

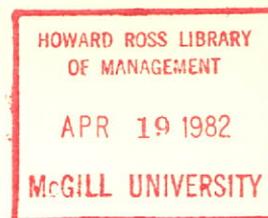
ambiance aiguilles aluminium autos abrasifs action acte argument accomodement animaux accolades **acquisitions** autocars arches affaires abondance allumettes annuel acier artisan avenir alliance agréments ascenseurs articles application boisseau bétail boeuf breuvage bière bois bûches bateaux bâtons baseball bouquet **boutonnière billion bolide** bonbonne boîte bipolaire billet bonbons banque bravoure blé clients comptant calculatrice communications commodités chef courtoisie chimiques cinématographie cuivre coton charbon contrat câble création corde comestibles caoutchouc céréales confection citrons cric cinétique chevaux cuir calme centre confiture compétence cidre café cognac charge utile cacahuètes carrières colis camionnage crustacés clarinette camion citerne catégorie courant continu circuit complet clignotants conventions collectives debout **décision** demain déboursés diamant destinataire destination données diesel délices diversification divertissement **disco disposition écrou** embauche emplois enseignement eau éducation équipement énergie étain électricité économies éditoriaux équitation envergure envoi exportations expansion électronique étiquette épipinette expert ententes essence flèches fruits facilité favorable fortune foison financement fer ferrotier fils force fusion fourgon de queue fiscalité futur grains gravier gypse gomme gasoline glace gare goudron grue graphisme homard houille huile hauts faits holding hockey herculéen hélium harmonie horloge houblon huître horaire ingéniosité innovation indicateur idées insecticide isolant iode ion intérêt identité industriel ivoire île insulaire intérieur immense indépendant imputabilité inflation interconnexion jeans jugement jargon jupes jujubes jeunesse jute jumelles jeux kaléidoscope kilogramme kilowatt lunette laitiers livraison limettes lampes leadership laitue lettres légales légendaire lubrification légume lancement laine laiton louche loisirs langue laboratoire location milliard millions matériel machinerie mandat miracle métier mobilité mobiliers meubles marketing minerais métaux métrique masse minute manganèse margarine manifeste mélasse mine minoterie médicaments melon mode minutie mariage mirage miniserie matériel montagnes nécessaire nerveux nouvelles nitrate nord nourriture nombre noix norme nocturne neige objectifs oranges obligations oignons olive ouverture opinion onéreux optimisme orge outils ordinateurs promptitude papier journal produits pétroliers pétrole pulpe poivre panache pin pain pipe-line pont politique phosphate prouesse plastique potasse pomme pommes de terre pragmatisme pitoune plomb parenté partout plaisir profusion poids-lourd pierre prise en charge parapluie précieux plaqué portuaire quintal quintessence question étude question quai quantum qualité quantité quotidien quincaillerie rail réfrigérateurs radio ressources réalité rentabilité responsabilité rayon racines rugosité rhum rareté renommée retard recettes raisins rendement règle ment roues retombées réseau routier radiotéléphonie remorque sagesse systèmes séjour salaire soutien savoir-faire solide signaux signalisation sable service soufre sourire sécurité souliers standard seigle sel soumission talon image truc tuques tempête télécommunications talc tendance traverse traversier tunnel tabac transport terminologie technologie tourisme tension transmission titane textiles traction transfert train-bloc utilisable université urgente viande vélin valises vêtement voie valeur véhicules van vanille vernis valeur veau variante verbal vitalité vigoureux vigne vignoble virtuosité vitamine volume vélo variété visibilité vin vif-argent vernaculaire vilbrequin terre vacances voyage volaille wagon wagonnier week-end watt xérox xylophone xtras ymca yaourt yeux zèle zéphirine zest zuchette zone zonage zénith

ambiance aiguilles aluminium autos abrasifs action acte argument accomodement animaux accolades acquisitions autocars arches affaires abondance allumettes annuel acier artisan avenir alliance agréments ascenseurs article application boisseau bétail boeuf breuvage bière bûches bateaux bâtons baseball bouquet boutonnière billion bolide bonbonne boîte bipolaire billet bonbons banque bravoure blé clients comptant calculatrice communications commodités chef courtoisie chimiques cinématographie cuivre coton charbon contrat câble création corde comestibles caoutchouc céréales confection citrons cric cinétique chevaux cuir calme centre confiture compétence cidre café cognac charge utile cacahuètes carrières colis camionnage crustacés clarinette camion citerne catégorie courant continu circuit complet clignotants conventions collectives debout décision demain déboursé diamant destinataire destination données diesel délices diversification divertissement disco disposition écrou embauche emplois enseignement eau éducation équipement énergie étain électricité économies éditoriaux équitation envergure envoi exportations expansion électronique étiquette épipinette expert ententes essence flèches fruits facilité favorable fortune foison financement fer ferrotier fils force fusion fourgon de queue fiscalité futur grains gravier gypse gomme gasoline glace gare goudron grue graphisme homard houille huile hauts faits holding hockey herculéen hélium harmonie horloge houblon huître horaire ingéniosité innovation indicateur idées insecticide isolant iode ion intérêt identité industriel ivoire île insulaire intérieur immense indépendant imputabilité inflation interconnexion jeans jugement jargon jupes jujubes jeunesse jute jumelles jeux kaléidoscope kilogramme kilowatt lunette laitiers livraison limettes lampes leadership laitue lettres légales légendaire lubrification légumes lancement laine laiton louche loisirs langue laboratoire location milliard millions matériel machinerie mandat miracle métier mobilité mobiliers meubles marketing minerais métaux métallurgie masse manganèse margarine manifeste mélasse mine minoterie médicaments **le sens des affaires**

Les mots qui figurent en page couverture évoquent plus qu'une simple énumération de produits et de services. Ils rappellent ce que le CN représente aux yeux des Canadiens, sa diversité et le rang privilégié dont il jouit tant dans l'histoire que dans le monde moderne des affaires.

Copies of this Annual Report in the English Language are available from:

Public Affairs and Advertising
Canadian National
P.O. Box 8100
Montreal, Quebec
H3C 3N4



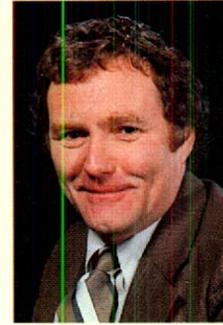
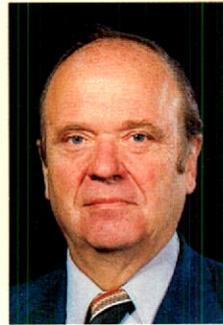
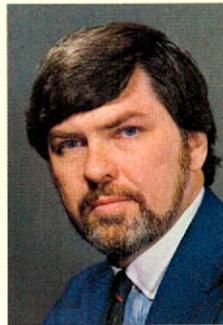
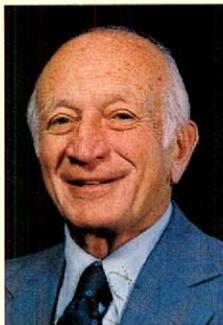
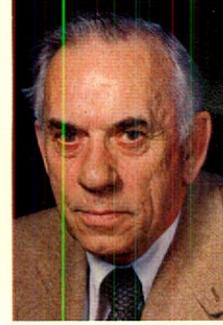
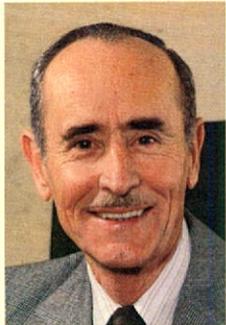
	1981	1980	Augmentation (Diminution)	
			Montant	Pourcentage
Résultats financiers				
Produits	\$ 4 285.8	\$ 3 705.6	\$ 580.2	15.7
Frais d'intérêt, montant net	170.8	110.9	59.9	54.0
Bénéfice net	193.2	192.7	0.5	0.3
Dividende	38.6	38.5	0.1	0.3
Rendement du capital investi moyen (%)	7.8	6.9	0.9	13.0
Rendement de l'avoir moyen (%)	6.4	6.8	(0.4)	(5.9)
Dépenses en immobilisations				
Nouvelles immobilisations	666.5	561.0	105.5	18.8
Actif et fonds de roulement				
Actif à court terme	1 062.9	1 017.9	45.0	4.4
Fonds de roulement (négatif)	(8.1)	(27.4)	19.3	-
Immobilisations	4 839.0	4 399.0	440.0	10.0
Actif total	6 140.2	5 645.2	495.0	8.8
Structure financière				
Dette à long terme (y compris la tranche exigible)	1 737.3	1 591.0	146.3	9.2
Avoir	3 106.0	2 944.9	161.1	5.5
Ratio d'endettement (%)	35.9	35.1	0.8	2.3
Effectifs				
Nombre moyen d'employés	73 287	74 014	(727)	(1.0)
Salaire annuel moyen	\$25 906	\$22 720	\$ 3 186	14.0
Coût annuel moyen par employé	30 967	27 163	3 804	14.0

Dans ce rapport, les données exprimées en dollars représentent des millions, sauf dans le cas du salaire et du coût annuels moyens par employé et des états financiers consolidés.

Table des matières

1	Tableau synoptique – Réseau	20	Hôtels et Tour CN
2	Conseil d'administration	21	CN Marine Inc.
3	Lettre au Ministre	22	CNM Inc.
4	Les Membres de la Direction	23	TerraTransport
5	Liste des compagnies	23	CN Exploration Inc.
6	Le point de vue du Président	23	Immeubles
14	CN Rail	24	Activités de consultation
16	Grand Trunk Corporation	24	Le personnel et l'entreprise
17	Communications CN	26	Revue financière de l'exercice
18	Camionnage CN	30	États financiers consolidés
19	Messageries CN		

Conseil d'administration



² J.A. Dextraze, C.C.,
C.B.E.,
C.M.M., D.S.O.,
C.D., LL.D.
Ottawa (Ont.)
Président

² R.A. Bandeen, O.C.,
Ph.D.,
LL.D., D.C.L.
Montréal (Qc)
Président-directeur
général

Austin E. Hayes
Halifax (N.-É.)

² J.S. Hinds, c.r.
Sudbury (Ont.)

J.H. Horner, c.p.
Pollockville (Alb.)

Benoit Joncas
Matane (Qc)
depuis le
10 avril 1981

C. Kroft
Winnipeg (Man.)

D.G.A. McLean
Vancouver (C.-B.)

¹ Ewart A. Pratt
St. John's (T.-N.)

² F.D. Rosebrugh
Toronto (Ont.)

^{1,2} W.J. Vancise, c.r.
Regina (Sask.)

¹ Membre du Comité
de vérification

² Membre du Comité
de rémunération



Pierre Des Marais II
Montréal (Qc)
jusqu'au
9 avril 1981

H.C. Pinder
Saskatoon (Sask.)
jusqu'au
16 juillet 1981

Le Conseil d'administration adresse sa plus vive reconnaissance à Messieurs Pierre Des Marais II et H.C. Pinder, membres du Conseil dont le mandat a pris fin en 1981, pour l'excellence de leurs services.

**Monsieur le ministre des
Transports
Ottawa**

Monsieur le Ministre,

Le Conseil d'administration des Chemins de fer nationaux du Canada est heureux de vous présenter le rapport de la Compagnie pour l'exercice 1981. Il témoigne d'une année pendant laquelle le CN a enregistré de bons résultats financiers malgré le brusque changement de la conjoncture qui l'a marquée en son milieu. Au ralentissement de la demande portant sur les services du CN, qui s'est amorcé au début du troisième trimestre, a succédé au cours des derniers mois un climat de récession nettement accusé.

Une telle situation, contrastant avec la nécessité impérieuse de trouver des capitaux importants pour parachever de grands travaux, par exemple l'accroissement des capacités ferroviaires dans l'Ouest, nous lance un singulier défi.

Le Conseil estime que le CN, pour mieux servir le pays, doit être en mesure de se comporter en entreprise commerciale capable d'assumer ses responsabilités sociales tout en étant entièrement remboursée des pertes découlant des services non rentables qu'elle assure à la demande du gouvernement ou sous l'effet d'une obligation statutaire. Le Conseil espère qu'un tel principe sera reconnu chaque fois que notre Société sera appelée à assurer des services non rentables et surtout lors des négociations et des travaux qui porteront sur ce qu'il est convenu d'appeler les tarifs du Nid-de-Corbeau. Les progrès accomplis à ce sujet au cours des mois passés nous semblent encourageants. Nous sommes persuadés qu'un règlement rapide de cette question, dans le respect des principes énoncés plus haut, permettra d'assurer le transport efficace des produits canadiens, dont les céréales, vers les marchés extérieurs.

Les difficultés économiques, les problèmes que posent l'inflation et la récession persisteront dans l'année qui vient. Mais la compétence, l'expérience et le dévouement de tout le personnel du CN, qui ont permis jusqu'ici d'atteindre les résultats que l'on sait, continueront à animer la vie de l'entreprise et à lui assurer sa rentabilité.

Le rapport que nous vous présentons est le dernier que je signe en tant que président du Conseil d'administration. Aussi, permettez-moi quelques réflexions personnelles.

Aujourd'hui, nous ressentons vivement la nécessité pour tous les Canadiens d'unir leurs efforts dans le meilleur intérêt de la nation. Notre loyauté doit s'affirmer envers le Canada tout entier et envers nous-mêmes, entre concitoyens.

Le Canadien National a toujours été une grande force d'unité nationale et notre Conseil estime qu'il doit continuer de jouer ce rôle et qu'il n'y faillira pas.

Le Président du Conseil d'administration,



J.A. Dextraze

Direction

au 31 décembre 1981

J.A. Dextraze, C.C., C.B.E., C.M.M.,
D.S.O., C.D., LL.D.
Président du Conseil

R.A. Bandeen, O.C., Ph.D., LL.D., D.C.L.
Président-directeur général

G.M. Cooper
Vice-président et secrétaire général

J. Gratwick
Vice-président
Direction

A.R. Williams
Vice-président général
Ouest canadien

Direction générale

J.M. LeClair
Premier vice-président
Affaires générales

L.L. Atkinson
Vice-président
Ressources humaines

G.C. Church
Trésorier

S.T. Cooke
Vice-président
Relations syndicales

A.E. Deegan
Vice-président
Services centraux

P.J. Foliot
Vice-président
Achats et Gestion des stocks

R.C. Franklin
Vice-président
Finances

E.D. Pinsonnault, c.r.
Vice-président
Contentieux

S.D.H. Thomas
Contrôleur général

Divisions

CN Rail

R.E. Lawless
Président
CN Rail

D.W. Blair
Vice-président
Région de l'Atlantique

J.L. Cann
Vice-président
Exploitation

R.J. Hansen
Vice-président
Région des Prairies

Y.H. Masse
Vice-président
Région du Saint-Laurent

J.H.D. Sturgess
Vice-président
Marketing

R.A. Walker
Vice-président
Région des Montagnes

G.A. Van de Water
Vice-président
Région des Grands-Lacs

Entreprises CN

C.F. Armstrong
Président
Entreprises CN

D.C. Campbell
Directeur général
Communications CN

P.A. Clarke
Président et directeur général
TerraTransport

J.B. Griffith
Directeur général
Filiales de camionnage TNCL

J.R. Lagacé
Vice-président
Immeubles

C. Perron
Président et directeur général
Messageries CN

C.J. Sauvé
Directeur général
Hôtels et Tour CN

R.J. Tingley
Président et directeur général
CN Marine Inc.

C.J. Hudson
Directeur général
CNM Inc.

J.J. Prairie
Directeur général
CN Exploration Inc.

Grand Trunk Corporation

J.H. Burdakin
Président

Division des investissements du CN

T. Cedraschi
Président-directeur général

Canac Consultants Limitée

W.H. Bailey
Président-directeur général

**Groupe des Chemins de fer nationaux
du Canada dont les comptes sont
consolidés aux états financiers
au 31 décembre 1981**

Compagnies consolidées

Autoport Limitée
Camions-citernes provinciaux
Limitée
Canac Consultants Limitée
Canat Limited
Canaven Limitée
Central Vermont Railway, Inc.
Chalut Transport (1974) Inc.
² CN Exploration Inc.
CN Marine Inc.
CN Transactions Inc.
CN (France) S.A.
CNM Inc.
Compagnie canadienne du Chemin
de fer du nord québécois
Compagnie de holding du Nord,
Limitée
Compagnie de transport Hoar,
Limitée
Compagnie de transport Toronto-
Peterborough, Limitée
Compagnie des chemins de fer
nationaux du Canada
Compagnie des messageries
nationales du Canada
Compagnie des télégraphes
nationaux du Canada
Compagnie du tunnel et du
complexe ferroviaire Mont-Royal,
Limitée
Compagnie nationale de correspondance
du Canada, Limitée
Compagnie nationale de navigation
du Canada, Limitée
Detroit, Toledo and Ironton Railroad
Company
Domestic Four Leasing Corporation
Domestic Three Leasing
Corporation

Domestic Two Leasing Corporation
DTI Enterprises Inc.
Duluth, Winnipeg and Pacific
Railway Company
Grand Trunk Corporation
Grand Trunk Land Development
Corporation
Grand Trunk Radio
Communications, Inc.
Grand Trunk Western Railroad
Company
Hôtels nationaux du Canada
(Moncton) Ltée
Husband Inc.
La Compagnie du chemin de fer de
Québec et du Lac St Jean
La Compagnie du Grand Télégraphe
du Nord-Ouest du Canada
La Tour CN Limitée
Le Chemin de Fer de Matane et du
Golfe
Le Trust des titres des Chemins de fer
nationaux du Canada
Les restaurants de la Tour CN Ltée
Les transports nationaux du Canada,
Limitée
Messageries Midland Superior
Limitée
Norouestel Inc.
Société immobilière du Nord,
Limitée
Télécommunications Terra Nova Inc.
The Minnesota and Manitoba
Railroad Company
The Minnesota and Ontario Bridge
Company
Transport Husband (Québec) Inc.
Transports Chapman Limitée
Transports côtiers Limitée
Transports Cronin Limitée
Transports de l'Est Limitée
Transports Empire Limitée
Transports internationaux Husband
(Ontario) Limitée
Transports Royal Limitée
Transports Swan River – Le Pas Ltée

**Entreprises en exploitation
conjointe et participations**

Aménagements du triage de l'Est Ltée
Canaprev Inc.
Chicago & Western Indiana Railroad
Company
Compagnie de Gestion de Matane
Inc. (Cogema)
Compagnie du complexe ferroviaire
de Toronto
Compagnie du complexe ferroviaire
Shawinigan
Eurocanadian Shipholdings Limited
Halterm Limitée
Holding industriel de Halifax
Limitée
Intercast S.A.
¹ Lakespan Marine Inc.
¹ Les Entreprises Bussières Ltée
Les marchés publics, Limitée
Sciences informatiques (Canada),
Ltée
Seabase Limitée
Société du port ferroviaire
de Baie Comeau-Hauterive
Télesat Canada
The Belt Railway Company of Chicago
Trailer Train Company

¹ acquise en 1981

² constituée en 1981

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

La compétence du personnel du Canadien National, dans le domaine de la gestion et de l'exploitation, a été mise à rude épreuve au cours de 1981, année marquée par une hausse constante des coûts et un climat de récession, propre à épuiser les revenus, qui s'est instauré vers le milieu de l'année et s'est maintenu au début de 1982.

