupe le 1^{er} janvier 1923 et qui n'ont été ni désaffectés ni remplacés par la suite est celle qui figurait dans les livres des compagnies constituantes; les acquisitions postérieures sont comptabilisées au prix coûtant. Amortissement des lignes canadiennes: la comptabilité d'amortissement utilisée depuis 1940 pour le matériel, depuis 1954 pour les hôtels et depuis 1956 pour les voies, installations fixes et autres biens à l'exception des terrains, a de nouveau été utilisée en 1969. Les taux d'amortissement pratiqués sont fonction de la durée probable d'utilisation des biens mais ne tiennent compte ni de l'amortissement non comptabilisé au titre des exercices antérieurs alors qu'on pratiquait une comptabilité de remplacement et de désaffectation, ni du vieillissement technique prématuré dû à la mise en service de matériel mieux adapté. Amortissement des lignes américaines: la comptabilité de remplacement a de nouveau été utilisée pour les voies et la comptabilité d'amortissement pour le matériel et les autres biens à l'exception des terrains, conformément aux règlements de l'«Interstate Commerce Commission».

2: Fournitures et approvisionnements

Les stocks ont été évalués au prix d'achat pondéré pour les rails, les traverses et le carburant, aux derniers prix facturés pour les fournitures neuves, à la valeur estimative ou de revente pour les fournitures usagées, désuètes ou réformées.

3: Capital-actions

Le capital-actions des Chemins de fer Nationaux du Canada (à l'exclusion des actions privilégiées 4%) et les investissements de Sa Majesté dans les Chemins de fer gouvernementaux sont inclus dans la dette publique du Canada et sont archivés au chapitre de l'aide aux chemins de fer tels qu'ils figurent dans les Comptes publics du Canada.

4: Caisse de retraite

Afin de liquider en soixante ans, à compter du 1^{er} octobre 1967, la dette actuarielle contractée au titre de ses régimes de retraite, la Compagnie fait des versements annuels, intérêts compris, à la Caisse de retraite, conformément aux dispositions de la Loi sur les normes des prestations de pension. Ces versements sont imputés aux dépenses du réseau. Selon la révision actuarielle effectuée au 31 décembre 1968 conformément à ladite Loi, sur la base de nouvelles prévisions mathématiques, le solde de la dette actuarielle s'élevait à \$300,083,578 au 31 décembre 1969.

5: Engagements importants

(a) Chicago & Western Indiana Railroad Company: La Grand Trunk Western Railroad Company, conjointement et solidairement avec quatre autres propriétaires, se porte garante du capital et des intérêts de l'emprunt obligataire de \$7,607,000 portant intérêt à 4 $\frac{3}{8}$ %, émis par la Chicago & Western Indiana Railroad Company, remis en nantissement de première hypothèque et venant à échéance le 1^{er} mai 1982. De plus, les propriétaires sont tenus de verser semestriellement au fonds d'amortissement les sommes destinées à rembourser les obligations et à servir les intérêts; dans l'hypothèse où aucun des propriétaires ne manque à ses engagements, la quote-part semestrielle de la Grand Trunk Western est égale au cinquième desdites sommes.

(b) The Belt Railway Company of Chicago: La Grand Trunk Western Railroad Company, conjointement et solidairement avec douze autres propriétaires, se porte garante du capital, des intérêts et des versements au fonds d'amortissement de l'emprunt obligataire de \$32,022,000, série A, portant intérêt à 4 $\frac{5}{8}$ %, émis par la Belt Railway Company of Chicago, remis en nantissement de 1^{re} hypothèque et venant à échéance le 15 août 1987. Chacun des propriétaires est tenu de verser une somme qui est fonction de l'utilisation qu'il a faite des installations de la Belt pendant les trois dernières années. Pour la période triennale se terminant le 31 décembre 1969, la part de la Grand Trunk Western Railroad était de 4.77% du total.