La Compagnie s'est toutefois honorablement tirée des difficultés rencontrées et a continué de fournir d'efficaces services de transport et autres, comme en témoignent l'extension de ses installations en vue de faire face à une augmentation du trafic et l'amélioration de ses résultats financiers.

Comme par les années précédentes, la Compagnie a été rétribuée pour les services qu'elle a assurés au gouvernement fédéral et à VIA Rail Canada antérieurement à 1981. Ces sommes n'ont cependant rien changé aux difficultés qu'éprouve la direction à maintenir un certain niveau de rentabilité face au climat économique défavorable, notamment durant le deuxième semestre.

Le succès financier du CN apparaît clairement à l'État consolidé des résultats (page 31) qui indique un bénéfice net de \$193.2 millions. Ce chiffre, qui est légèrement supérieur à celui de 1981, a permis à la Compagnie de verser un dividende de \$38.6 millions au gouvernement fédéral (\$38.5 millions en 1980). Ceci représente un rendement du capital investi moyen de 7.8 % (6.9 % en 1980).

Le climat d'inflation et de récession a frappé très durement CN Rail – la division qui produit, et de loin, la plus grande part du bénéfice enregistré par la Compagnie. La récession, au milieu de l'année, a réduit la demande de transport de catégories importantes de marchandises en vrac. Des conflits ouvriers dans certains secteurs industriels clés ont également contribué à réduire le trafic et les recettes. Toutefois des augmentations tarifaires judicieuses alliées à des méthodes de commercialisation et à une gestion prudente des dépenses ont réussi

à nous faire surmonter, jusqu'à un certain point, ces obstacles. CN Rail a donc pu réaliser un profit de \$230.4 millions (\$20 millions de moins qu'en 1980), ce qui constitue malgré tout une réussite dans la situation actuelle.

La Grand Trunk Corporation, qui gère les biens du CN aux États-Unis, a connu une assez bonne année, en grande partie grâce à une surveillance des dépenses et à l'utilisation judicieuse des nouvelles lois fiscales et tarifaires américaines.

Les Entreprises CN – division qui chapeaute les Communications CN, les Hôtels et Tour CN, les Messageries CN, la plupart des secteurs d'activités extra-ferroviaires de la Compagnie et les transports de surface à Terre-Neuve – a également su relever les défis posés à la direction au cours de l'année. Le revirement de situation que représente la réduction des pertes des Messageries CN et les solutions originales apportées aux problèmes d'exploitation et aux difficultés financières de TerraTransport méritent certainement une mention spéciale.

Dans le cadre de la restructuration de la Compagnie, un certain nombre de fonctions de la Direction générale ont été regroupées sous l'autorité du premier vice-président – Affaires générales. Cette réorganisation a pour but de mieux centraliser la direction et la coordination en ce qui concerne la planification des activités et l'orientation générale de la Compagnie, et de fournir aux divisions une gamme appropriée de services de soutien en matière de gestion et dans les domaines technique, professionnel et administratif.

Pour répondre à ses besoins en immobilisations en 1981, le CN a dû se procurer des sommes assez considérables auprès de sources extérieures. Les méthodes inédites qu'il a utilisées pour les obtenir se sont révélées efficaces.

Grâce à une analyse approfondie des marchés financiers mondiaux, nous avons pu contracter des emprunts à des taux très avantageux. L'arbitrage de certaines de nos obligations s'est également révélé profitable. Enfin, citons l'instauration d'un système électronique de gestion de la trésorerie, à l'échelle du réseau, qui nous permet de réaliser des économies appréciables sur nos frais bancaires et le coût des intérêts. Nous avons implanté ce système après examen de propositions concurrentielles soumises par de grands établissements financiers.

On trouvera plus loin des commentaires sur les résultats enregistrés par les différentes divisions et les divers secteurs d'activités du CN. Il convient toutefois de souligner ici que les pertes accusées par les Messageries CN, TerraTransport et les services de banlieue de Montréal, ajoutées à l'obligation qu'a le Chemin de fer de continuer à transporter les céréales de l'Ouest à des tarifs imposés (Nid-de-Corbeau) nettement inférieurs aux prix de revient, continuent de fausser les résultats financiers de la Compagnie et de masquer une grande part de ce qu'elle accomplit dans l'intérêt national. Les pertes subies dans les secteurs susmentionnés se sont élevées à \$331.9 millions en 1981, soit une augmentation de 10 % par rapport à 1980.

Les dépenses en immobilisations sont attribuables à l'expansion et à la rénovation des installations et du matériel qu'il a fallu entreprendre pour répondre aux exigences à long terme du marché, et notamment celui du transport en vrac. Les dépenses correspondant aux nouvelles immobilisations se sont élevées à \$666.5 millions, soit une augmentation de \$105.5 millions par rapport à 1981. Plus de 80 % du montant ont été affectés aux travaux d'amélioration et d'expansion des installations ferroviaires.

Environ la moitié des dépenses en immobilisations ont été financées par des fonds propres et le reste par des emprunts lancés sur les marchés financiers. Il s'agit là d'un mode de financement prudent, conforme à la structure actuelle

dette-avoir de l'actionnaire. Mais en ce qui concerne l'avenir – et tout particulièrement la nécessité d'augmenter la capacité des voies dans l'Ouest – il est évident que les capitaux nécessaires dépasseront de loin les fonds propres dont on disposera ou ceux qu'on pourrait emprunter avec prudence. Car les sommes qu'il faudra engager au cours de la prochaine décennie pour répondre aux exigences du marché sont estimées à \$14 milliards, compte tenu des \$3 milliards nécessaires à l'expansion des installations ferroviaires dans l'Ouest.

Si la question du Nid-de-Corbeau se réglait de façon que le CN puisse recevoir le plein montant du prix du transport des céréales de l'Ouest vers les ports d'exportation, alors la Compagnie serait en mesure de financer à même ses propres ressources une plus grande partie de son expansion. Un tel règlement lui permettrait en outre d'appliquer les techniques de transport et de distribution les plus perfectionnées au mouvement non seulement des

céréales, mais aussi du charbon, de la potasse et des produits forestiers, pétrochimiques et manufacturés. En outre, il réduirait considérablement le risque de devoir limiter les transports ferroviaires dans l'Ouest, que ce soit par la tarification ou le volume du trafic.

L'avenir s'annonce difficile aussi bien pour le CN que pour la plupart des entreprises. Les conditions économiques défavorables qui ont marqué le second semestre de 1981 se maintiendront vraisemblablement durant le premier semestre de 1982. Les effets conjugués du ralentissement de l'économie et des coûts élevés des opérations commerciales mettront une fois de plus à rude épreuve les compétences, l'expérience et l'esprit de dévouement de tous ceux qui travaillent pour la Compagnie. Je suis sûr néanmoins que nous saurons une fois de plus relever le défi et que le Canadien National continuera d'apporter au pays la contribution que sa situation de rentabilité lui a permis de fournir ces dernières années.

Ma démission du poste de président-directeur général du Canadien National prendra effet au moment de la publication de ce rapport. La décision n'a pas été facile à prendre, mais elle a été quelque peu facilitée par le fait de savoir que l'avenir du réseau est entre les mains d'une bonne équipe de direction qu'épaulera un personnel expérimenté et compétent. Nous avons ensemble donné de nouvelles structures et de nouvelles orientations au CN, et j'estime avoir été privilégié de pouvoir partager une telle expérience. C'est d'ailleurs pourquoi je me sens prêt à relever de nouveaux défis, confiant que le CN et le Canada continueront à être bien servis par des hommes et des femmes dévoués à leur cause, qui constituent la famille du CN.

Le Président-directeur général,



R.A. Bandeen

Tableau récapitulatif des cinq dernières années

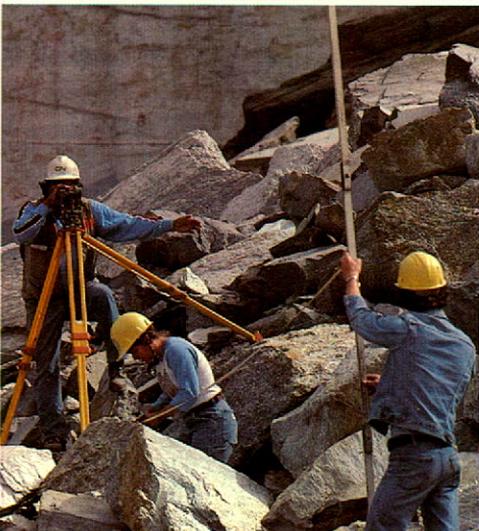
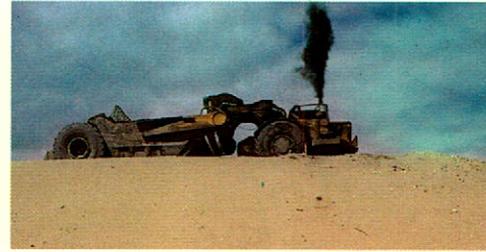
		1981	1980	1979	1978	1977
Exploitation	Produits	\$ 4 285.8	\$ 3 705.6	\$ 3 381.6	\$ 2 965.8	\$ 2 694.5
	Bénéfice d'exploitation	351.5	272.0	283.0	213.7	176.3
	Frais d'intérêt, montant net	170.8	110.9	96.4	95.2	154.8
	Bénéfice net	193.2	192.7	208.2	136.1	28.0
	Dividende	38.6	38.5	41.6	27.2	–
	Rendement du capital investi moyen (%)	7.8	6.9	7.5	6.0	4.8
Dépenses en immobilisations	Nouvelles immobilisations	666.5	561.0	558.3	375.0	372.7
Actif et fonds de roulement	Actif à court terme	1 062.9	1 017.9	870.0	726.1	690.9
	Fonds de roulement (négatif)	(8.1)	(27.4)	176.5	157.4	101.4
	Immobilisations	4 839.0	4 399.0	3 971.2	3 628.3	3 498.3
	Actif total	6 140.2	5 645.2	5 143.1	4 531.1	4 675.7
Structure financière	Dette à long terme (y compris la tranche exigible)	1 737.3	1 591.0	1 522.5	1 336.5	1 586.3
	Avoir	3 106.0	2 944.9	2 764.0	2 493.1	2 384.3
	Ratio d'endettement	35.9	35.1	35.5	34.9	40.0
Trafic	Tonnes-milles commerciales, marchandises (en milliards)	86.4	88.0	84.6	79.2	74.5
	Expéditions de messageries (en millions)	3.5	6.9	8.9	8.5	7.5
Effectifs	Nombre moyen d'employés	73 287	74 014	76 592	78 247	78 671
	Salaire annuel moyen	\$25 906	\$22 720	\$20 589	\$18 260	\$16 958

Expansion dans l'Ouest



Les travaux entrepris dans le cadre du programme d'expansion des installations du CN vont bon train dans l'Ouest où une double voie traversera les Rocheuses et atteindra la côte du Pacifique. Les photos ci-dessous et aux pages suivantes ont été prises sur des chantiers de sections de ligne en Alberta et en Colombie-Britannique où la conges-

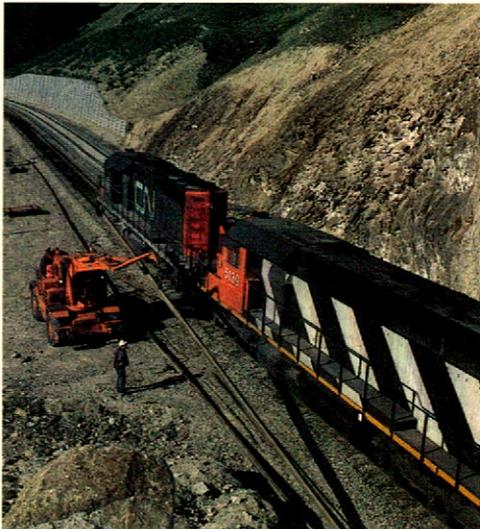
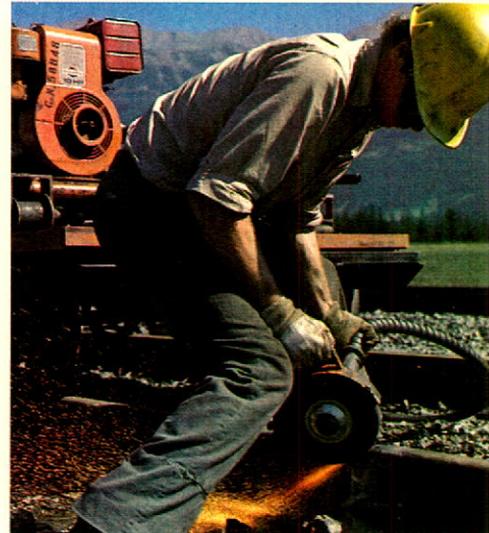
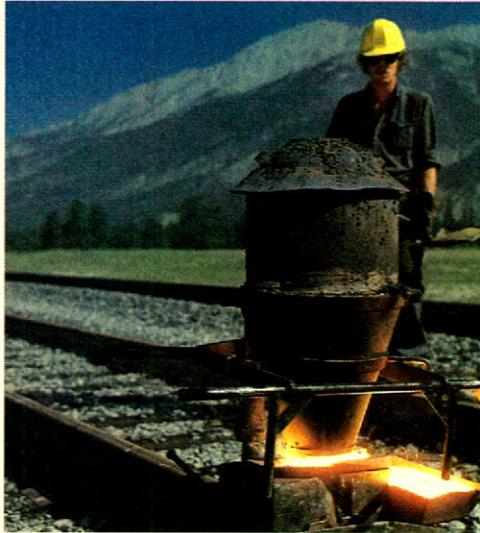
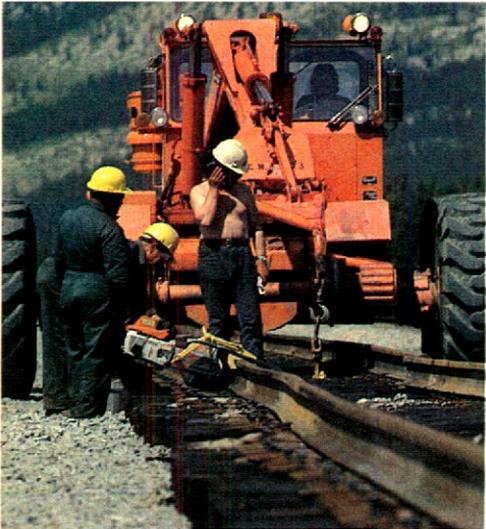
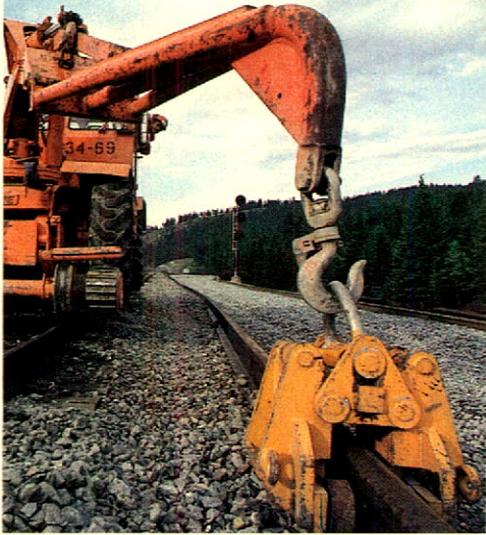
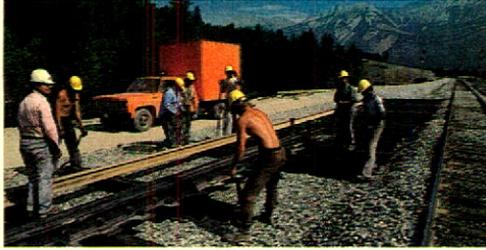
tion du trafic commence à se faire sentir. Les photos ci-dessous donnent un aperçu des étapes initiales d'aplanissement du sol et de pontage. Le dynamitage permet de préparer le terrain en vue de la mise en place d'une voie parallèle et d'un deuxième pont.





La pose de la voie s'effectue après les opérations d'aplanissement et de pontage. Comme on peut le voir à gauche et ci-dessous, le travail est réalisé au moyen de matériel moderne qui permet de poser et de souder sur place des tronçons de rails métalliques d'un quart de mille qui constitueront une sec-

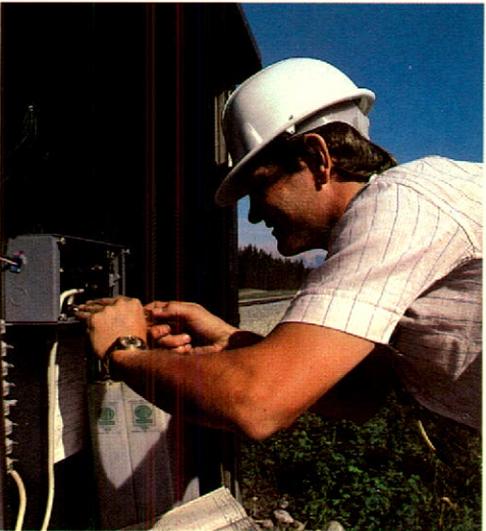
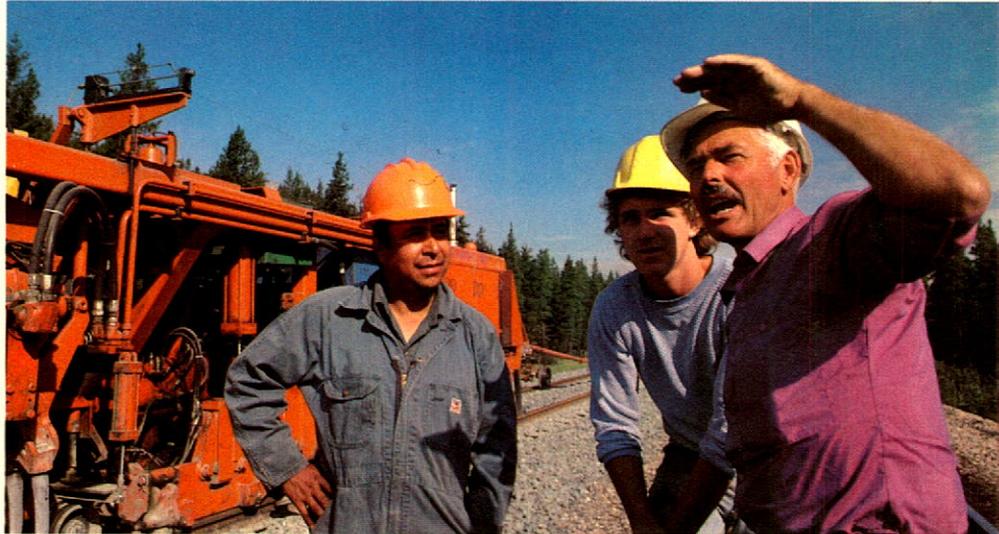
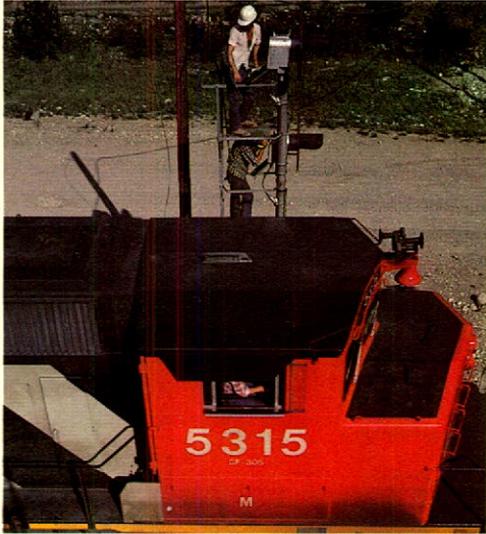
tion de voie continue, régulière et durable. La marche des travaux a été planifiée de façon que les longs trains-blocs puissent traverser les chantiers avec le moins de retard possible.





La voie mise en place, il faut encore procéder au bourrage du ballast, au nivellement et à l'alignement avant toute circulation régulière. La complexité de ces opérations requiert la participation d'ingénieurs compétents qui font appel à une technologie de pointe. La signalisation comprend la mise en place et le câblage des aiguilles à commande élec-

trique et constitue l'étape finale de la préparation de la voie. Toutes les photos ont été prises sur les chantiers ouverts dans les subdivisions de Edson, Albreda et Tête-Jaune en Alberta et en Colombie-Britannique.



En 1981, CN Rail a réalisé \$230.4 millions de profit, comparativement à \$251 millions en 1980. Cette baisse s'explique essentiellement par une détérioration très nette de l'économie canadienne qui a marqué le second semestre et occasionné des baisses de trafic et de recettes dans d'importants domaines dont celui des produits forestiers, des carburants, des produits chimiques et de l'automobile. De longues grèves, notamment dans le secteur des produits forestiers de la Colombie-Britannique et ceux du charbon et de la sidérurgie, ont également contribué à une érosion sensible des recettes enregistrées par CN Rail pendant ce second semestre. Toutefois, une majoration des tarifs, une surveillance rigoureuse des dépenses, le réaménagement de certains services et les initiatives prises dans le domaine du marketing ont permis à la division de contrer dans une bonne mesure les effets du climat économique défavorable et d'approcher du niveau de rentabilité atteint ces dernières années. En ce qui a trait au transport des céréales, l'augmentation des subventions au titre des années antérieures a été largement absorbée par l'accroissement des pertes attribuables aux tarifs statutaires auxquels il est assujéti.

Innovations en marketing

L'une des grandes innovations instaurée en 1981 a été l'utilisation de trains directs, convois formés à Montréal et à Toronto et se rendant directement à leurs destinations dans l'Ouest sans avoir à passer par des gares de triage intermédiaires. Il s'agit là d'une formule adaptée au service demandé et qui est rentable sur le plan énergétique. Elle permet à CN Rail d'acheminer les marchandises d'est en ouest avec une efficacité accrue et d'augmenter sa part de certains secteurs importants du marché.

L'utilisation des centres de distribution a continué de se répandre, si bien qu'on a enregistré une augmentation d'environ 500 % du trafic du bois entre l'Ouest canadien et le sud de l'Ontario et du Québec, ainsi que la Nouvelle-Angleterre. L'implantation de ces centres de distribution conjuguée à une modification de

la politique tarifaire a permis à CN Rail d'acheminer pour la première fois du bois vert de Colombie-Britannique jusqu'à la côte est des États-Unis, ce qui s'était toujours fait par bateau.

C'est aussi en 1981 qu'on a inauguré le service «Tri-Pak» qui permet l'acheminement de trois remorques de 45 pieds sur trois wagons plats articulés. Le CN a aussi expérimenté avec succès un service de transport intermodal du bétail.

Un des événements marquants de l'année a été la signature, par des sociétés minières et des acheteurs japonais, de contrats prévoyant le transport annuel de quelque 9.4 millions de tonnes de charbon provenant des gisements de Peace River, dans le nord-est de la Colombie-Britannique. Ces mouvements de charbon, qui débiteront à la fin de 1983 ou au début de 1984, constitueront le plus important contrat de transport jamais signé par CN Rail. La Compagnie a également passé un contrat relativement au transport de 440 000 tonnes de maïs du Michigan et de l'Ohio à destination du Maine par son réseau GTW-CN.

On prévoit que 1982 sera une année difficile sur le plan économique, aussi CN Rail entend-il accélérer la mise en œuvre de programmes et de projets de commercialisation novateurs. C'est ainsi qu'on projette la construction d'installations permanentes de transbordement de la potasse, à Thunder Bay, maintenant qu'a été prouvée la viabilité du réseau rail-eau menant à des localités des Grands Lacs. En outre, le service de trains-blocs de potasse destinés aux É.-U. — exploité conjointement avec la Potash Corporation of Saskatchewan — prendra de l'extension. Enfin on planifiera l'ouverture, en 1984, d'un dépôt de produits pétrochimiques à Prince Rupert.

Au cours de 1982, les efforts porteront sur l'établissement d'un service de fer-routage à volume de trafic élevé entre Montréal et Toronto. Ce service devrait permettre de tirer un meilleur parti de la capacité de transport du CN et de réduire la nécessité d'accroître celle du réseau routier.

Résultats d'exploitation

En 1981, on a encore augmenté le rendement dans un secteur vital, le carburant, grâce à des mesures d'économie concertées et à une plus large utilisation de carburant de synthèse, moins cher.

Toujours sur le plan du rendement, notons une hausse de la charge des trains qui, exprimée en tonnes brutes par convoi, s'est accrue en moyenne de 3.6 % par rapport à l'année précédente.

On a de plus continué à améliorer l'état et la fiabilité des installations de voie grâce à des immobilisations dont on trouvera le détail ci-dessous. C'est dans le cadre de ces réalisations que 269 diésels et 5 152 wagons sont passés par nos ateliers pour y subir les importantes réparations prévues.

Dans l'Ouest du Canada, on a pu mettre en service plus de 15 milles de voie double et un autre tronçon de 12.3 milles est pratiquement achevé. Notons en outre la construction d'environ 100 milles de plate-forme effectuée dans le cadre de notre programme d'expansion des installations intéressant l'Ouest.

Immobilisations

Sur les \$511.1 millions d'immobilisations effectuées en 1981, \$224.3 millions ont été consacrés au renouvellement et à l'amélioration de la voie et des installations de voie. Le programme à long terme d'expansion des installations dans l'Ouest a nécessité des dépenses en immobilisations de \$100.1 millions.

En 1982, on a l'intention d'investir davantage dans l'accroissement des installations. On affectera de nouveaux capitaux au territoire situé entre Winnipeg et Vancouver et la ligne du nord de la Colombie-Britannique qui dessert Prince Rupert. Dans le cas de cette dernière, ils permettront à CN Rail, vers la fin de 1983 ou le début de 1984, de traiter le trafic houiller provenant du nord-est de la province.

En 1981, on a posé 526.9 milles de rails neufs et installé 2.2 millions de traverses, dont 310 000 traverses de béton.

Le REIS, système d'identification électronique des wagons élaboré par CN Rail, en est maintenant à une étape avancée de sa mise sur pied. Un petit transpondeur placé sur chaque wagon et locomotive

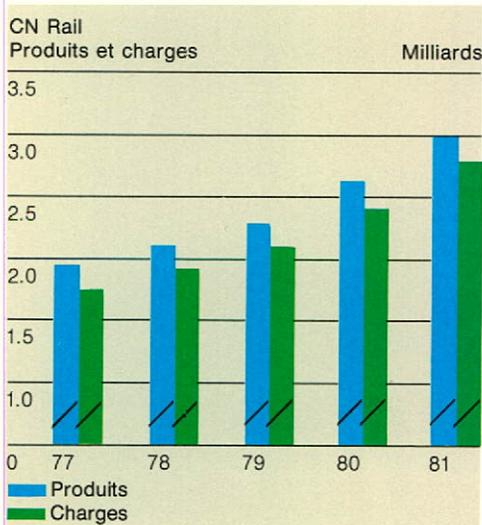
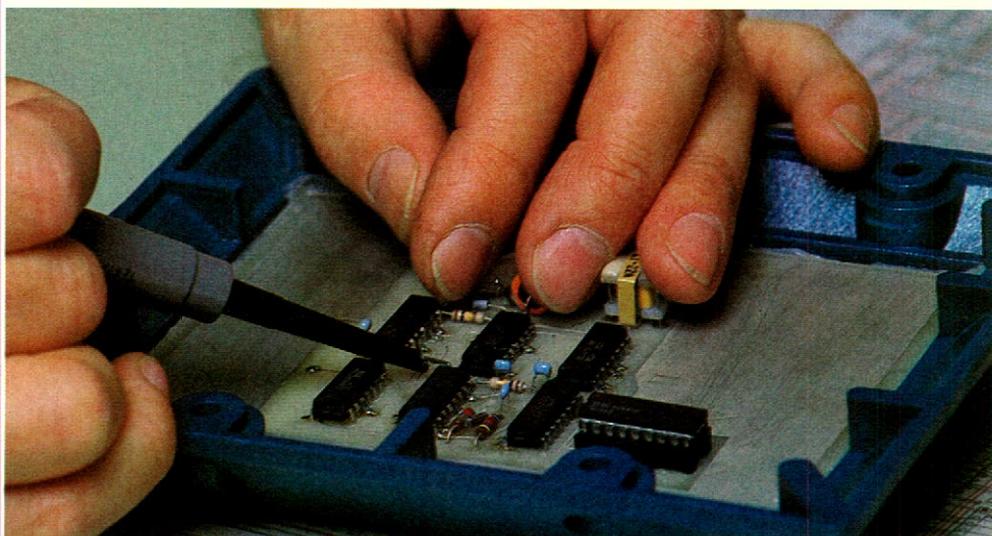
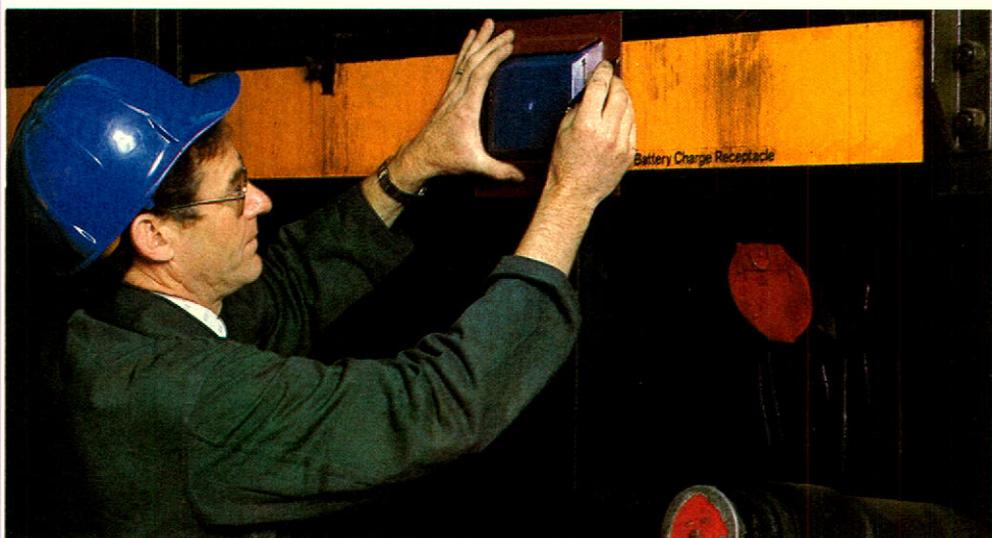
est actionné à partir de la voie et transmet directement au système informatisé de CN Rail toutes les données relatives au matériel.

En 1982, on prévoit de poser 443 milles de rails neufs et 1 718 000 traverses (1 413 000 en bois et 305 000 en béton). On prendra livraison de 20 nouvelles locomotives diesel de 3 000 HP qui coûteront \$21.5 millions. CN Rail entreprendra dans ses ateliers la transformation de 20 de ses locomotives. Ces travaux serviront non seulement à nous fournir des locomotives pratiquement neuves, mais aussi à maintenir notre niveau d'embauche. On entreprendra également la construction et la transformation de wagons.

Perspectives pour 1982

On s'attend que le mouvement de récession prononcé qui a pris naissance au Canada en 1981 ait des répercussions marquées sur les résultats financiers de 1982. Le volume de trafic restera réduit dans presque tous les secteurs du marché tant que ne se sera pas accrue la demande émanant des industries et des consommateurs, qui sont actuellement durement touchés par le maintien de taux d'intérêts élevés. Parmi les autres facteurs négatifs, notons une réduction à VIA Rail Canada Inc. de quelque 20 % des trains-milles voyageurs par rapport à 1981, la perte de crédits obtenus en 1981 à titre de paiements applicables à des années antérieures et les changements dans la définition du rapport immobilisations-charges d'exploitation que la C.C.T. mettra en vigueur en 1982.

Les déclarations récentes faites par le gouvernement fédéral à propos du Nid-de-Corbeau laissent entrevoir la fin de l'érosion des bénéfices du CN provoquée par l'application de ces tarifs. Selon un rapport à l'intention de la direction du Transport des grains (Transports Canada), l'écart entre le prix de revient réel du transport et les recettes provenant de l'application des tarifs du Nid-de-Corbeau ajoutées aux subventions accordées pour les lignes secondaires céréalières devrait approcher les \$300 millions en 1982. Le règlement de la question permettrait de stopper l'épuisement des ressources financières de CN Rail et de disposer des capitaux nécessaires pour augmenter la capacité ferroviaire en fonction de l'accroissement du trafic auquel on s'attend dans l'Ouest.



La Grand Trunk Corporation (G.T.C.) regroupe le Grand Trunk Western Railroad (G.T.W.) et sa filiale en propriété exclusive, la Detroit, Toledo and Ironton Railroad Company (D.T.I.), qui desservent essentiellement les États du Michigan, de l'Ohio, de l'Indiana et de l'Illinois; la Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company (D.W.P.) qui dessert le Minnesota; et le Central Vermont Railway, Inc. (C.V.) qui dessert le Vermont.

Cette société a connu une bonne année en dépit de l'inflation et de la récession. Elle a enregistré un bénéfice de \$40.5 millions (\$CAN), comparativement à \$9.1 millions l'année précédente. Parmi les principaux facteurs de cette amélioration, notons :

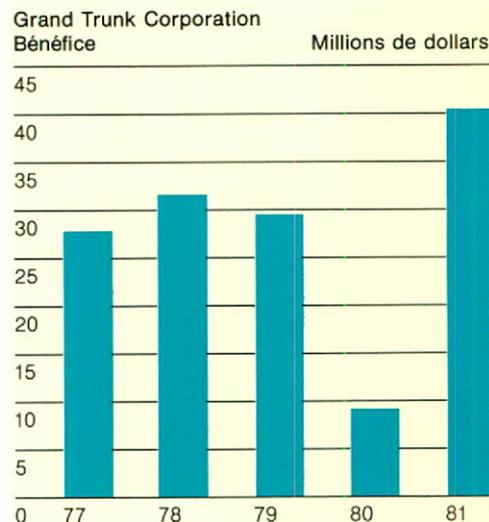
- Une compression planifiée des coûts, qui a permis la réalisation d'économies.
- Un ensemble d'avantages provenant de l'acquisition, par la Grand Trunk Western Railroad Company, de la Detroit, Toledo and Ironton Railroad Company et de Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company. Le G.T.W. est devenu propriétaire à part entière de la D.T.S.L. le 14 avril 1981 et a fusionné avec cette dernière le 1^{er} octobre suivant. Ce fut la première année complète de propriété de la D.T. & I. par le G.T.W.
- Des produits de \$5.4 millions (\$EU) provenant de la cession de droits à l'amortissement accéléré et de crédits d'impôts à l'investissement qu'autorise l'Economic Recovery Tax Act adoptée en 1981 aux États-Unis. Cette loi d'une importance capitale permet de céder des avantages fiscaux à une autre partie.
- La «déréglementation» qui permet désormais aux réseaux américains de faire face à une augmentation des coûts par des hausses tarifaires.

Perspectives d'avenir

Les perspectives économiques pour 1982 sont un sujet d'inquiétude pour la Grand Trunk Corporation – inquiétude renforcée par la récession actuelle. Les chiffres se rapportant à l'industrie de l'automobile, de l'acier, du charbon, de la machinerie, des produits chimiques et des produits forestiers étant inférieurs à ce qu'on escomptait, il nous a fallu réviser en conséquence nos prévisions sur le transport en wagons complets.

Toutefois, l'avenir n'est pas entièrement sombre et de nombreux économistes prévoient une reprise vers le milieu de 1982. En outre, comme nous l'avons fait remarquer, l'Economic Recovery Tax Act renforce la possibilité pour les chemins de fer des É.-U. de faire face à leurs besoins financiers des années 1980; d'autre part la «déréglementation», qui découle principalement de la Staggers Rail Act de 1980, permettra probablement à tous les réseaux que possède la Grand Trunk Corporation de récupérer une plus grande partie de l'augmentation des coûts.

Pour pouvoir faire face de manière efficace aux dures conditions économiques qui prévaudront sans doute en 1982, tirer le maximum de profit de la situation et réagir devant d'éventuelles baisses de trafic, la G.T.C. a établi des programmes de prévoyance qui comprennent des réductions aussi bien dans les charges d'exploitation que dans les dépenses en immobilisations, ainsi que des mesures d'amélioration constante du rendement.



Pour les Communications CN, l'année 1981 s'est avérée active et, dans l'ensemble, prospère. En dépit de la récession économique qui a sévi pendant la deuxième moitié de l'année, la division a vu s'accroître son volume d'affaires par rapport à l'année précédente et a réalisé de plus grands bénéfices. Le profit net de \$31.8 millions qu'elle a enregistré n'est que très légèrement inférieur aux \$33.2 millions de 1980.

Au cours de l'année, la division des Télécommunications a changé de nom et est devenue la division des Communications CN, cela afin d'éviter toute confusion avec une section importante de la division : les Télécommunications CNCP.

Une décision de poids a été prise en 1981 : l'établissement avec le Canadien Pacifique, associé à part égale, d'une nouvelle société qui fournira de l'équipement téléphonique terminal aux entreprises désireuses de se raccorder au réseau téléphonique public. La nouvelle société, qui portera en anglais le nom de Telecommunications Terminal Systems (TTS), sera inaugurée au cours du dernier trimestre de 1982 et permettra aux deux compagnies associées de se tailler leur part d'un nouveau marché intérieur en pleine expansion.

Télécommunications CNCP

Les Télécommunications CNCP, qui assurent dans l'ensemble du Canada toute une gamme de services en concurrence avec le Réseau Téléphonique Transcanadien, ont connu une bonne année sur le plan de l'exploitation. Toutefois, les résultats financiers se ressentent de certains facteurs (dont la hausse des taux d'intérêts et l'amortissement) sur lesquels l'administration n'a eu aucune prise. La Compagnie, qui a déposé au cours de l'année une demande d'augmentation générale de ses tarifs, a obtenu l'autorisation de les hausser à compter du 1^{er} janvier 1982.