(c) The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company: La Grand Trunk Western Railroad Company, conjointement et solidairement avec un autre propriétaire, se porte garante du capital, des intérêts et des versements au fonds d'amortissement de l'emprunt obligataire de \$2,419,000, série A, 30 ans, portant intérêt à 3 $\frac{1}{4}$ %, émis par la Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company, remis en nantissement de 1^{re} hypothèque et venant à échéance le 1^{er} décembre 1982.

(d) Les engagements relatifs à la location à bail de matériel roulant jusqu'en 1984 s'élèvent à environ \$102 millions.

Résultats consolidés

51

		1969	1968
Recettes de l'exploitation ferroviaire	Services marchandises—wagons complets	\$ 745,564,123	\$ 697,588,080
	Services messageries	104,840,096	89,514,169
	Services voyageurs	75,261,601	76,386,685
	Services divers	41,570,871	42,080,649
	Subvention—Loi nationale sur les transports	47,020,227	55,051,765
	Total	1,014,256,918	960,621,348
Dépenses de l'exploitation ferroviaire	Entretien des installations fixes	167,054,518	150,419,247
	Entretien du matériel	195,856,285	187,582,231
	Transport	407,136,472	378,222,751
	Ventes	25,912,638	24,763,875
	Services divers	53,016,441	53,316,679
	Frais généraux	81,930,954	92,495,793
	Impôts	43,355,999	39,646,295
	Loyers de matériel et d'installations exploitées en commun	21,602,043	15,622,804
	Total	995,865,350	942,069,675
	Revenu net de l'exploitation ferroviaire	18,391,568	18,551,673
Autres revenus nets	Télécommunications	12,354,708	8,654,140
	Hôtels	2,903,594	1,635,652
	Entreprises autonomes de camionnage	1,639,069	1,979,689
	Divers	14,269,507	10,453,284
	Total	31,166,878	22,722,765
	Revenus nets, avant intérêts de la dette	49,558,446	41,274,438
Charges financières	Intérêts de la dette	95,728,293	88,692,490
	Moins: produit des prêts à Air Canada	21,523,393	18,241,522
	Charges financières nettes	74,204,900	70,450,968
	Déficit	\$ 24,646,454	\$ 29,176,530

Note: En 1969, certaines améliorations ont été apportées dans la ventilation des recettes et des dépenses. En conséquence, les chiffres de 1968 ont été repris pour permettre une meilleure comparaison.

Provenance et affectation des fonds en 1969

52

Fonds de roulement au 31 décembre 1968		\$ 98,993,961
Provenance des fonds	Amortissement	\$ 118,329,199
	Emission d'actions privilégiées 4%	31,885,224
	Subvention d'équilibre: déficit de l'exercice	24,646,454
	Produit d'opérations sur biens désaffectés	14,148,835
		\$ 189,009,712
Affectation des fonds	Immobilisations	\$ 170,950,670
	Déficit de l'exercice	24,646,454
	Amortissement de la dette à long terme	20,759,068
	Divers (net)	4,618,708
		\$ 220,974,900
Diminution nette du fonds de roulement		31,965,188
Fonds de roulement au 31 décembre 1969		\$ 67,028,773

Placements dans des entreprises en exploitation conjointe

		Pourcentage	Placements au 31 déc. 1968	Augmentation (diminution) en 1969	Placements au 31 déc. 1969
The Belt Railway Company of Chicago	Capital-actions	7.69	\$ 240,000		\$ 240,000
	Avances		73,931	\$ 24,612	98,543
Chicago & Western Indiana Railroad Company	Capital-actions	20	1,000,000		1,000,000
	Avances		7,099,978	30,005	7,129,983
Computer Sciences Canada, Ltd.	Capital-actions	25.5		500,000	500,000
The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company	Capital-actions	50	1,500,000		1,500,000
Detroit Terminal Railroad Company	Capital-actions	50	1,000,000		1,000,000
Halterm Limited	Capital-actions	33.33		20,000	20,000
	Avances			100,000	100,000
Northern Alberta Railways Company	Capital-actions	50	8,640,000		8,640,000
	Obligations	50	16,700,000		16,700,000
The Public Markets, Limited	Capital-actions	50	575,000		575,000
Railway Express Agency, Inc.	Capital-actions	0.6	600	(600)	
	Avances		173,493	(173,493)	
The Shawinigan Falls Terminal Railway Company	Capital-actions	50	62,500		62,500
The Toronto Terminals Railway Company	Capital-actions	50	250,000		250,000
	Obligations	50	9,993,700	(205,500)	9,788,200
	Avances		200,000		200,000
Total			\$47,509,202	\$ 295,024	\$47,804,226