Norouestel

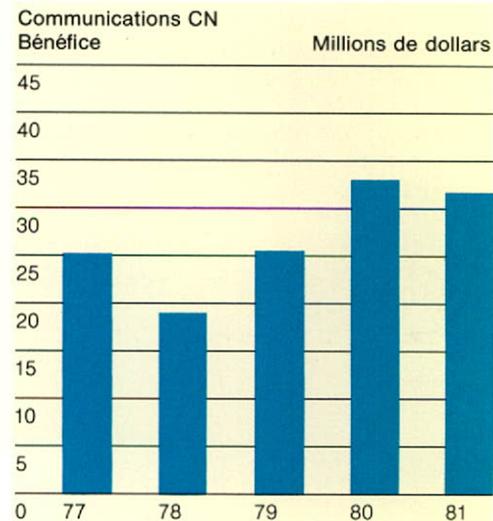
Norouestel est une filiale en propriété exclusive des Communications CN, qui a son siège à Whitehorse. Elle fournit des services téléphoniques ainsi que toute une gamme de services de télécommunications modernes dans le nord-ouest du Canada, y compris le nord de la Colombie-Britannique, le Yukon et la partie occidentale des Territoires du Nord-Ouest.

L'année 1981 s'est révélée excellente pour Norouestel qui a enregistré une hausse de 11.1% de ses profits. Les produits ont augmenté de 14.4 %, et une productivité accrue a permis de contenir quelque peu les charges d'exploitation qui n'ont monté que de 12.2 %. Le CRTC a autorisé quelques hausses de tarif en 1981, et Norouestel a déposé des demandes de majoration pour 1983. Elle a aussi signé au cours de 1981, avec Alascom Inc., compagnie de télécommunications des États-Unis, un contrat à long terme qui contribuera à lui assurer une base de revenus stables grâce à la location d'installations reliant l'Alaska aux 48 autres États du continent.

Télécommunications Terra Nova

À partir de Gander où se trouve son siège social, Terra Nova Tel assure des services téléphoniques surtout dans les zones rurales de Terre-Neuve, ainsi qu'une gamme complète de services de télécommunications dans cette province.

La Compagnie a connu une année relativement prospère en dépit des mauvaises conditions économiques qui ont sévi sur son territoire. L'augmentation des produits a légèrement excédé celui des charges et les bénéfices de \$3 millions sont comparables à ceux de l'année précédente.



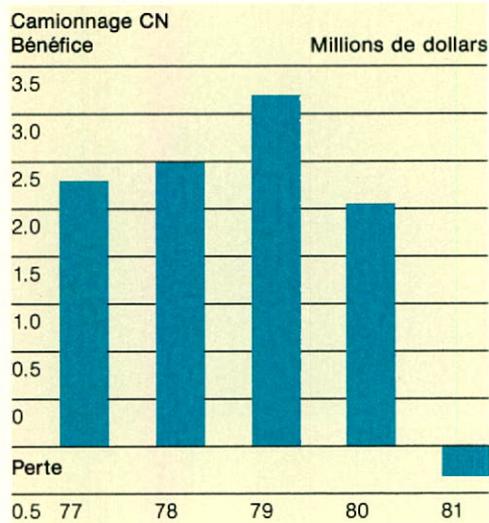
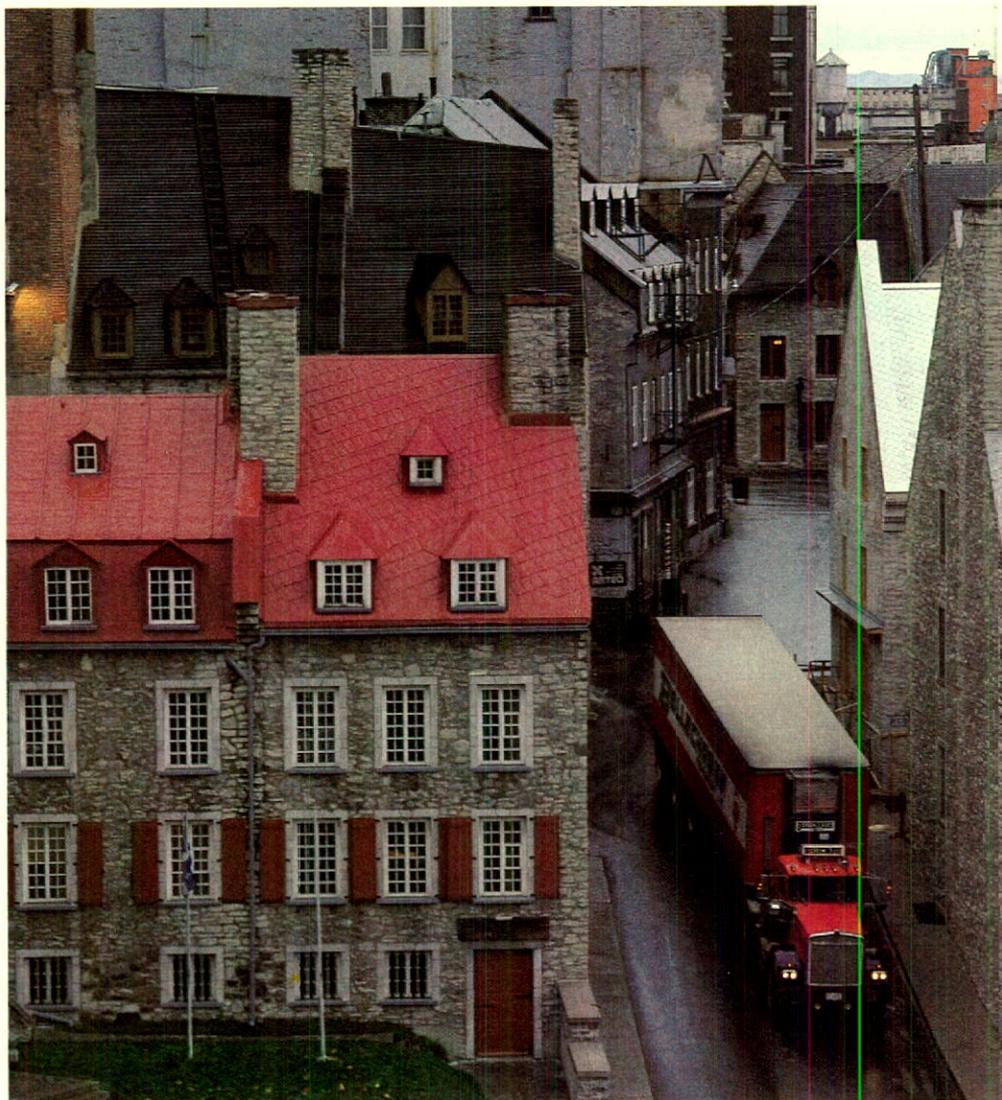
Camionnage CN

Semi-remorque de Bellechasse Transport se faufile dans les rues étroites du Vieux-Québec. La société Bellechasse fait partie des Entreprises Bussières, copropriété de Camionnage CN et du gouvernement du Québec.

Le ralentissement économique du second semestre de 1981 et les hausses importantes de prix – notamment celui du carburant qui a augmenté de 32 % –, ont laissé leur empreinte sur les résultats de la division de Camionnage CN. Les charges autres que celles qui s'appliquent à l'exploitation se sont accrues en raison des hausses des coûts d'intérêts, de la perte découlant de la vente de certains éléments d'actif d'Overnite Express et des frais résultant de la fusion de Husband Transport avec Overnite Express. L'année s'est soldée par un déficit de \$0.3 million comparativement au bénéfice de \$2.1 millions réalisé en 1980.

Après avoir obtenu l'autorisation de la C.C.T., la division a réalisé l'acquisition des Entreprises Bussières Ltée conjointement avec le gouvernement du Québec. Cet achat englobait Bellechasse Transport Inc., Rimouski Transport Ltée, Speedway Express Ltée et Overnite Express (1980) Inc.

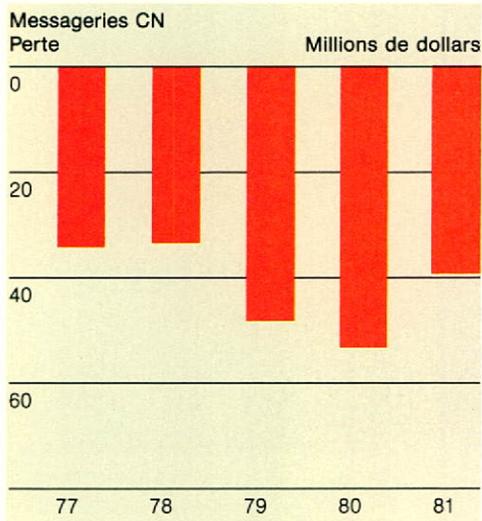
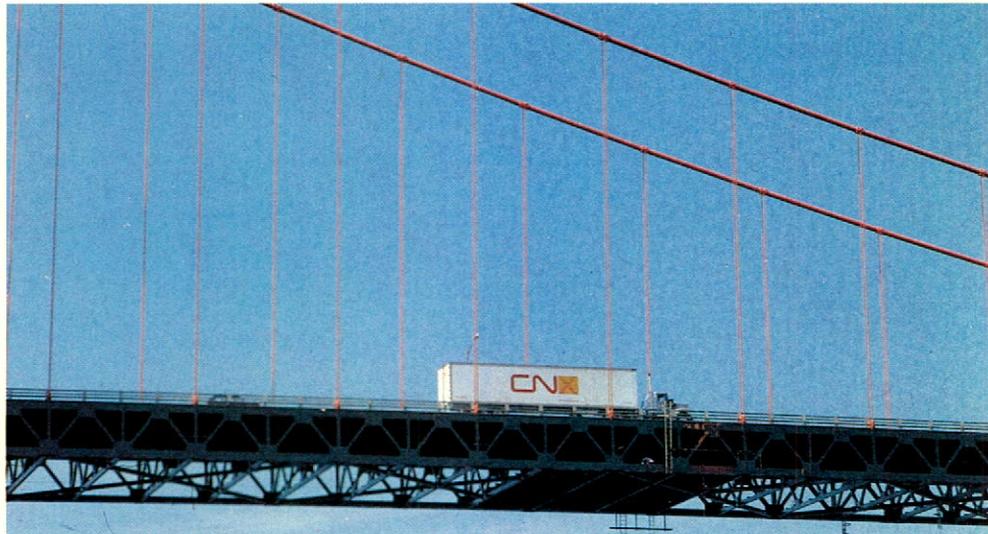
En 1982, la division de Camionnage CN et les Entreprises Bussières Ltée instaureront un service commercial transcontinental de livraison, assuré selon un horaire établi et qui s'appellera Route Canada.



En matière d'amélioration, la division des Messageries aura été en 1981 un des grands succès du CN. Dans le cadre d'un important programme d'accroissement de la productivité, les Messageries CN se sont retirées du secteur non rentable des petits colis pour concentrer leurs efforts sur les envois importants composés de plusieurs colis. La division a également changé sa dénomination pour celle de CNX, comptant attirer ainsi l'attention sur sa nouvelle orientation. En outre, elle a mis en œuvre les phases comptables du système informatisé XTRAS servant à la gestion centralisée du trafic messageries, qui constitue un élément essentiel à l'amélioration du rendement et un outil de commercialisation de premier ordre.

Ces mesures se sont traduites par une diminution du nombre d'envois et de colis traités et par une réduction de \$13 millions environ de la perte enregistrée. Il s'agit là d'un renversement de la tendance des pertes à s'accroître, tendance qui a causé bien des soucis à la division des Messageries ces dernières années.

Parmi les projets élaborés pour l'année en cours figurent la concentration commerciale sur les envois importants composés de plusieurs colis, l'implantation des autres phases du système XTRAS et une plus grande réduction du déficit.



Les résultats financiers des Hôtels et de la Tour CN ont baissé en 1981, mais la division a réussi à maintenir une situation bénéficiaire. La direction s'attend à ce que 1982 soit une année de réalisations.

Un des événements marquants de l'année a été le début de la construction, à St. John's, du nouvel hôtel Newfoundland de 312 chambres, dont les Hôtels CN assureront la gestion. Il s'agit d'un projet de société en coparticipation avec la Baine, Johnson and Company Limited de St. John's. Cette construction représente la première opération importante d'expansion de la division et symbolise en quelque sorte la direction dans laquelle celle-ci entend s'engager au cours des années 1980.

Un autre indice de la volonté d'expansion en coparticipation sont les négociations qui se poursuivent sur l'aménagement d'un nouvel hôtel à Toronto. Cet hôtel fera partie d'un projet de complexe comprenant un immeuble à bureaux et un palais des congrès, qui seront érigés sur les terrains avoisinant la Tour CN.

Parmi les activités importantes de l'année figure la prise en charge, par les Hôtels CN, de la gestion du Reine Elizabeth, des restaurants de la Place Ville-Marie et de l'hôtel Vancouver en 1984. Ces propriétés du CN ont été gérées jusqu'à présent par Hilton Canada Inc.

La vente de l'hôtel Nova Scotian à Halifax s'inscrit dans le cadre de la politique de la division, qui vise à se défaire des propriétés ne produisant pas de bénéfice et à concentrer ses efforts sur l'exploitation d'hôtels rentables de première classe. La direction des Hôtels CN a jugé que le déplacement du centre économique de Halifax avait trop éloigné l'hôtel Nova Scotian du centre-ville moderne.

Un important programme de rénovation est en cours d'exécution au Château Laurier, à Ottawa. Il s'agit de restaurer 460 chambres et de les garnir des anciens meubles de chêne et d'acajou restaurés et remis en service. Les travaux coûteront quelque \$6 millions.

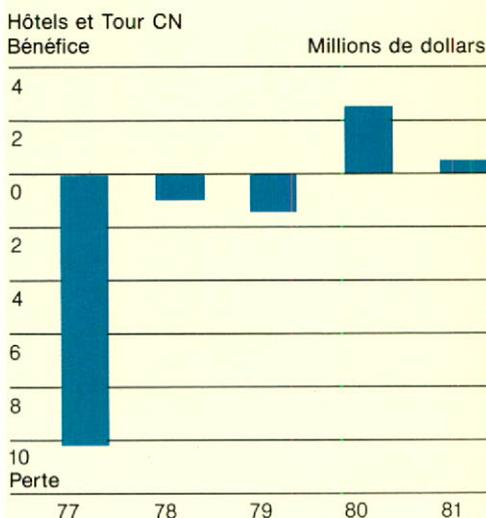
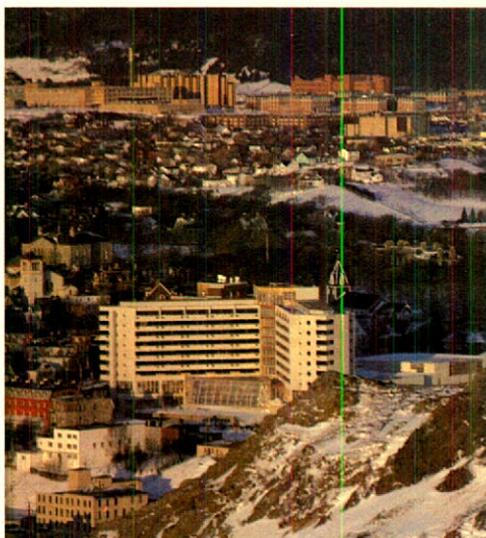
De concert avec la division des Immeubles du CN, les Hôtels CN ont entrepris des études visant à apporter d'importantes améliorations à la structure de l'hôtel Macdonald, à Edmonton, et à aménager des immeubles avoisinants abritant des bureaux et des locaux commerciaux.

Perspectives

«Un optimisme prudent» est le mot d'ordre pour 1982. On prévoit un taux d'occupation sensiblement identique à celui de 1981. À la Tour CN, à Toronto, on s'attend que le volume des affaires des postes d'observation et des restaurants demeure le même. On prévoit des dépenses en immobilisations d'environ \$12 millions, soit à peu près le même chiffre qu'en 1981, qui proviendront, espère-t-on, de fonds propres de la division.

La prise en charge des hôtels et des restaurants actuellement gérés par Hilton Canada Inc. nécessitera des efforts intenses de planification, de liaison et de marketing au cours de 1982 et de 1983.

La recherche d'une nouvelle identité pour les hôtels du CN a considérablement progressé en 1981. Le programme qu'on développera davantage en 1982 comprend la publication, par la division, de la revue «Hospitalité», la production, aux couleurs des Hôtels CN, de matériel publicitaire et de fournitures destinées à la clientèle, et le renouvellement des uniformes du personnel.



CN Marine Inc., qui exploite les principaux services de traversiers de la côte est aux termes de contrats passés avec le gouvernement du Canada, a réalisé un modeste bénéfice en 1981. En 1982 et au cours des années subséquentes, la société compte accroître son efficacité en modernisant son matériel.

Dans le cas de presque tous les services, le volume du trafic a légèrement diminué par rapport à l'année précédente.

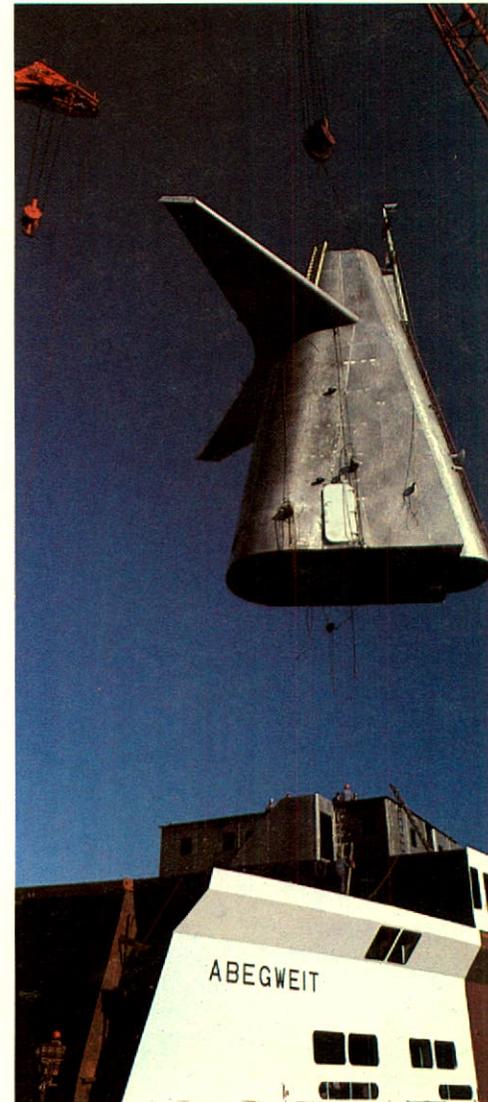
Comme suite aux projets amorcés en 1981, la Compagnie a l'intention d'accroître la capacité de traitement du matériel informatique pour mettre en place un système de comptabilité financière plus perfectionné et un nouveau système de gestion des stocks. On instaurera plus tard de meilleurs systèmes informatiques sur le trafic, la main-d'œuvre, la comptabilité administrative, les immobilisations et la flotte.

Des progrès ont été accomplis dans la modernisation de la flotte, notamment la construction du traversier «Abegweit», à Saint John (N.-B.). On a lancé des appels d'offres pour la construction d'un nouveau traversier à grande vitesse, qui desservira la côte méridionale de Terre-Neuve, et on étudie des soumissions pour la construction d'un traversier moderne supplémentaire qui reliera la Nouvelle-Écosse à Terre-Neuve. Quant à la flotte existante, elle a fait l'objet d'un vaste programme de revalorisation des zones réservées aux passagers.