Immobilisations

53

Immobilisations au 31 décembre 1968		\$4,457,958,015
Investissements en 1969		
Nouvelles lignes et voies de dérivation	\$ 504,047	
Améliorations de la voie	42,999,974	
Grands centres ferroviaires	4,754,834	
Voies de triage et embranchements	7,281,300	
Bâtiments	4,451,484	
Protection des passages à niveau	522,103	
Signaux	11,666,940	
Matériel de voie et d'atelier	5,020,013	
Divers	5,874,515	
Total—installations fixes	83,075,210	
Lignes secondaires	11,691,171	
Matériel	52,905,118	
Télécommunications	20,252,575	
Hôtels	3,026,596	\$ 170,950,670
Cession de terrains par le Conseil des ports nationaux aux Chemins de fer du gouvernement canadien		7,422
Accroissement des immobilisations en 1969		170,958,092
Moins désaffectations en 1969		62,611,454 108,346,638
Immobilisations au 31 décembre 1969		\$4,566,304,653

Amortissement comptabilisé

Amortissement comptabilisé au 31 décembre 1968		\$1,136,041,907
Plus amortissement de l'exercice:		
Installations fixes	\$ 60,189,808	
Matériel	52,348,678	
Immobilisations diverses	5,790,713	\$ 118,329,199
Moins amortissement net des biens désaffectés		48,462,619 69,866,580
Amortissement comptabilisé au 31 décembre 1969		\$1,205,908,487

Dette à long terme

54

	Taux %	Echéance (voir renvois)		Monnaie de paiement	En circulation le 31 déc. 1968	Accroisse- ment (réduction)	En circulation le 31 déc. 1969
Emprunts obligataires	2 $\frac{7}{8}$	15 sept. 1969 a	Canadien National—20 ans	\$ can.	\$ 70,000,000	\$ (70,000,000)	
	2 $\frac{7}{8}$	16 janv. 1971 b	Canadien National—21 ans	\$ can.	40,000,000		\$ 40,000,000
	5 $\frac{1}{2}$	15 déc. 1971 e	Canadien National—12 ans	\$ can.	184,643,500	(3,670,000)	180,973,500
	3 $\frac{3}{4}$	1 ^{er} fév. 1974 c	Canadien National—20 ans	\$ can.	200,000,000		200,000,000
	2 $\frac{3}{4}$	15 juin 1975 d	Canadien National—25 ans	\$ É.-U.	6,000,000		6,000,000
	5	15 mai 1977 e	Canadien National—18 ans	\$ can.	81,675,000	(1,720,000)	79,955,000
	4	1 ^{er} fév. 1981	Canadien National—23 ans	\$ can.	300,000,000		300,000,000
	5 $\frac{3}{4}$	1 ^{er} janv. 1985 e	Canadien National—25 ans	\$ can.	95,575,000	(2,000,000)	93,575,000
	5	1 ^{er} oct. 1987 e	Canadien National—27 ans	\$ can.	152,986,000	(3,500,000)	149,486,000
	5 $\frac{1}{2}$	Perpétuelles	Buffalo & Lake Huron (oblig. 1 ^{re} hypothèque)	£ Sterling	795,366		795,366
5 $\frac{1}{2}$	Perpétuelles	Buffalo & Lake Huron (oblig. 2 ^e hypothèque)	£ Sterling	1,228,398		1,228,398	
Total des emprunts obligataires					1,132,903,264	(80,890,000)	1,052,013,264
Emprunts et obligations non garanties—Gouvernement du Canada	Loi sur la révision du capital: obligations 1 ^{er} janv. 1972			\$ can.	100,000,000		100,000,000
	Chemins de fer du gouv. can.: avances au fonds de roulement			\$ can.	16,983,762		16,983,762
	Lois de finance et de garantie: emprunts			\$ can.	218,573,683	10,130,932	228,704,615
	Loi de 1955 sur le remboursement d'obligations			\$ can.	451,100,000	50,000,000	501,100,000
Total des emprunts et obligations non garanties—Gouvernement du Canada					786,657,445	60,130,932	846,788,377
Total de la dette à long terme					\$1,919,560,709	\$ (20,759,068)	\$1,898,801,641
Renvois	a Refinancé pour \$50 millions en vertu de la Loi de 1955 sur le remboursement et amorti de \$20 millions par prélèvement sur le fonds de roulement.			e Des tranches de 1/2% peuvent être rachetées trimestriellement par les caisses de rachat suivant les modalités fixées lors de chaque émission.			
	b Rachetable au pair						
	c Rachetable au pair à partir du 1 ^{er} fév. 1972						
	d Rachetable à 100 $\frac{1}{2}$ % jusqu'au 14 juin 1970; au pair par la suite						

Avoir des actionnaires

Gouvernement du Canada	Actions sans valeur nominale de la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada	\$ 359,963,017		\$ 359,963,017
	Actions privilégiées, à 4%, de la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada	1,130,746,117	\$ 31,885,224	1,162,631,341
	Investissements dans les Chemins de fer du gouvernement canadien	428,389,357	7,422	428,396,779
	Total	1,919,098,491	31,892,646	1,950,991,137
Autres détenteurs	Capital-actions de filiales	4,345,185		4,345,185
Avoir total des actionnaires		\$1,923,443,676	\$ 31,892,646	\$1,955,336,322

Parc de matériel

55

		Au 31 décembre 1969
		En propriété ou en location
Matériel de traction	Locomotives diesel-électriques	2,016
	Locomotives électriques	18
	Unités génératrices	107
	Locomotives de renfort	15
	Total	2,156
Matériel marchandises	Wagons couverts, plats et à bestiaux	74,954
	Wagons frigorifiques	5,320
	Wagons tombereaux et trémies	26,264
	Fourgons de queue et véhicules divers	2,867
	Total	109,405
Matériel voyageurs	Voitures ordinaires	606
	Voitures lits, restaurants et salons	626
	Wagons poste, fourgons à bagages et à messageries	1,021
	Divers	116
	Total	2,369
Matériel de travaux	Unités en service	8,302
Flotte	Traversiers	6
	Chalands et remorqueurs	7
	Total	13

Longueur (en milles) des lignes exploitées au 31 décembre 1969

		Exploitation directe	En location	Droit de passage	Total
Première voie principale	Région de l'Atlantique	3,751	1	81	3,833
	Région du Saint-Laurent (y compris les lignes de la Nouvelle-Angleterre)	3,769	7	6	3,782
	Région des Grands-Lacs	3,314	—	12	3,326
	Région des Prairies (y compris le Duluth, Winnipeg et Pacific)	8,132	—	5	8,137
	Région des Montagnes	4,494	34	74	4,602
	Grand Trunk Western	879	10	58	947
	Central Vermont	308	—	59	367
	Total	24,647	52	295	24,994
	Lignes du Canada	23,058	35	176	23,269
	Lignes des États-Unis	1,589	17	119	1,725
Ensemble des voies	Première voie principale	24,647	52	295	24,994
	Autres voies principales	1,191	—	76	1,267
	Embranchements, voies d'évitement et de manœuvre	7,581	12	1,790	9,383
	Total général	33,419	64	2,161	35,644