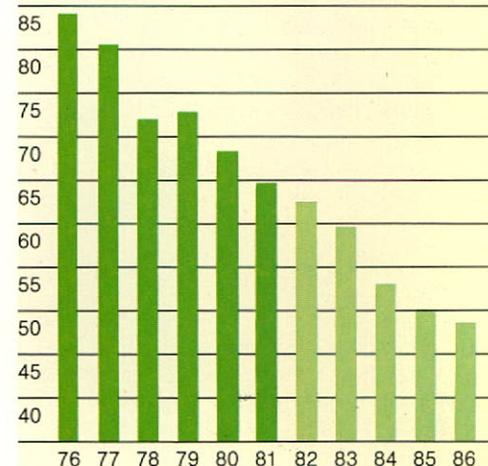
En 1981, CN Marine a constitué une équipe de travail pour déterminer les besoins des voyageurs handicapés et tenter d'y répondre. Huit volontaires handicapés ont passé en revue navires et services et recommandé certains moyens

permettant de les améliorer et de faciliter l'accès aux futures installations. L'équipe a accepté de faire fonction de conseil consultatif auprès de la Société au sujet de l'accès des personnes handicapées aux services de CN Marine.

À la fin de l'année, le gouvernement du Canada a approuvé les projets visant à améliorer la rentabilité des traversiers de la côte est. Il en résultera une utilisation plus judicieuse des installations existantes, notamment l'élimination de certaines liaisons maritimes empruntant des itinéraires parallèles à des routes.



CN Marine Inc.
Coût unitaire (en dollars constants 1981)



Nouveaux conteneurs de TerraTransport qui commencèrent à arriver à Terre-Neuve en 1981, dans le cadre du remplacement des wagons classiques par des conteneurs.

CNM Inc., société de portefeuille, a la charge des services maritimes autres que ceux des traversiers exploités en vertu de contrats passés avec le gouvernement du Canada.

Parmi les filiales de CNM Inc., on compte la société Transports côtiers Ltée qui assure un service de traversiers à l'île de Grand Manan pour le compte du gouvernement du Nouveau-Brunswick. En 1981, le volume du trafic afférent à ce service s'est légèrement accru.

Le chantier naval de Terre-Neuve est géré comme installation faisant partie de CNM Inc. La modernisation et l'accroissement de la capacité du chantier naval de St. John's ont fait l'objet de contrats d'une valeur globale de \$26 millions. L'achèvement des travaux est prévu pour la fin de 1983.

CNM Inc. détient les actions de Holding industriel de Halifax Limitée. Un important bassin de carénage est actuellement en construction dans le cadre d'un programme de modernisation des installations de réparation et de radoub à Halifax (N.-É).

CNM Inc. détient également des actions de Lakespan Marine Inc. qui a inauguré, en 1981, un service de transport de remorques sur le lac Ontario, entre le Canada et les États-Unis. Elle en détient aussi de Seabase Limitée qui dessert les plates-formes pétrolières et autres installations servant à la prospection du pétrole et du gaz sur la côte est. Seabase compte comme clients l'industrie pétrolière sous-marine, les services côtiers de CN Marine au Labrador et la Federal Commerce and Navigation Ltd. qui dessert le port de St. John's.



Désireuse d'améliorer sa rentabilité et sa situation financière, TerraTransport, division CN de transport terrestre à Terre-Neuve, a mis en œuvre un vaste programme d'exploitation qui mettra l'accent sur les wagons traditionnels de préférence aux conteneurs. Élaboré après une étude approfondie des solutions de rechange en matière de planification stratégique, le programme a reçu, en 1981, l'approbation du gouvernement fédéral qui a consenti les fonds nécessaires à sa réalisation. Il vise à rentabiliser le transport ferroviaire à Terre-Neuve et à ralentir la croissance des déficits de la division.

TerraTransport a accusé un déficit de \$28.8 millions en 1981, soit \$1.9 million de plus qu'en 1980. La charge de travail de Terra Transport a été inférieure à celle de l'année précédente, tandis que la trafic routier s'est légèrement accru.

Les systèmes informatisés TerraTracs et XTRAS ont été mis en exploitation durant l'année, et la province a été dotée de trois servocentres. Ces deux réalisations ont contribué à accroître le rendement de la division.

TerraTransport tente par ailleurs d'obtenir de la Commission canadienne des transports l'autorisation de fermer les petites gares qui ne servent plus à l'exploitation ferroviaire et d'abandonner, sur certaines lignes secondaires, les services voyageurs en voitures-coachs qu'assuraient des trains de marchandises.

Un accord spécial signé en 1981 permettra à TerraTransport de procéder au remaniement des effectifs et d'équilibrer la charge de travail et les besoins de main-d'œuvre.

Au début de 1981, CN Exploration Inc. a réorganisé ses activités en vue de les concentrer davantage sur la gestion des droits miniers du CN dans l'Ouest, gestion assurée jusque-là par la fonction Immeubles.

Avec l'aide de conseillers techniques, on procède actuellement à l'évaluation des richesses que pourraient receler ces superficies inexploitées. Des études ont déjà permis de mettre en évidence un certain nombre de parcelles appartenant au CN, qui jouxtent des gisements d'hydrocarbure connus et productifs. À Cactus Lake, en Saskatchewan, non loin de la frontière de l'Alberta, l'une de ces parcelles, dont l'exploitation a commencé vers le milieu de 1981, est productive. D'autres parcelles semblables sont actuellement évaluées en vue de leur exploitation. Le CN envisage aussi l'exploitation commune de ces parcelles et de celles qui les jouxtent, mesure qui pourrait augmenter la valeur de ses biens.

C'est depuis 1981 que la nouvelle division des Immeubles est totalement opérationnelle et qu'elle a été constituée en centre de profit. Sa réalisation organisationnelle s'est faite sans grandes difficultés et les résultats de l'exploitation se sont révélés meilleurs qu'on ne l'avait prévu. En effet, le revenu net s'est chiffré à \$14.7 millions, compte tenu d'un bénéfice de CN Exploration de \$4.1 millions.

En 1981 furent préparés les plans détaillés du Toronto Convention Centre Complex qui comprendra, outre un palais des congrès, une tour à bureaux et un hôtel. Le coût du complexe est évalué à \$171.9 millions. La Metropolitan Toronto Convention Centre Corporation s'occupera de la location et de l'exploitation du palais des congrès. Les Hôtels CN se chargeront de l'exploitation de l'hôtel et les Immeubles CN, de la tour à bureaux. La construction qui doit commencer au printemps de 1982 devrait être achevée en 1984.

Une entreprise en participation avec la Nu-West Corporation a été décidée pour le réaménagement de l'hôtel Macdonald, à Edmonton. Les plans prévoient l'aménagement d'un hôtel de luxe (dans lequel sera intégrée la partie historique de l'hôtel Macdonald), et de deux tours à bureaux offrant une surface locative de près de 500 000 pieds carrés. D'autres travaux d'aménagement sont prévus pour les villes de Calgary, Winnipeg, Toronto et Montréal.

La division poursuit ses recherches visant à identifier les propriétés qui pourraient être mises en valeur. S'étant fixée comme priorité d'augmenter son bénéfice minimal, elle entend y arriver en faisant porter ses efforts à la fois sur des activités d'aménagement et de gestion de propriétés et sur les services immobiliers qu'elle offrira aux autres divisions de l'entreprise.

CANAC

En 1981, la CANAC Consultants Limitée a célébré le dixième anniversaire de sa constitution en division de consultation internationale du CN, en enregistrant son premier revenu net de plus d'un million de dollars, marquant ainsi cette année d'un important jalon. La division a produit un revenu de \$1.5 million comparativement à \$0.8 million en 1980 et à \$0.6 million en 1979.

En Amérique du Sud, la présence de la CANAC s'est affermie par la signature, au Brésil au cours de l'année, de la prolongation d'un contrat de plusieurs années, et par des négociations qui pourront aboutir à des activités fort prometteuses dans divers autres pays d'Amérique latine.

En Extrême-Orient, la CANAC a négocié un contrat avec la Thaïlande et prêté son concours à un autre consultant canadien pour un projet d'aménagement portuaire en Inde. Les activités de la division au Pakistan et au Bangla Desh se poursuivent.

En Afrique orientale, la CANAC a obtenu un important contrat en Tanzanie et un autre en Zambie sous l'égide de la Banque mondiale. Elle a aussi dirigé d'importants travaux de mise en valeur dans divers pays et terminé la mission qui lui avait été confiée au Kenya.

En Afrique occidentale, ses travaux se sont poursuivis au Cameroun, au Mali, en Côte-d'Ivoire, en Guinée et au Ghâna.

Au Canada et aux États-Unis, elle a renouvelé ou obtenu certains contrats avec les principales sociétés de transport ferroviaire et avec l'United States Railway Association, agence du gouvernement des États-Unis.

Dans le domaine des services de fourniture et d'inspection, elle a organisé la livraison de 500 wagons et de 20 locomotives au Cameroun, et de 18 wagons-citernes, 14 wagons à ballast, 4 voitures-coachs et autres matériels ferroviaires au Mali.

Poursuivant la diversification de la gamme de ses activités, la CANAC a amorcé la commercialisation d'un détecteur de pailles ultrasonique breveté, utilisé pour sonder les soudures, d'un matériel et de techniques avancés de formation pour la simulation de conduite des locomotives, et d'un matériel et de systèmes intégrés de gestion.

Avec les projets de contrats qu'elle a en vue et ceux qu'elle est en train de négocier, la CANAC compte bien accroître ses activités en 1982.

En 1981, la CANAC a été représentée au Mexique par Emexder S.A. de C.V. Aucune rémunération n'a eu à être payée à ses représentants.

Ressources humaines

En 1981, la fonction de vice-président – Ressources humaines a remplacé celle de vice-président – Personnel, entraînant une nouvelle nomination à ce poste.

La modification reflète l'orientation nouvelle de ce service qui s'occupera désormais du personnel dans son ensemble, c'est-à-dire des techniques de gestion, de l'établissement et du respect de la ligne de conduite de la Compagnie, et des méthodes de gestion qui contribueront à la motivation des effectifs.

La désignation «Ressources humaines» met l'accent sur le fait que les employés constituent une ressource tout aussi importante que le capital et les installations.

Programme de suggestions du CN

Au total, 159 suggestions sur les 505 traitées au cours de l'année ont été retenues (31.49 %), chiffre fort honorable si on le compare aux normes de l'industrie.

Des récompenses totalisant \$66 525 ont été attribuées aux employés en 1981.

Durant l'année considérée, le Programme a permis à la Compagnie de réaliser des économies de plus de \$0.5 million, exception faite des économies réalisées par l'adoption de suggestions dont les résultats ne peuvent se mesurer en dollars, mais qui ont un impact important sur l'exploitation.

La plupart des suggestions adoptées permettent de réaliser des économies pendant au moins cinq ans et nous évaluons à \$6 millions celles que le Programme a fait réaliser au CN entre 1977 et 1981.

Prestations de retraite

Un total de 45 151 retraités et bénéficiaires ont reçu, en 1981, la somme de \$198.9 millions (\$177.7 millions à 45 170 retraités et bénéficiaires en 1980).

Le facteur humain

Le facteur humain et son incidence sur l'amélioration du rendement demeurent une des grandes préoccupations du CN. C'est pourquoi on constitua en 1980, au sein des Ressources humaines, une unité de travail nommée Conception et développement de l'organisation. En 1981 cette unité a cherché à améliorer le rendement et la qualité de la vie dans tout le réseau. Elle intensifiera ses travaux en 1982.

Relations syndicales

Des négociations ont été entreprises à l'échelle nationale en vue de renouveler les conventions collectives qui expiraient le 31 décembre 1981. À la fin de l'année, elles se poursuivaient tant avec chacun des cinq principaux groupements négociateurs ferroviaires qu'avec les groupements négociateurs des autres divisions.

Un accord spécial sur la nature et les conditions d'application des avantages auxquels peuvent prétendre les employés touchés par les changements intervenus à TerraTransport a été signé avec différents syndicats.

Des négociations ont mené, avec la Fraternité des préposés à l'entretien des voies, à l'adoption d'un programme de formation à l'intention des employés affectés aux ponts et bâtiments.

Des changements ont été apportés dans la représentation syndicale des employés. Enfin, on a modifié certaines accréditations pour mieux refléter la structuration en divisions de l'entreprise.

Services centraux

Parmi les changements organisationnels effectués en 1981, signalons la création du poste de vice-président – Services centraux, pour qu'un contrôle soit exercé sur les services de la direction qui desservent le CN et, entre autres, les Services de gestion, Achats et Gestion des stocks, les Services médicaux et de santé, la Police CN, le service de Linguistique et Aménagement et service – Bureaux.

Services de gestion

La mise au point de nouvelles applications informatiques a principalement contribué à accroître, à long terme, la viabilité commerciale du CN. Les Services de gestion exploitent le central informatique et mettent leur compétence technique à la disposition des autres services du CN pour la mise au point et l'implantation de systèmes informatisés. Les systèmes en cours d'élaboration ou installés en 1981 (notamment le système de transmission directe par le client des données de la feuille de route à la Gestion du trafic) ont été conçus en vue d'augmenter le rendement et de réaliser des économies dans tout le réseau. Les Services travaillent de concert avec les divisions de l'exploitation et les services généraux à l'automatisation du travail de bureau et à l'adoption de techniques avancées pour résoudre les problèmes de planification stratégique.

Services médicaux

L'intérêt que les Services médicaux manifestent pour l'hygiène industrielle, les normes médicales et les aspects médico-légaux des droits de l'homme ne cesse de croître. On élabore actuellement d'importants programmes à cet égard.

Pour mesurer le profit que le CN tire des Services, signalons qu'en 1981 ces derniers ont totalisé pour tout le réseau près de 100 000 consultations. Rappelons aussi que les médecins consacrent une bonne partie de leur temps à l'application du Programme d'aide au personnel, notamment dans les cas d'alcoolisme et de toxicomanie.

Affaires publiques et publicité

En 1981, le CN a adopté pour sa publicité en langue anglaise à la télévision le slogan «CN In Business For Canada».

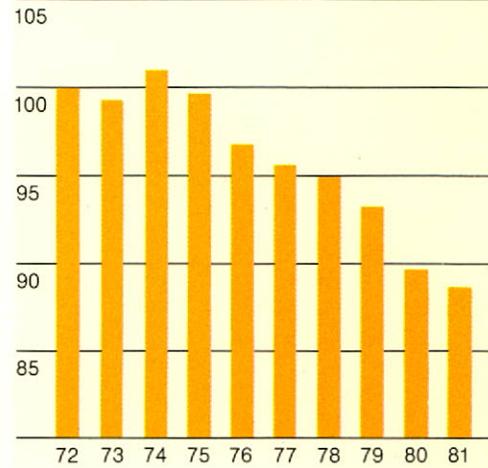
Des recherches lui avaient en effet permis de constater que l'ancien slogan avait quelquefois été mal interprété, certaines

personnes s'imaginant, qu'en matière de transport, le CN avait la responsabilité de répondre à tous les besoins de la population, quel qu'en soit le coût.

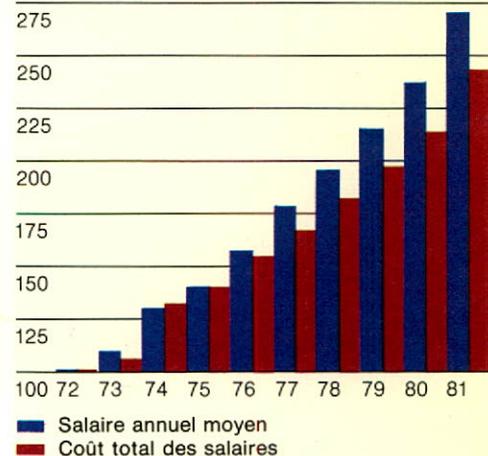
La nouvelle formule anglaise met l'accent à la fois sur le rôle du CN en tant qu'entreprise commerciale et sur le fait que sa rentabilité profite à tout le Canada.

Au cours de 1981, le slogan français a aussi été modifié. «CN – rentable pour tout le monde» a cédé la place à «CN – le sens des affaires». Là aussi, le message vise à donner une plus grande importance aux affaires.

Nombre moyen d'employés



Coût des salaires pour le réseau – 1972 à 1981
Indice – 1972 = 100



Résultats d'exploitation

Pour l'année 1981, le bénéfice net du réseau s'est élevé à \$193.2 millions, comparativement à \$192.7 millions en 1980 et à \$208.2 millions en 1979. Sont compris dans ces résultats les paiements effectués par le gouvernement du Canada relativement à certains services ferroviaires non rentables assurés dans le passé, ainsi que des revenus applicables à une période antérieure et provenant d'un contrat passé avec VIA Rail Canada Inc., lesquels versements se montaient à \$58.7 millions pour 1981, à \$20.5 millions pour 1980 et à \$33.9 millions pour 1979. La baisse du bénéfice de 1981, abstraction faite de ces paiements, s'explique en partie par l'obligation d'assurer le transport des céréales à des tarifs statutaires fixes en dépit de l'accroissement continu des frais, et aussi par une réduction des activités commerciales, particulièrement au deuxième semestre, consécutive à la récession qui a frappé le Canada. Ce climat économique persiste en ce début d'année 1982 et on estime qu'il donnera lieu à un abaissement sensible du chiffre enregistré au premier trimestre de 1982 par rapport à celui de la même période en 1981.

Conformément aux exigences de la loi, la Compagnie a versé au gouvernement du Canada un dividende égal à 20 % de son bénéfice net. Ce dividende s'est monté à \$38.6 millions en 1981, comparativement à \$38.5 millions en 1980 et à \$41.6 millions en 1979.

Dans les résultats de chaque division, qui font l'objet de commentaires séparés, sont compris les frais d'intérêts qui se sont élevés à \$170.8 millions en 1981, soit une augmentation de \$59.9 millions par rapport à 1980 et de \$74.4 millions par rapport à 1979. Ce phénomène est dû à une augmentation des emprunts contractés au cours des années 1980 et 1981, à la hausse des taux d'intérêts et à une baisse des revenus de placements.

CN Rail

En 1981, CN Rail a réalisé un bénéfice de \$230.4 millions, comparativement à \$251 millions en 1980 et à \$226.2 millions en 1979. Parmi les principaux facteurs de cette baisse, notons les pertes entraînées par le trafic céréalier dans l'Ouest ainsi que le climat économique dont il est fait état ci-dessus et l'augmentation des frais d'intérêts.

Les produits provenant de l'exploitation ferroviaire ont été de \$3 053.1 millions en 1981, soit une augmentation de \$405.9 millions par rapport à 1980 et de \$705.8 millions par rapport à 1979. C'est au transport par wagons complets que l'on doit surtout l'amélioration constatée en 1981 et en 1980. En 1981, les produits provenant de ce secteur se sont élevés de \$271.6 millions principalement grâce à la hausse des tarifs. Le volume du trafic a baissé en ce qui concerne presque tous les types de marchandises en raison de la récession économique d'une part et des grèves qui ont frappé plusieurs secteurs industriels d'autre part. Le chiffre de 1981 s'est trouvé gonflé grâce au recouvrement de sommes dues par VIA Rail Canada Inc. pour des services assurés au cours de l'année 1981 et d'années précédentes, et grâce également à des versements majorés de la part du gouvernement du Canada concernant les activités subventionnées de l'année 1981 et d'années antérieures. En 1980, les produits provenant des services de wagons complets avaient augmenté de \$231.2 millions, grâce, en grande partie, à des hausses tarifaires et à une augmentation des volumes de trafic du charbon, du soufre et des céréales. Pour le reste, l'amélioration du chiffre de 1980 était attribuable à un montant supérieur recouvré auprès de VIA Rail Canada Inc.