Statistiques de l'exploitation ferroviaire

56

		1969	1968	% d'augmentation ou de diminution)
Marchandises	Tonnes-milles commerciales (wagons complets)	49,635,732,000	47,908,926,000	3.6
	Moyennes:			
	Recette par tonne transportée	\$ 7.27	6.86	6.0
	Recette par tonne-mille	¢ 1.502	1.456	3.2
	Parcours de la tonne commerciale	498	483	3.1
	Nombre de wagons chargés par train	34.6	34.5	0.3
	Nombre de wagons vides par train	23.9	23.9	—
	Tonnage net par wagon chargé	41.5	41.1	1.0
	Tonnage net par train	1,436	1,419	1.2
	Tonnage brut par train	2,973	2,952	0.7
	Tonnes-milles brutes par train-heure	69,940	68,108	2.7
	Vitesse des trains—milles/heure	23.5	23.1	1.7
Messageries	Nombre d'envois	10,968,127	11,130,110	(1.5)
	Remorques de Piggyback—trafic commercial	79,353	69,836	13.6
	Wagons-milles de Piggyback	79,243,216	63,248,329	25.3
	Nombre de containers—Import-export	19,630	658	
	Wagons-milles—containers			
	—Trafic intérieur	17,052,794	13,597,367	25.4
	—Import-export	6,919,555	231,615	
Voyageurs	Voyageurs taxés	13,799,279	14,842,007	(7.0)
	Voyageurs-milles taxés	1,836,727,569	2,045,584,921	(10.2)
	Moyennes:			
	Recette par voyageur	\$ 4.95	4.66	6.2
	Recette par voyageur-mille	¢ 3.716	3.380	9.9
	Nombre de voyageurs par voiture	16.0	15.5	3.2
	Parcours du voyageur (en milles)	133.1	137.8	(3.4)
Diesels	Milles de parcours journalier (par unité)	199.4	198.5	0.5

Statistiques de l'exploitation ferroviaire

57

		1969	1968	% d'augmentation ou de (diminution)
Trains-milles	Services marchandises	35,257,542	34,105,259	3.4
	Services messageries	3,929,444	3,835,151	2.5
	Services voyageurs	16,165,550	17,235,944	(6.2)
	Trafic de service	2,164,094	1,329,276	62.8
	Total des trains-milles	57,516,630	56,505,630	1.8
Unités motrices-milles	Services marchandises	85,580,034	86,317,144	(0.9)
	Services messageries	8,444,106	8,265,123	2.2
	Services voyageurs	35,496,004	39,346,686	(9.8)
	Manœuvres	18,626,231	18,134,349	2.7
	Trafic de service	3,201,067	2,103,397	52.2
Total des unités motrices-milles	151,347,442	154,166,699	(1.8)	
Wagons-milles	Marchandises:			
	Wagons chargés	1,339,328,731	1,276,952,539	4.9
	Wagons vides	857,404,066	834,834,519	2.7
	Fourgons de queue	40,857,056	39,280,381	4.0
		2,237,589,853	2,151,067,439	4.0
	Voyageurs:			
	Voitures-coach et mixtes	46,596,095	50,399,422	(7.5)
	Voitures-lits et voitures-salons	46,740,645	59,313,406	(21.2)
	Voitures-restaurants	17,514,059	18,143,292	(3.5)
	Autres	56,068,835	65,123,151	(13.9)
		166,919,634	192,979,271	(13.5)
	Trafic de service	2,501,726	1,376,327	81.8
	Total des wagons-milles	2,407,011,213	2,345,423,037	2.6
Tonnes-milles	Marchandises et messageries:			
	Tonnes-milles brutes	110,407,703,000	105,784,624,000	4.4
	Tonnes-milles nettes	53,380,333,000	50,951,714,000	4.8
	Tonnes-milles commerciales	51,762,092,207	49,663,886,434	4.2
		1969	1968	Augmentation ou (diminution) %
Trafic commercial (en tonnes)	Produits agricoles	12,282,620	11,750,329	532,291 (4.5)
	Animaux et produits d'origine animale	587,719	642,199	(54,480) (8.5)
	Produits miniers	33,874,928	35,111,286	(1,236,358) (3.5)
	Produits forestiers	13,384,041	12,925,596	458,445 (3.5)
	Produits ouvrés et divers	42,431,759	41,302,230	1,129,529 (2.7)
	Total (wagons complets)	102,561,067	101,731,640	829,427 (0.8)

Situation financière des caisses fiduciaires de retraite au 31 décembre 1969

58

Réserve mathématique	Au 31 décembre 1968 (voir note)	\$1,043,731,106
	Augmentations en cours d'exercice	
	Cotisations du personnel:	
	—courantes	25,483,453
	—arriérées	2,179,682
	Contribution de la Compagnie	31,297,991
	Revenu net des placements	41,835,484
		<hr/>
		100,796,610
		<hr/>
	Diminutions en cours d'exercice	
Retraites	50,335,506	
Remboursements (départs)	4,759,081	
	<hr/>	
	55,094,587	
	<hr/>	
	Au 31 décembre 1969	\$1,089,433,129
Répartition de l'actif	Placements	
	Obligations—valeur amortie (valeur marchande—\$229,851,000)	\$ 322,072,291
	Hypothèques—valeur amortie	215,289,068
	Actions—valeur d'achat, y compris des participations diverses et \$19,415,556 placés à court terme avant achat d'actions (valeur marchande—\$254,010,000)	236,708,952
	Placements à court terme—valeur d'achat	7,786,133
		<hr/>
		781,856,444
	Banques	25,198
	Débiteur—Chemins de fer Nationaux du Canada	1,518,430
	Intérêts et autres éléments d'actif	5,949,479
		<hr/>
		789,349,551
Masse consolidable conformément à la Loi sur les normes des prestations de pension, à liquider pour le 30 septembre 2027 au moyen de versements annuels	300,083,578	
	<hr/>	
	\$1,089,433,129	

Note: La dette actuarielle contractée au titre des régimes de retraite de la Compagnie s'élevait à \$675,000,000, conformément à l'attestation délivrée le 1^{er} octobre 1967 en vertu des dispositions de la Loi sur les normes des prestations de pension, et devait être liquidée au cours de la période de 60 ans prescrite par la Loi. Au 31 décembre 1968, les versements effectués conformément à ladite Loi avaient réduit ce montant à \$671,423,250.

Selon l'évaluation actuarielle en date du 31 décembre 1968, basée sur de nouvelles prévisions mathématiques, la masse à consolider conformément à la Loi était de \$300,410,000. La réserve mathématique au 31 décembre 1968 a été reprise pour faire état de cette nouvelle situation.

Le Vice-président et Contrôleur,
W. R. Corner.

Attestation de l'actuaire

59

J'atteste par la présente que la réserve mathématique qui figure dans l'état financier des caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer Nationaux du Canada, au 31 décembre 1969, est à mon avis suffisante pour satisfaire aux obligations correspondant aux pensions déjà

accordées et effectivement versées, aux pensions en instance, ainsi qu'aux pensions prévues pour le personnel en activité à la date précitée, conformément aux régimes de retraite de 1935 et de 1959, à l'exclusion des pensions que prévoient les régimes antérieurs.

Cyril J. Woods,
Membre de l'Institut canadien des Actuaire.

William M. Mercer Limited,
Montréal, le 19 février 1970.

Rapport des vérificateurs

A l'administrateur,
Caisses fiduciaires de retraite des
Chemins de fer Nationaux du Canada.

Nous avons examiné l'état financier des caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer Nationaux du Canada au 31 décembre 1969. Notre examen a notamment comporté l'étude générale des méthodes comptables et les sondages des livres et des pièces justificatives que nous avons jugés nécessaires en l'occurrence.

A notre avis, l'état financier a été établi de manière à refléter fidèlement la situation desdites caisses au 31 décembre 1969 et les résultats de l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables

généralement admis et appliqués selon les mêmes modalités qu'au cours de l'exercice précédent.

Nous estimons également que l'administrateur a tenu les livres comptables voulus et n'a pas excédé ses compétences en procédant aux opérations dont nous avons pris connaissance.

Touche Ross & Co.,
Comptables agréés.

le 20 février 1970.