En 1981, les charges ont atteint un montant de \$2 822.7 millions, soit une hausse de \$426.5 millions par rapport à 1980 et de \$701.5 millions par rapport à 1979. L'augmentation du chiffre de 1981 est essentiellement imputable à la montée inflationniste des coûts de la main-d'œuvre, du carburant et de diverses autres fournitures, ainsi qu'à la hausse

des frais d'intérêts. Soulignons que c'est également l'inflation qui était le facteur principal de l'augmentation des charges enregistrée en 1980.

Grand Trunk Corporation

En 1981, le bénéfice de la Grand Trunk Corporation s'est élevé à \$40.5 millions, comparativement à \$9.1 millions en 1980 et à \$29.6 millions en 1979. Un montant supérieur de recettes, la compression des dépenses et la cession de crédits d'impôts, tels sont les principaux facteurs de l'amélioration enregistrée en 1981. La baisse du bénéfice de 1980 par rapport à 1979 résultait essentiellement d'une réduction des volumes de trafic. Notons qu'en 1980 des augmentations tarifaires et des compressions de personnel avaient permis de contrebalancer les effets du trafic réduit et de l'inflation.

En 1981, les produits ont atteint le chiffre de \$468.6 millions, comparativement à \$338.3 millions en 1980 et à \$312.6 millions en 1979. Dans l'augmentation de \$130.3 millions enregistrée en 1981 sont compris les produits de la Detroit, Toledo and Ironton Railroad Company (acquise en juin 1980) et de la Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company (acquise en avril 1981). Si l'on fait abstraction des produits de ces deux derniers réseaux, on note pour 1981 une hausse de \$61.3 millions attribuable essentiellement à des augmentations tarifaires, et pour une moindre part à un volume plus élevé du trafic des automobiles et pièces détachées, des produits chimiques et des métaux de base. En 1980, on notait une augmentation du produit de \$25.7 millions par rapport à 1979. Les produits de la D.T.I. mis à part, on notait une réduction globale de \$18 millions par rapport à 1979. Le trafic des automobiles avait considérablement baissé ainsi que, dans une moindre proportion, celui du bois et de la potasse. Les augmentations tarifaires avaient en partie contrebalancé les effets de la baisse du trafic.

En 1981, les charges ont atteint le chiffre de \$428.1 millions, comparativement à \$329.2 millions en 1980 et à \$283 millions en 1979. Si l'on met à part les charges de la D.T.I. et de la D.T.S.L., on note une augmentation de \$33.5 millions par rapport à 1980. Les hausses du coût de la main-d'œuvre et du carburant ont été la cause principale de cette augmentation. Toutefois celle-ci a été contrebalancée par des compressions de personnel effectuées en dépit des hausses de trafic. Pour 1980, en faisant abstraction de la D.T.I., les charges avaient augmenté de \$0.7 million. On avait réalisé des économies sur le coût de la main-d'œuvre, de la location des wagons et du carburant par suite de la baisse de trafic enregistrée. Mais ces économies n'avaient pas suffi à neutraliser les effets de l'augmentation des salaires, du coût des fournitures et tout particulièrement du carburant.

Communications CN

En 1981, le bénéfice des Communications CN s'est élevé à \$31.8 millions, comparativement à \$33.2 millions en 1980 et à \$25.5 millions en 1979. La réduction de \$1.4 millions enregistrée en 1981 résulte surtout du fait que l'augmentation des produits n'a pas suffi à compenser celle des charges (principalement dépenses d'intérêts et d'amortissement). L'amélioration de \$7.7 millions enregistrée en 1980 par rapport à 1979 était essentiellement imputable à une augmentation du volume des activités commerciales, à des hausses tarifaires et à une amélioration de la productivité due à l'automatisation.

Camionnage CN

Le Camionnage CN a enregistré en 1981 une perte de \$0.3 million, contre un profit de \$2.1 millions en 1980 et de \$3.2 millions en 1979. Cette différence s'explique principalement par un niveau d'inflation plus élevé et par un déclin général de l'activité économique. En outre, en 1981, l'une des entreprises routières de Camionnage CN a contracté des frais importants en intégrant son exploitation à celle d'une autre entreprise nouvellement acquise.

Messageries CN

Les Messageries CN ont enregistré en 1981 un déficit de \$39.9 millions, ce qui représente une amélioration de \$13.2 millions par rapport à 1980 et de \$7.3 millions par rapport à 1979. On note une réduction à la fois des produits et des charges pour les années 1981 et 1980 par rapport à 1979, baisse qui résulte d'une part de l'application d'un programme visant à réduire les services non rentables et d'autre part du ralentissement général de l'activité économique.

Hôtels et Tour CN

Le bénéfice généré par la division Hôtels et Tour CN s'est monté à \$0.5 million en 1981, comparativement à \$2.6 millions en 1980 et à un déficit de \$1.6 million en 1979. La baisse de bénéfice enregistrée en 1981 est imputable à la perte subie lors de la vente d'un hôtel et à un fléchissement du taux d'occupation de la plupart des hôtels. L'amélioration survenue en 1980 par rapport à 1979 était essentiellement attribuable à une augmentation du prix de location des chambres et à une hausse du volume des activités commerciales.

CN Marine Inc.

Le bénéfice réalisé par CN Marine en 1981 a atteint \$9.3 millions, soit une augmentation de \$0.6 million par rapport à 1980 et de \$1.5 million par rapport à 1979. La hausse enregistrée en 1981 est due en majeure partie à des augmentations de tarifs et à une amélioration de la productivité. La différence entre les chiffres de 1980 et de 1979 s'expliquait essentiellement par des hausses tarifaires et par l'augmentation du trafic des véhicules accompagnant les passagers.

CNM Inc.

CNM Inc., dont le bénéfice était passé de \$1 million en 1979 à \$0.1 million en 1980, a accusé en 1981 une perte de \$1.2 million. La détérioration de 1981 découle des pertes enregistrées sur le portefeuille-titres qui n'ont été que partiellement compensées par la hausse du bénéfice provenant de l'exploitation de chantiers navals. Notons que la baisse de bénéfice enregistrée en 1980 par rapport à 1979 était attribuable à une réduction des bénéfices provenant de l'exploitation de chantiers navals.

TerraTransport

En 1981 TerraTransport a accusé un déficit de \$28.8 millions, ce qui représente une détérioration de \$1.9 million par rapport à 1980 et de \$4 millions par rapport à 1979. Cette détérioration persistante est due aux effets de l'inflation et de la diminution de trafic.

Immeubles

La division des Immeubles a enregistré en 1981 un bénéfice de \$14.7 millions, comparativement à \$21.4 millions en 1980 et à \$17.5 millions en 1979. Ces écarts s'expliquent principalement par la fluctuation des profits réalisés sur les ventes de terrains. Est compris dans ce chiffre le bénéfice net de CN Exploration qui est passé de \$2.7 millions en 1980 à \$4.1 millions en 1981 et qui englobe un montant de \$1.5 million correspondant aux ventes de pétrole effectuées en 1981.

Divers

Le déficit enregistré dans ce secteur en 1981 a atteint \$61.8 millions, ce qui représente une détérioration de \$8.5 millions par rapport à 1980 et de \$36.1 millions par rapport à 1979. L'écart entre 1981 et 1980 s'explique par un accroissement des charges dû à l'inflation en 1981 et par la réalisation exceptionnelle de profits sur la vente de placements en 1980. L'augmentation du déficit enregistré en 1980 par rapport à 1979 était principalement attribuable à des subventions réduites par rapport aux années antérieures.

Impôts sur le revenu

On a pu éviter l'acquittement de \$91.1 millions d'impôts payables pour l'année 1981 en tirant parti des avantages fiscaux rattachés aux pertes enregistrées au cours d'années précédentes. Notons que cette réduction d'impôts a été comptabilisée à titre d'élément extraordinaire. Se reporter à la Note 10 des Notes afférentes aux états financiers consolidés qui explique qu'on peut bénéficier d'avantages fiscaux permettant de réduire le revenu imposable des années à venir. La Compagnie prévoit que ces avantages permettront de compenser la presque totalité des impôts sur le revenu jusqu'en 1984.

L'inflation

Les effets de l'inflation sur l'ensemble des activités de la Compagnie n'ont cessé de s'amplifier. Au cours des trois années qui ont pris fin le 31 décembre 1981, l'indice canadien des prix à la consommation a augmenté de 35 %; pendant cette même période, la Compagnie subissait une hausse des prix des matériaux d'environ 80 % et une augmentation de la charge salariale de plus de 40 %.

La Compagnie s'est efforcée de limiter ses charges d'exploitation en modernisant ses installations et en améliorant l'efficacité de son exploitation. Elle a également voulu compenser l'accroissement de ces charges par l'application de hausses tarifaires, mais des dispositions réglementaires du gouvernement lui interdisent de telles hausses dans certains secteurs. Ainsi, la plus importante de ces restrictions gouvernementales touchant l'exploitation ferroviaire est sans contredit la loi qui impose le maintien des tarifs sur le transport des céréales de l'Ouest canadien à des niveaux générateurs de pertes. D'autres

tarifs extra-ferroviaires dont ceux touchant les activités de camionnage et les télécommunications sont réglementés. Bien souvent, leur hausse n'entre en vigueur que longtemps après l'accroissement des coûts.

Les dépenses d'immobilisations augmentent elles aussi sous le coup de l'inflation et leur financement oblige la Compagnie à contracter des emprunts plus élevés à un moment où par l'effet conjugué du même fléau, et d'autres facteurs, les taux d'intérêts atteignent des niveaux records.

Aux États-Unis, le secteur ferroviaire est aux prises avec les mêmes poussées inflationnistes, et la montée des prix des matériaux de même que l'augmentation de la charge salariale ont des répercussions sensibles sur les frais d'exploitation.

Il n'existe à ce jour au Canada aucune méthode vraiment reconnue pour évaluer et traduire sur les états financiers les résultats des hausses de prix; il s'agit d'une question complexe qui soulève de nombreuses controverses. L'Institut canadien des comptables agréés vient de renouveler ses propositions sur ce sujet et il est à prévoir qu'une décision sera annoncée en 1982. La Compagnie s'intéresse vivement à cette question ainsi qu'aux progrès réalisés en ce domaine à l'étranger, afin d'être en mesure, le moment voulu, de procéder à cette évaluation.

Encaisse et ressources en capitaux

Le tableau ci-contre fait apparaître l'évolution de l'encaisse de la Compagnie au cours des années 1979 à 1981 et indique, pour chacune d'elles, le ratio d'endettement. En 1980 et 1981, la suspension des emprunts à long terme imposée par les conditions du marché nous a contraints à faire des emprunts bancaires à court terme dont le total s'élevait à près de \$28.6 millions au 31 décembre 1981. La Compagnie a conclu des accords avec certaines banques du Canada et des États-Unis pour obtenir une marge de crédit supérieure aux montants qu'elle prévoyait emprunter à court terme.

En 1981, la Compagnie a placé pour \$ÉU 400 millions de dettes à long terme sur le marché des États-Unis et le marché européen, dont le produit a servi au rachat d'une partie de la dette à long terme et au remboursement des dépenses en immobilisations. En mars 1982, elle a placé pour \$ÉU 150 millions de dettes à long terme aux États-Unis et obtenu un prêt bancaire de 100 millions de francs suisses exigible en 1987. Compte tenu des conditions du moment, la Compagnie entend placer d'autres dettes à long terme sur les marchés financiers, sans pouvoir toutefois prévoir les montants, la nature ni le calendrier de ces emprunts.

De 1979 à 1981, l'évolution de l'encaisse s'établit comme suit :

	1981	1980	1979
	(en millions)		
Provenance des fonds			
Fonds provenant de l'exploitation	\$ 429.2	\$ 411.5	\$ 407.7
Émission de dette à long terme	488.0	82.4	206.5
Émission de capital-actions	6.6	26.7	104.4
Placements à long terme venant à échéance à moins d'un an	—	108.0	—
Divers	44.4	37.4	38.7
	968.2	666.0	757.3
Changements dans les éléments du fonds de roulement, à l'exclusion de l'encaisse	(78.8)	135.9	42.6
Total	889.4	801.9	799.9
Affectation des fonds			
Nouvelles immobilisations	666.5	561.0	558.3
Placements	11.7	115.0	113.9
Réduction de la dette à long terme	227.5	155.4	23.9
Dividende	38.6	38.5	41.6
Divers	4.6	—	0.4
	948.9	869.9	738.1
Changement dans l'encaisse et les dettes bancaires	\$ (59.5)	\$ (68.0)	\$ 61.8

Le rapport entre la dette à long terme (y compris la tranche exigible) et la somme de cette dette et de l'avoir des actionnaires, à la fin de chacune des trois dernières années, était le suivant :

	1981	1980	1979
Ratio d'endettement	35.9%	35.1%	35.5%

Ainsi que l'indiquent ces données, au cours des trois dernières années, la Compagnie a fait d'importantes dépenses en immobilisations sans porter atteinte à son ratio d'endettement. Pour 1982, elle envisage des dépenses en immobilisations de près de \$900 millions. Elle estime en outre qu'entre 1983 et 1984, l'ensemble de ces dépenses s'élèvera à près de \$2.5 milliards. À l'heure actuelle, elle espère que des emprunts lui permettront d'en assurer le financement. L'importance de ces dépenses et des emprunts qu'elles entraîneront dépendra, dans une large mesure, des résultats d'exploitation, de l'incidence financière de l'éventuelle modification des tarifs statutaires régissant le transport des céréales dans l'Ouest et de différents facteurs économiques.

Des \$3.4 milliards de dépenses en immobilisations prévues entre 1982 et 1984, la Compagnie estime qu'elle devra prélever près de \$900 millions qui seront consacrés à l'extension du réseau ferroviaire qu'exigera l'accroissement des circulations dans l'Ouest. Le reste sera affecté principalement au renouvellement des installations fixes, à l'acquisition de matériel roulant et de matériels divers, aux investissements exigés par une nouvelle clientèle et à l'accroissement du rendement de l'exploitation.

État consolidé des résultats

		Exercice terminé le 31 décembre		
		1981	1980	1979
		(en milliers)		
CN Rail	Produits	\$3 053 139	\$2 647 220	\$2 347 344
	Charges	2 822 752	2 396 208	2 121 180
	Bénéfice	230 387	251 012	226 164
Grand Trunk Corporation	Produits	468 628	338 322	312 627
	Charges	428 133	329 168	282 996
	Bénéfice	40 495	9 154	29 631
Communications CN <i>TELEPHONE</i>	Produits	217 641	192 335	174 084
	Charges	185 882	159 114	148 609
	Bénéfice	31 759	33 221	25 475
Camionnage CN <i>TRUCKING</i>	Produits	99 142	80 298	75 876
	Charges	99 403	78 165	72 696
	Bénéfice (perte)	(261)	2 133	3 180
Messageries CN <i>EXPRESS</i>	Produits	105 743	126 918	139 318
	Charges	145 639	180 050	186 510
	Perte	(39 896)	(53 132)	(47 192)
Hôtels et Tour CN	Produits	58 184	56 598	55 825
	Charges	57 702	54 021	57 412
	Bénéfice (perte)	482	2 577	(1 587)
CN Marine Inc.	Produits	175 475	163 268	153 967
	Charges	166 162	154 535	146 146
	Bénéfice	9 313	8 733	7 821
CNM Inc.	Produits	17 690	14 696	13 276
	Charges	18 878	14 650	12 268
	Bénéfice (perte)	(1 188)	46	1 008
TerraTransport	Produits	49 078	44 112	41 409
	Charges	77 901	70 983	66 242
	Perte	(28 823)	(26 871)	(24 833)
Immeubles	Produits	24 290	27 483	22 831
	Charges	9 627	6 074	5 345
	Bénéfice	14 663	21 409	17 486
Divers	Perte	(61 781)	(53 306)	(25 699)
Bénéfice avant impôts sur le revenu et élément extraordinaire		195 150	194 976	211 454
Impôts sur le revenu		93 120	91 054	98 250
Bénéfice avant élément extraordinaire		102 030	103 922	113 204
Réduction des impôts sur le revenu découlant du report de pertes d'exercices antérieurs		91 140	88 804	94 961
Bénéfice net		\$ 193 170	\$ 192 726	\$ 208 165

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés

Bilan consolidé

		31 décembre	
		1981	1980
Actif		(en milliers)	
Actif à court terme	Encaisse	\$ —	\$ 46 032
	Débiteurs	451 305	416 667
	Fournitures et approvisionnements	436 621	378 269
	Autres éléments d'actif à court terme	175 022	176 891
		1 062 948	1 017 859
Caisse d'assurances		34 531	29 539
Participations		94 046	93 380
Immobilisations		4 838 970	4 398 974
Autres éléments d'actif et charges reportées		109 672	105 461
		\$6 140 167	\$5 645 213
Passif			
Passif à court terme	Emprunts bancaires et autres dettes	\$ 63 721	\$ 50 288
	Créanciers	595 134	501 773
	Charges courues	224 540	192 257
	Tranche à payer de la dette à long terme	35 814	149 846
	Autres éléments de passif à court terme	151 821	151 087
		1 071 030	1 045 251
Provision pour assurances		34 531	29 539
Autres éléments de passif et crédits reportés		222 690	180 017
Dette à long terme		1 701 531	1 441 171
Part des actionnaires minoritaires dans les filiales		4 345	4 345
Avoir de l'actionnaire	Capital-actions de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada; 6 275 302 actions ordinaires sans valeur nominale (6 262 074 en 1980) autorisées, émises et en circulation	\$2 482 125	\$2 475 511
	Bénéfices non répartis	623 915	469 379
		3 106 040	2 944 890
		\$6 140 167	\$5 645 213

Au nom du Conseil d'administration: J.A. Dextraze, administrateur; R.A. Bandeen, administrateur.

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés

État consolidé des bénéfices non répartis

	Exercice terminé le 31 décembre		
	1981	1980	1979
(en milliers)			
Solde au début de l'exercice	\$469 379	\$315 198	\$148 666
Bénéfice net de l'exercice	193 170	192 726	208 165
	662 549	507 924	356 831
Dividende	38 634	38 545	41 633
Solde à la fin de l'exercice	\$623 915	\$469 379	\$315 198

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés

État consolidé de l'évolution de la situation financière

	Exercice terminé le 31 décembre		
	1981	1980	1979
	(en milliers)		
	Fonds de roulement (néгатif) au début de l'exercice		
	\$ (27 392)	\$ 176 465	\$ 157 362
Provenance des fonds			
	193 170	192 726	208 165
	Plus (moins) éléments n'entraînant aucun mouvement de fonds		
— amortissement	224 224	200 505	187 774
— part (du bénéfice) de la perte nette non répartie par les sociétés comptabilisée à la valeur de consolidation	3 388	2 967	(1 744)
— amortissement de l'escompte à l'émission de la dette à long terme	465	767	778
— autres éléments	7 950	14 547	12 696
	429 197	411 512	407 669
	Fonds provenant de l'exploitation		
	32 610	27 248	27 553
	487 953	82 388	206 525
	6 614	26 676	104 361
	Produit net de l'aliénation d'éléments d'actif et d'une participation		
	8 835	8 753	11 180
	2 961	1 429	—
	Émission de dette à long terme		
	Émission de capital-actions		
	8 835	8 753	11 180
	2 961	1 429	—
	Remboursement partiel d'avances et du solde à recevoir sur la vente d'éléments d'actif		
	2 961	1 429	—
	Fonds de roulement des filiales acquises		
	—	108 000	—
	Placement à long terme venant à échéance à moins d'un an		
	968 170	666 006	757 288
Total			
	666 518	561 014	558 285
Affectation des fonds			
	2 266	48 928	—
	—	14 700	—
	9 404	51 326	113 936
	38 634	38 545	41 633
	227 478	155 350	23 894
	4 560	—	437
	948 860	869 863	738 185
	Nouvelles immobilisations		
	Participations		
	— acquisition de filiales		
	— achat des obligations d'une filiale à l'acquisition		
	— autres éléments		
	Dividende		
	Réduction de la dette à long terme		
	Escompte à l'émission de débentures		
	948 860	869 863	738 185
Total			
	19 310	(203 857)	19 103
Augmentation (diminution) de fonds de roulement			
	\$ (8 082)	\$ (27 392)	\$ 176 465
	Fonds de roulement (néгатif) à la fin de l'exercice		

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Note 1 : Principales conventions comptables

Introduction

Dans les présentes notes, toutes les références faites à la «Compagnie» incluent la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, propriété exclusive du gouvernement du Canada et, sauf indication contraire du contexte, ses filiales consolidées; toutes les références au «réseau» incluent la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et ses filiales consolidées ainsi que les lignes de chemin de fer et de navigation, les installations de télécommunications et les autres biens dont le gouvernement du Canada a confié la gestion et l'exploitation à la Compagnie.

a) Principes de consolidation

Les états financiers consolidés comprennent les comptes de toutes les filiales et la part de la Compagnie aux éléments d'actif et de passif, aux produits et aux charges des Télécommunications CNCP, comptabilisée selon la méthode de la consolidation proportionnelle; la part du CN aux activités des Télécommunications CNCP représente un peu moins des deux tiers des activités des Communications CN. Conformément aux lois régissant le réseau, les états financiers consolidés comprennent aussi les comptes des Chemins de fer du gouvernement canadien que le gouvernement du Canada a confiés à la Compagnie.

Les participations non majoritaires dans des sociétés en exploitation conjointe sont comptabilisées à la valeur de consolidation dans les cas appropriés.

b) Présentation des résultats par division

Les charges pour services rendus par d'autres divisions, facturés habituellement à leur valeur marchande, n'ont pas été éliminées des résultats par division. Cette façon de procéder n'a aucun effet sur le bénéfice net consolidé.

c) Fournitures et approvisionnements

Les stocks sont évalués au coût en magasin, calculé à partir de moyennes pondérées pour les rails et les traverses, des dernières factures pour le carburant et les fournitures neuves et de la valeur estimative d'usage ou de revente pour les fournitures usagées, désuètes ou réformées.

d) Caisse d'assurances

Le réseau pratique l'auto-assurance à l'égard de certains risques et a constitué une caisse d'assurances à cette fin. La provision pour assurances représente la valeur estimative des sinistres faisant l'objet de l'auto-assurance.

e) Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au prix coûtant. Les biens incorporés au réseau le 1^{er} janvier 1923 sont comptabilisés à la valeur qui figurait dans les livres des compagnies constituantes, moins la somme de \$262.8 millions radiée lors de la révision du capital en 1937.

La comptabilité relative aux installations ferroviaires et de télécommunications s'effectue conformément aux règlements de la Commission canadienne des transports, du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (au Canada) et de l'Interstate Commerce Commission (aux États-Unis) sauf que dans le cas des installations aux États-Unis, la comptabilisation de l'amortissement est appliquée en ce qui a trait aux traverses, rails, matériel de voie divers et au ballast.

Les immobilisations importantes qui s'ajoutent aux installations existantes ou qui les remplacent sont généralement capitalisées, à l'exception des frais de main-d'œuvre relatifs au remplacement de matériel de voie et des frais d'intérêts qui sont imputés aux résultats.

Le coût des éléments d'actif amortissables désaffectés ou aliénés, moins la valeur de récupération, est imputé à l'amortissement accumulé conformément au plan d'amortissement par catégories, sauf dans le cas des divisions Camionnage CN et Hôtels et Tour CN pour lesquelles on emploie la méthode de l'amortissement à l'unité. Selon cette méthode, les gains et les pertes sont imputés au fur et à mesure aux résultats.

f) Amortissement

L'amortissement est calculé à des taux suffisants pour en permettre la répartition sur la durée estimative d'utilisation des biens, généralement selon la méthode linéaire. La Commission canadienne des transports, le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes et l'Interstate Commerce Commission autorisent certains taux pour les installations ferroviaires et de télécommunications. Les taux s'appliquant aux principales catégories de biens sont les suivants :

	Taux annuel
Traverses	3.25 %
Rails	1.15 %
Matériel de voie divers	1.90 %
Ballast	4.00 %
Locomotives de ligne	4.60 %
Wagons	2.97 %
Installations de télécommunications commerciales	5.03 %

Les installations hôtelières sont amorties à des taux annuels variant de 2 à 10% et les navires à un taux de 5%.

g) Produits d'exploitation du transport

Les produits d'exploitation du transport sont généralement comptabilisés lorsque les mouvements sont terminés; en trafic d'échange, on considère un mouvement comme terminé lorsque le transporteur correspondant a pris possession de la marchandise. Les coûts découlant de mouvements qui ne sont pas encore terminés sont généralement reportés.

h) Régimes de retraite

Le coût des services courants est imputé aux résultats et capitalisé selon la comptabilité d'exercice.

Le coût des services passés est imputé aux résultats, et la capitalisation s'effectue au moyen de versements annuels couvrant l'intérêt et le principal sur des périodes s'échelonnant jusqu'en 2006 (2015 dans le cas des régimes de retraite des États-Unis).

Note 1 : Principales conventions comptables (suite)**i) Devises étrangères**

Les éléments d'actif et de passif en devises étrangères ont été convertis en dollars canadiens aux taux courants, sauf dans le cas des participations, des immobilisations et de la dette à long terme pour lesquelles les taux originaires ont été utilisés. Les gains ou les pertes de change ont été imputés aux résultats. Les produits et les charges des filiales étrangères ont été convertis aux taux moyens de l'exercice, sauf dans le cas des provisions pour amortissement qui sont traitées de la même manière que les immobilisations correspondantes.

Note 2 : Participations

	Pourcentage des actions avec droit de vote	31 décembre	
		1981	1980
(en milliers)			
Sociétés en exploitation conjointe, à la valeur de consolidation			
Chicago & Western Indiana Railroad Company	20%	\$ 7 191	\$ 7 122
The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company ¹	—	—	6 080
Les Entreprises Bussières Ltée	50%	3 389	—
Compagnie du complexe ferroviaire de Toronto	50%	10 682	10 882
Autres		4 135	4 175
		25 397	28 259
Autres sociétés et participations, au prix coûtant			
The Belt Railway Company of Chicago	7.69%	616	603
Eurocanadian Shipholdings Limited	18%	61 514	61 514
Intercast S.A.	18%	100	100
Télesat Canada	3.75%	2 250	2 250
Autres		4 169	654
		68 649	65 121
Total		\$94 046	\$93 380

¹Le 1^{er} avril 1981, la Grand Trunk Western Railroad Company a acheté pour environ \$2.3 millions les 50 % restants du capital-actions de The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company, dont la fusion avec la Grand Trunk Western Railroad Company a eu lieu le 1^{er} octobre 1981.

Note 3 : Immobilisations

	31 décembre 1981			31 décembre 1980		
	Prix coûtant	Amortissement accumulé	Montant net	Prix coûtant	Amortissement accumulé	Montant net
(en milliers)						
Exploitation ferroviaire						
Lignes canadiennes ¹	\$6 332 759	\$2 507 777	\$3 824 982	\$5 888 608	\$2 403 001	\$3 485 607
Grand Trunk Corporation	567 052	143 124	423 928	505 974	135 242	370 732
	6 899 811	2 650 901	4 248 910	6 394 582	2 538 243	3 856 339
Communications CN	603 218	215 647	387 571	553 693	192 439	361 254
Camionnage CN	66 454	33 105	33 349	58 957	28 388	30 569
Hôtels et Tour CN	189 183	61 763	127 420	189 589	62 404	127 185
Autres	55 740	14 020	41 720	33 239	9 612	23 627
	914 595	324 535	590 060	835 478	292 843	542 635
	\$7 814 406	\$2 975 436	\$4 838 970	\$7 230 060	\$2 831 086	\$4 398 974
Montants compris ci-dessus relatifs aux Chemins de fer du gouvernement canadien confiés à la Compagnie par le gouvernement du Canada	\$ 860 917	\$ 483 508	\$ 377 409	\$ 864 455	\$ 460 051	\$ 404 404

¹Comprennent les immobilisations de CN Rail, des Messageries CN, de CN Marine, de TerraTransport et du secteur Divers.

Note 4 : Dette à long terme

	Échéance	Monnaie de de paiement (en milliers)	31 décembre	
			1981	1980
			(en milliers)	
Obligations, débetures et billets				
Canadien National 4 % obligations 23 ans (a)	1 ^{er} févr. 1981	\$CAN	\$ -	\$ 300 000
Detroit & Toledo Shore Line (obligations 1 ^{re} hypothèque)	1 ^{er} déc. 1982	\$ÉU 2 041	2 434	-
Canadien National 5 3/4 % obligations 25 ans (a, b)	1 ^{er} janv. 1985	\$CAN	68 242	70 442
Canadien National 8 3/8 % obligations 10 ans	15 nov. 1986	\$ÉU 85 000	83 232	83 232
Canadien National 8 7/8 % obligations 10 ans (b)	1 ^{er} mars 1987	\$CAN	51 185	51 950
Canadien National 5 % obligations 27 ans (a, b)	1 ^{er} oct. 1987	\$CAN	107 141	110 782
Canadien National 14 5/8 % billets 10 ans	1 ^{er} déc. 1991	\$ÉU 100 000	117 817	-
Canadien National 9 1/4 % 20 ans (débetures à caisse d'amortissement)	15 mars 1998	\$ÉU 120 000	133 533	133 533
Canadien National 8 3/8 % 25 ans (débetures à caisse d'amortissement)	1 ^{er} juill. 2002	\$ÉU 90 000	95 342	105 935
Canadien National 9.7 % 25 ans (débetures à caisse d'amortissement)	15 juill. 2004	\$ÉU 150 000	174 940	174 940
Canadien National 14 % 25 ans (débetures à caisse d'amortissement)	15 janv. 2006	\$ÉU 150 000	178 783	-
Canadien National 15 % 25 ans (débetures à caisse d'amortissement)	1 ^{er} juin 2006	\$ÉU 150 000	181 238	-
Buffalo and Lake Huron 5 1/2 % (obligations 1 ^{re} hypothèque)	Perpétuelles	Sterling	795	795
Buffalo and Lake Huron 5 1/2 % (obligations 2 ^e hypothèque)	Perpétuelles	Sterling	1 228	1 228
Total			1 195 910	1 032 837
Prêt et avances du gouvernement du Canada (c)				
Emprunt consolidé (d)		\$CAN	235 695	241 919
Chemins de fer du gouvernement canadien :				
avances au fonds de roulement		\$CAN	14 108	14 970
Total			249 803	256 889
Autres				
Montants à payer aux termes de conventions portant sur l'achat de matériel (e)		\$ÉU	227 845	234 129
Emprunt bancaire 6 3/4 % (f)		FS	64 474	64 474
Billet à ordre 9 5/8 % (g)		\$CAN	2 189	2 400
Total			294 508	301 003
			1 740 221	1 590 729
Moins :				
escompte non amorti à l'émission de la dette à long terme			5 947	1 850
tranche à payer de la dette à long terme, convertie au taux originaire			32 743	147 708
			38 690	149 558
Total de la dette à long terme			\$1 701 531	\$1 441 171

Note 4 : Dette à long terme (suite)

- a) Garanties par le gouvernement du Canada.
- b) Assujetties aux dispositions de rachat.
- c) Le taux d'intérêt moyen pondéré applicable aux prêt et avances en cours du gouvernement du Canada s'établissait, aux 31 décembre 1981 et 1980, à environ 8.2 % l'an.
- d) L'emprunt consolidé auprès du gouvernement du Canada porte intérêt au taux annuel de 8 3/4% et est remboursable en versements semestriels égaux de \$13.63 millions, couvrant les intérêts et le principal, jusqu'au 30 juin 1998.
- e) Garanties par le matériel roulant, remboursables en versements semestriels ou trimestriels, sur différentes périodes jusqu'en 1995 et portant intérêt à des taux s'échelonnant de 8 à 17 3/4%. Au 31 décembre 1981, les montants en principal à payer étaient de \$ÉU 217.7 millions (\$ÉU 224.4 millions au 31 décembre 1980).
- f) Principal de 100 millions de francs suisses remboursable le 9 avril 1985 ou plus tôt, au choix de la Compagnie.
- g) Remboursable en versements semestriels de \$218 503, couvrant les intérêts et le principal, jusqu'au 1^{er} août 1988.
- h) Les montants en principal à payer sur la dette en cours au 31 décembre 1981, compte tenu des exigences des caisses d'amortissement et des possibilités de rachat, s'établissent comme suit :

	(en milliers)
Exercice se terminant le 31 décembre:	
1982	\$ 40 898
1983	40 592
1984	49 996
1985	180 122
1986	124 438
1987 – 1991	544 070
1992 – 1996	347 596
1997 – 2001	251 225
2002 – 2006	145 403

- i) Si l'on avait utilisé le taux de change en vigueur à la fin de l'année pour convertir en devises étrangères les montants dus à long terme, la dette à long terme eut été augmentée de \$75.2 millions (\$80.8 millions en 1980).

Note 5 : Avoir de l'actionnaire**a) Capital-actions**

Au cours de l'exercice, 13 228 (53 352 en 1980) actions ordinaires sans valeur nominale de la Compagnie ont été émises en faveur du gouvernement du Canada pour une valeur de \$6 614 000 (\$26 676 000 en 1980), aux termes d'une entente intervenue avec le gouvernement en vertu de laquelle ce dernier doit acheter des parts du capital-actions de la Compagnie qui pourraient atteindre une valeur globale de \$143 100 000, à titre de participation financière aux projets d'immobilisations de CN Marine. La valeur globale des actions émises à ce jour aux termes de cette entente se chiffre à \$33 290 000.

b) Bénéfices non répartis

Aux termes de la législation qui la régit, la Compagnie doit verser au Receveur général du Canada un dividende égal à 20 % du bénéfice net de l'exercice, ou un pourcentage plus élevé de ce bénéfice qui serait décidé par le gouverneur en conseil. En conséquence, un dividende représentant 20 % du bénéfice net de l'exercice a été inscrit aux livres au poste «Autres éléments de passif à court terme».

Note 6 : Engagements importants**a) Contrats de location**

i) Au 31 décembre 1981, les engagements de la Compagnie en vertu de contrats de location, portant principalement sur du matériel roulant ferroviaire, s'établissaient comme suit :

	Baux non résiliables	
	Contrats de location-acquisition	Contrats de location-exploitation
	(en milliers)	
Exercice se terminant le 31 décembre		
1982	\$ 43 065	\$ 46 936
1983	42 461	45 074
1984	42 418	37 423
1985	43 301	36 082
1986	38 834	35 278
1987 – 1991	116 510	119 532
1992 – 1996	9 382	44 151
1997 – 2001	3 213	11 823
Ultérieurement	853	–
Total des versements minimaux à effectuer	340 037	\$376 299
Moins montant représentant les intérêts implicites	109 160	
Valeur actualisée des versements minimaux nets à effectuer en vertu de contrats de location-acquisition	\$230 877	

Bon nombre des baux contiennent des clauses de renouvellement et une clause permettant l'achat des biens à la juste valeur marchande à l'expiration du bail.

ii) Les frais de location aux termes de l'ensemble des baux s'établissaient comme suit :

	Exercice terminé le 31 décembre		
	1981	1980	1979
	(en milliers)		
Total des frais	\$178 914	\$146 685	\$149 472
Frais en vertu des contrats de location-acquisition	\$ 43 276	\$ 46 852	\$ 43 510

Les contrats de type location-acquisition passés en 1981 ne sont pas importants.

Note 6 : Engagements importants (suite)**a) Contrats de location (suite)**

iii) La diminution nette du bénéfice et les augmentations de l'actif et du passif qui paraîtraient aux états financiers consolidés, si les baux satisfaisant aux critères des contrats de location-acquisition avaient été capitalisés, s'établissent comme suit :

	Exercice terminé le 31 décembre		
	1981	1980	1979
	(en milliers)		
Diminution nette du bénéfice	\$ 540	\$ 761	\$ 5 219
Augmentation de l'actif			
Immobilisations			
Biens loués en vertu de contrats de location-acquisition	\$301 397	\$303 937	\$301 219
Moins amortissement accumulé	131 487	109 535	86 632
	\$169 910	\$194 402	\$214 587
Augmentation du passif			
Passif à court terme			
Valeur actualisée des obligations découlant des contrats de location-acquisition	\$ 22 188	\$ 23 105	\$ 20 047
Passif à long terme			
Valeur actualisée des obligations découlant des contrats de location-acquisition	\$230 877	\$268 534	\$271 044
Moins tranche à court terme	22 188	23 105	20 047
	\$208 689	\$245 429	\$250 997

b) Autres engagements importants

En vertu d'un accord conclu avec une grande entreprise sidérurgique canadienne, la Compagnie s'est engagée en date du 31 décembre 1981 à acheter pour \$115.5 millions de rails au cours des 31 prochains mois. En outre, il y a engagements de dépenses en immobilisations de \$102.1 millions pour des traverses et de \$36.7 millions pour du matériel roulant.