Rétrospective statistique des 25 dernières années

Exercice	Recettes brutes	Recettes expl. ferrov.	Dépenses expl. ferrov.	Profit (perte) net expl. ferrov.	Autres revenus	Bénéfice (déficit) avant charges financ.	Intérêts de la dette	Bénéfice (déficit) commerciales	Tonnes-milles commerciales	Produit moyen-tonne-mille commerciale	Voyageurs-milles taxés	Produit moyen, tonne-mille commerciale	Moyenne des effectifs
	Millions	Milliers	Milliers	Milliers	Milliers	Milliers	Milliers	Milliers	Millions	c.	Millions	c.	c.
1945	\$439.7	\$426,233	\$358,972	\$ 67,261	\$ 6,505	\$ 73,766	\$ 49,010	\$ 24,756	34,600	.915	3,338	2,266	110,591
1946	407.6	393,246	361,634	31,612	6,111	37,723	46,685	(8,962)	30,812	.975	2,289	2,531	109,809
1947	446.0	430,512	406,335	24,177	5,864	30,041	45,926	(15,885)	32,945	1.040	1,845	2,693	112,801
1948	499.7	483,396	471,589	11,807	1,002	12,809	46,342	(33,533)	32,943	1.195	1,755	2,773	115,395
1949	509.4	491,478	484,798	6,750	(161)	6,589	48,632	(42,043)	30,922	1.276	1,621	3,167	116,057
1950	562.6	543,275	502,252	41,023	3,138	44,161	47,422	(3,261)	31,988	1.394	1,408	3,356	116,347
1951	634.1	612,802	585,615	27,187	5,958	33,145	48,177	(15,032)	36,435	1.369	1,611	3,489	124,608
1952	684.5	661,349	640,233	21,116	4,441	25,557	25,415	142	38,430	1.397	1,635	3,566	131,297
1953	707.7	680,669	660,248	20,421	9,199	29,620	29,376	244	36,678	1.509	1,539	3,610	130,109
1954	652.1	623,552	623,965	(413)	4,182	3,769	32,527	(28,758)	32,882	1.529	1,472	3,628	122,237
1955	693.9	664,613	630,140	34,473	9,249	43,722	33,004	10,718	35,677	1.511	1,464	3,662	119,430
1956	785.7	754,931	710,977	43,954	13,906	57,860	31,783	26,077	41,935	1.461	1,501	3,758	126,639
1957	764.4	732,427	735,679	(3,252)	10,651	7,399	36,972	(29,573)	36,674	1.601	1,499	3,873	124,620
1958	716.3	680,993	698,327	(17,334)	12,264	(5,070)	46,521	(51,591)	35,077	1.554	1,269	3,980	113,086
1959	751.9	712,976	719,000	(6,024)	11,234	5,210	48,798	(43,588)	35,542	1.613	1,272	3,927	111,538
1960	723.4	663,214	681,692	(18,478)	12,004	(6,474)	61,023	(67,497)	34,011	1.547	1,208	3,990	104,155
1961	745.5	677,380	693,605	(16,225)	11,393	(4,832)	62,476	(67,308)	34,723	1.480	1,076	4,038	99,564
1962	772.1	701,623	707,442	(5,819)	19,398	13,579	62,498	(48,919)	35,595	1.487	1,044	4,212	97,922
1963	800.0	725,181	720,170	5,011	16,179	21,190	64,204	(43,014)	40,171	1.375	1,189	3,730	92,571
1964	864.2	782,632	775,175	7,457	16,477	23,934	62,660	(38,726)	44,516	1.355	1,613	3,212	93,194
1965	914.7	827,292	817,382	9,910	18,635	28,545	61,960	(33,415)	46,131	1.385	1,782	3,274	93,438
1966	998.6	906,142	881,874	24,268	15,841	40,109	64,702	(24,593)	49,643	1.376	1,995	3,382	92,604
1967	1,049.9	945,213	942,444	2,769	26,414	29,183	65,052	(35,869)	48,781	1.390	2,495	3,363	93,060
1968	1,072.7	961,869	943,140	18,729	22,545	41,274	70,451	(29,177)	49,664	1.428	2,046	3,452	85,240
1969	1,133.4	1,014,257	995,865	18,392	31,167	49,559	74,205	(24,646)	51,762	1.502	1,837	3,716	84,388