Note 7 : Subventions

Les produits comprennent les subventions suivantes :

	Exercice terminé le 31 décembre		
	1981	1980	1979
	(en milliers)		
Gouvernement du Canada			
a. Versements au titre de la Loi sur les chemins de fer, prévus par cette loi et par la loi y afférente portant affectation de crédits, à l'égard de certains services non rentables et de tarifs imposés dont le maintien est obligatoire en vertu de la Loi sur les chemins de fer	\$162 018	\$ 97 592	\$135 216
b. Subventions au titre de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique	17 341	17 328	18 574
c. Divers	5 718	5 532	3 100
Divers	2 623	—	—
	\$187 700	\$120 452	\$156 890

Note 8 : Régimes de retraite

La Compagnie offre à presque tous ses employés des régimes de retraite en vertu desquels ceux-ci ont droit, à l'âge de la retraite, à des prestations fondées sur la rémunération et les années de service. Le coût annuel de ces régimes s'établit comme suit :

	Exercice terminé le 31 décembre		
	1981	1980	1979
	(en milliers)		
	\$182 570	\$196 712	\$200 749

Au 31 décembre 1981, le coût total des services passés restant à imputer aux résultats, fondé sur l'évaluation actuarielle effectuée en date du 31 décembre 1980 (exercices antérieurs fondés sur l'évaluation actuarielle du 31 décembre 1977), compte tenu de rajustements ultérieurs, s'élève à :

	31 décembre		
	1981	1980	1979
	(en milliers)		
Régimes canadiens	\$1 445 213	\$1 117 110	\$1 160 994
Régimes américains (É.-U.)	28 669	23 566	18 411
	\$1 473 882	\$1 140 676	\$1 179 405

Cette somme est imputée aux résultats en montants annuels, comprenant les intérêts et le principal, comme suit :

	Coût annuel	Coût annuel	
	(en milliers)	(en milliers)	
1982	\$111 814	1996	\$135 352
1983	117 961	1997	95 487
1984	121 831	1998	100 678
1985	131 434	1999	100 164
1986	138 693	2000	111 969
1987	123 620	2001	178 070
1988	130 477	2002	59 203
1989	137 722	2003	62 405
1990	145 298	2004	65 781
1991	150 701	2005	69 353
1992	137 039	2006	72 995
1993	117 099	2007-2008	802
1994	117 836	2009	1 097
1995	124 469	2010-2015	1 185

En 1981, le montant à capitaliser a dépassé de \$4.3 millions l'imputation aux résultats. En 1980 et 1979, l'imputation aux résultats a dépassé le montant à capitaliser de \$9.3 millions et de \$13.1 millions respectivement. L'excédent cumulatif des imputations aux résultats sur les montants à capitaliser, qui s'élève à \$60.1 millions (\$64.4 millions en 1980) est compris dans le poste «Autres éléments de passif et crédits reportés».

La valeur actuarielle des prestations acquises au 31 décembre 1980, date de la dernière évaluation actuarielle, excédait de \$165.1 millions la valeur totale des caisses de retraite à cette date.

Note 9 : Perte du secteur Divers
La perte du secteur Divers découle des éléments suivants :

	Exercice terminé le 31 décembre		
	1981	1980	1979
	(en milliers)		
Produits divers	\$ 16 811	\$ 14 399	\$ 45 088
Intérêts			
Intérêts totaux sur la dette à long terme	158 192	125 284	111 034
Intérêts sur les emprunts à court terme	14 946	1 017	118
Intérêts sur les placements	(2 307)	(15 376)	(14 793)
Intérêts totaux (net)	170 831	110 925	96 359
Intérêts imputés aux divisions	(168 398)	(109 325)	(92 111)
	2 433	1 600	4 248
Autres charges (net) ¹	76 159	66 105	66 539
Total des charges	78 592	67 705	70 787
Total de la perte du secteur Divers	\$ 61 781	\$ 53 306	\$ 25 699

¹Les autres charges (montant net) tiennent compte de produits et de charges de nature générale.

Note 10 : Impôts sur le revenu

Au 31 décembre 1981 la perte à reporter pour fins d'impôts, non comptabilisée dans les états financiers, s'élevait à \$110 millions. La Compagnie a jusqu'au 31 décembre 1982 pour se prévaloir de l'avantage fiscal découlant de cette perte.

De plus, la Compagnie dispose d'écarts temporaires d'environ \$730 millions qu'elle peut affecter à la réduction du revenu imposable des années à venir. De ce montant, \$555 millions sont attribuables à l'excédent du coût en capital non amorti pour fins d'impôts sur la valeur comptable nette des éléments d'actif amortissables. La Compagnie dispose, au titre de dégrèvements d'impôts pour investissements, d'environ \$19 millions, \$28 millions et \$33 millions pour réduire les impôts sur le revenu payables respectivement jusqu'aux 31 décembre 1984, 1985 et 1986.

En 1981, le taux réel de l'impôt supporté par la Compagnie a été inférieur de 3.1 % au taux normal de 50.8 %, cela étant dû principalement à l'exclusion, du revenu imposable, de la portion non imposable des gains en capital.

Note 11 : Information sectorielle

a) Zones géographiques

Pratiquement toutes les activités du réseau ainsi que ses éléments d'actif se situent au Canada, à l'exception de la Grand Trunk Corporation exploitée aux États-Unis.

b) Trafic international

En plus de l'apport de la Grand Trunk Corporation, le réseau tire certains revenus du trafic en provenance ou à destination des États-Unis. En 1981, ces revenus se sont chiffrés approximativement à \$607 millions (\$579 millions en 1980 et \$524 millions en 1979).

c) Éléments d'actif isolables par divisions

Note 11 : Information sectorielle (suite)

	31 décembre		
	1981	1980	1979
	(en milliers)		
CN Rail	\$4 361 459	\$3 957 994	\$3 538 760
Grand Trunk Corporation	619 742	546 902	459 542
Communications CN	452 221	408 940	392 501
Camionnage CN	62 618	59 040	53 161
Messageries CN	61 388	69 078	70 840
Hôtels et Tour CN	141 748	143 289	141 337
CN Marine	181 707	167 731	122 953
TerraTransport	67 176	62 338	59 142
Immeubles	32 588	—	—
Divers	159 520	229 901	304 895
Total de l'actif selon le bilan consolidé	\$6 140 167	\$5 645 213	\$5 143 131

Les éléments d'actif appartenant à la division des Immeubles n'ont pas été identifiés séparément pour les exercices antérieurs à 1981. Ceux de CN Marine Inc. et de CNM Inc. ont été groupés sous CN Marine.

d) Dépenses en immobilisations et amortissement par division

	Dépenses en immobilisations ¹			Amortissement		
	Exercice terminé le 31 décembre			Exercice terminé le 31 décembre		
	1981	1980	1979	1981	1980	1979
	(en milliers)			(en milliers)		
CN Rail	\$511 085	\$408 119	\$313 202	\$151 398	\$134 690	\$128 003
Grand Trunk Corporation	39 493	42 311	62 700	11 952	14 028	11 424
Communications CN	58 838	33 360	44 409	31 696	23 921	22 416
Camionnage CN	8 765	8 900	6 486	5 830	5 596	5 170
Messageries CN	1 118	4 101	6 215	4 286	4 569	4 757
Hôtels et Tour CN	10 143	6 594	7 035	5 753	5 655	5 374
CN Marine ²	20 559	49 857	107 326	8 466	8 251	7 375
TerraTransport	7 228	4 249	5 062	2 392	2 603	2 394
Immeubles ²	60	—	—	365	—	—
Divers	9 229	3 523	5 850	2 086	1 192	861
	\$666 518	\$561 014	\$558 285	\$224 224	\$200 505	\$187 774

¹Consistent en nouvelles immobilisations.

²Les chiffres correspondant aux dépenses en immobilisations et à l'amortissement et se rapportant à la division des Immeubles n'ont pas été identifiés séparément pour les exercices antérieurs à 1981. Ceux de CN Marine Inc. et de CNM Inc. ont été groupés sous CN Marine.

Note 12 : Autres renseignements

a) La Compagnie fait normalement affaire avec divers organismes contrôlés par le gouvernement du Canada, aux mêmes conditions que pour les opérations courantes avec les tiers non apparentés.

La Compagnie assure par ailleurs, sous contrat, des services ferroviaires et maritimes ainsi que des opérations de maintenance pour le gouvernement du Canada et divers organismes que contrôle ce dernier. Les produits tirés de ces services ont totalisé \$483.7 millions en 1981 (\$409.7 millions en 1980, \$315.1 millions en 1979) et sur ce montant, il restait à percevoir, au 31 décembre 1981, \$11.5 millions (\$0.2 million au 31 décembre 1980).

b) À compter de 1977, le gouvernement du Canada a convenu de verser à la Compagnie sous forme de subventions, jusqu'à concurrence de \$292.8 millions, certaines sommes relativement aux frais de remise en état des lignes secondaires dans l'Ouest canadien. Le total des paiements reçus au 31 décembre 1981 s'élevait à \$187.3 millions, dont \$51.1 millions en 1981 (\$42.6 millions en 1980).

c) À compter de 1981, le gouvernement du Canada a convenu de verser à la Compagnie, au cours de son exercice 1981-1982, un maximum de \$14 millions pour la réalisation d'un programme d'essai et d'évaluation d'opérations ferroviaires à Terre-Neuve et le remboursement, au CN, de certains salaires et frais y afférents que le CN a payés à la demande du gouvernement durant la période d'essai et d'évaluation. En 1981, la facture totale s'élevait à \$8.6 millions et les sommes à recevoir se chiffraient, au 31 décembre 1981, à \$0.9 million.

Note 13 : Reclassification des chiffres correspondants

En 1981, des modifications ont été apportées à la classification de certains éléments et, pour faciliter les comparaisons, la nouvelle classification a été appliquée aux chiffres correspondants de 1980 et de 1979.

Note 14 : Événements postérieurs à la date du bilan

a) De récents événements laissent entrevoir une baisse de la valeur d'un placement de portefeuille qui figure au prix coûtant de \$61.6 millions. Cette perte éventuelle n'étant pas mesurable à l'heure actuelle, aucune provision n'a été prévue dans les comptes. Si cette perte survenait, elle serait comptabilisée comme charge extraordinaire.

b) Le 17 février 1982, la Compagnie a contracté, auprès d'une banque suisse, un emprunt de 100 millions de francs suisses d'une durée de 5 ans, au taux d'intérêt de 7 $\frac{3}{4}$ %. On prévoit que les fonds provenant de cet emprunt seront disponibles le 9 mars 1982 et que la Compagnie les utilisera à des fins de nature générale.

c) Le 25 février 1982, la Compagnie a signé un contrat de souscription à forfait ayant trait à l'émission et à la vente du montant principal de \$ÉU 150 millions de débentures 16 $\frac{1}{4}$ % à caisse d'amortissement échéant en 2007; ces débentures seront vendues sur le marché public américain. On prévoit que les fonds provenant de cette émission seront disponibles le 10 mars 1982 et que la Compagnie les utilisera à des fins de nature générale.

Charette, Fortier, Hawey & Cie

Touche Ross & Co.

RAPPORT DES VERIFICATEURS

A l'honorable Ministre des Transports
Ottawa, Canada

Nous avons vérifié le bilan consolidé du réseau des Chemins de fer nationaux du Canada aux 31 décembre 1981 et 1980 ainsi que les états consolidés des résultats, des bénéfices non répartis et de l'évolution de la situation financière des deux exercices terminés à ces dates. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

A notre avis, ces états financiers consolidés présentent fidèlement la situation financière du réseau aux 31 décembre 1981 et 1980 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour les deux exercices terminés à ces dates selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de manière uniforme.

A notre avis également, les livres de comptabilité appropriés ont été tenus et les opérations venues à notre connaissance étaient de la compétence du réseau.

Les états financiers consolidés du réseau de l'exercice terminé le 31 décembre 1979 ont été vérifiés par un autre cabinet de comptables agréés.

Touche Ross & Co.

Montréal, Canada
le 1er mars 1982

Comptables agréés

État consolidé de la situation financière des Caisses fiduciaires de retraite – Régimes de 1959 et de 1935 – au 31 décembre

		1981	1980
		(en milliers)	
Placements	Obligations – valeur à la cote: \$807 806 en 1981; \$687 372 en 1980	\$ 957 206	\$ 799 765
	Prêts hypothécaires et à nantissement immobilier	334 072	341 256
	Bien immobiliers	83 642	75 542
	Pétrole et gaz	53 500	53 500
	Actions – valeur à la cote: \$1 148 109 en 1981; \$1 217 573 en 1980	1 035 646	900 435
	Placements à court terme	268 804	197 795
		2 732 870	2 368 293
	Encaisse	199	557
	Débiteur – Chemins de fer nationaux du Canada	5 394	6 574
	Intérêts courus et autres éléments d'actif	14 889	44 338
	2 753 352	2 419 762	
Montant à capitaliser	Montant à capitaliser par la Compagnie conformément à la Loi sur les normes des prestations de pension et qui sera liquidé par versements périodiques d'ici le 31 décembre 2006		
	Solde au début de l'exercice	1 170 856	1 212 598
	Plus augmentations au cours de l'exercice	367 756	–
	Moins – versements de capital	(7 842)	(41 742)
	– dette actuarielle non capitalisée applicable aux régimes de retraite de VIA Rail Canada Inc. et des Télécommunications CNCP	(31 780)	–
	Solde à la fin de l'exercice	1 498 990	1 170 856
	\$4 252 342	\$3 590 618	

Se reporter aux notes afférentes à l'état consolidé de la situation financière

Rapport des vérificateurs

À l'honorable Ministre des Transports,
Ottawa, Canada

Nous avons vérifié l'état consolidé de la situation financière des Caisses fiduciaires de retraite – régimes de 1959 et de 1935 – des Chemins de fer nationaux du Canada au 31 décembre 1981. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances. L'obligation actuarielle fait l'objet d'une attestation distincte de la part d'actuaire indépendants qui accompagne l'état consolidé de la situation financière, la dernière évaluation actuarielle étant en date du 31 décembre 1980.

À notre avis, d'après notre vérification et l'attestation des actuaire, cet état financier consolidé présente fidèlement la situation financière des

Caisses fiduciaires de retraite au 31 décembre 1981 ainsi que les résultats de leur exploitation pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

À notre avis également, les livres de comptabilité appropriés ont été tenus et les opérations venues à notre connaissance étaient de la compétence du fiduciaire.

L'état financier consolidé de la situation financière des Caisses fiduciaires de retraite au 31 décembre 1980 a été vérifié par un autre cabinet de comptables agréés.

Mallette, Benoit, Boulanger,
Rondeau & Associés
Comptables agréés,
Montréal, Canada
Le 1^{er} mars 1982

**État consolidé de la situation financière
des Caisses fiduciaires de retraite –
Régimes de 1959 et de 1935 – au 31 décembre**

		1981	1980
		(en milliers)	
Obligation actuarielle	Solde au début de l'exercice	\$3 590 618	\$3 286 086
Augmentations au cours de l'exercice	Accroissement de l'obligation actuarielle découlant des faits suivants :		
	– Évaluation actuarielle au 31 décembre 1980	325 253	–
	– Augmentations accordées aux retraités	39 141	–
	– Modifications aux régimes de retraite	3 362	–
		367 756	–
	Cotisations des employés :		
	– courantes	79 960	70 282
	– arriérées	6 713	8 658
		86 673	78 940
	Contributions de la Compagnie comprenant les versements de capital et les sommes forfaitaires de \$5 641 versées aux retraités (\$2 392 en 1980)	181 717	185 335
	Revenu net des placements	329 040	264 587
		597 430	528 862
		4 555 804	3 814 948
Diminutions au cours de l'exercice	Prestations versées	190 624	171 822
	Remboursements à la cessation d'emploi	10 406	9 358
	Versements de capital portés en réduction de la dette actuarielle non capitalisée	7 842	41 742
	Réduction de l'obligation actuarielle par suite de la mutation d'employés à VIA Rail Canada Inc. et aux Télécommunications CNCP	94 590	1 408
		303 462	224 330
	Solde à la fin de l'exercice	\$4 252 342	\$3 590 618

Au nom du Conseil d'administration : J.A. Dextraze, administrateur;
R.A. Bandeen, administrateur.

Attestation des actuaires

Au fiduciaire,
Caisses fiduciaires de retraite des
Chemins de fer nationaux du Canada

J'atteste par la présente que l'obligation actuarielle qui figure dans l'état consolidé de la situation financière des Caisses fiduciaires de retraite – régimes de 1959 et de 1935 – des Chemins de fer nationaux du Canada, au 31 décembre 1981, et qui s'élève à \$4 252 342 000, constitue une provision actuarielle qui, à mon avis, pourvoit suffisamment aux engagements 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 1959 et de 1935.

Geoffrey B. White
Fellow de l'Institut canadien des actuaires
William M. Mercer Limited
Montréal, le 26 février 1982

Notes afférentes à l'état consolidé de la situation financière des Caisses fiduciaires de retraite

1. Principales conventions comptables

Régimes incorporés à l'état financier

L'état consolidé de la situation financière des Caisses fiduciaires de retraite comprend l'obligation actuarielle relative aux Régimes de retraite de 1959 et de 1935 des Chemins de fer nationaux du Canada et les placements y afférents ainsi que la dette actuarielle non capitalisée.

Consolidation des filiales

Les Caisses fiduciaires de retraite ont effectué des placements dans un certain nombre de filiales en propriété exclusive. Les comptes de ces filiales et ceux des Caisses fiduciaires de retraite sont consolidés.

Évaluation des placements

a) Les obligations sont comptabilisées à leur coût amorti, plus les reports provenant de modifications au portefeuille effectuées en vue d'améliorer le rendement et qui sont amortis sur la durée qui reste à courir des obligations vendues.

b) Dans le cas des prêts hypothécaires et à nantissement immobilier, les montants inscrits correspondent au solde en capital.

c) Les biens immobiliers comprennent des terrains et des immeubles. Les terrains sont comptabilisés au plus bas du prix coûtant ou de la valeur nette de réalisation moins les charges hypothécaires, et les immeubles au plus bas du prix coûtant ou de la valeur nette de réalisation moins les charges hypothécaires et l'amortissement accumulé.

d) Les avoirs pétroliers, administrés par Dome Petroleum Limited, sont comptabilisés au prix coûtant. On ne comptabilise aucun épuisement puisque Dome Petroleum Limited a donné une garantie, valable jusqu'au 5 janvier 1999, selon laquelle elle s'engage à racheter, au gré des Caisses, lesdits avoirs à leur prix coûtant.

e) Les actions et les placements à court terme sont comptabilisés au prix coûtant.

La valeur à la cote des placements en obligations et autres titres se fonde sur le cours de clôture du 31 décembre.

Détermination des versements de capitalisation

Les versements de capitalisation sont déterminés selon la méthode actuarielle de répartition des coûts basée sur les avantages courus.

Les principales hypothèses qui ont servi de base aux calculs actuariels des régimes sont fondées sur l'expérience des régimes en ce qui a trait aux mortalités, invalidités, retraites et cessations

d'emploi, ainsi qu'aux augmentations salariales accordées selon le mérite ou périodiquement.

Aux fins des calculs actuariels, il est prévu que les Caisses fiduciaires de retraite bénéficient d'un taux de rendement à long terme de 7 % l'an sur les placements et les hausses futures dans les gains des membres ont été évaluées sur la base d'hypothèses économiques conformes à cette prévision.

Les versements comprennent l'amortissement de la dette actuarielle non capitalisée et sont conformes aux exigences de la Loi sur les normes des prestations de pension et du Règlement y afférent. Conformément au Règlement, la Compagnie amortit sa dette actuarielle non capitalisée par des versements annuels répartis sur différentes périodes s'échelonnant jusqu'en 2006.

Comptabilisation des cotisations

Les cotisations des employés sont comptabilisées dans la période au cours de laquelle la Compagnie effectue les retenues salariales.

Les contributions versées par la Compagnie sont comptabilisées en fonction des montants qui doivent être capitalisés relativement à ses obligations actuarielles courues et actuelles.

Comptabilisation des revenus

Les revenus de dividendes sont comptabilisés à la date ex-dividende. Les revenus d'autres placements sont comptabilisés selon la comptabilité d'exercice.

Les gains ou pertes résultant de la vente d'actions sont calculés sur le prix d'achat moyen.

Devises étrangères

À l'exception des placements à court terme, les placements en devises étrangères sont convertis en dollars canadiens aux taux de change d'origine. Les placements à court terme et la valeur à la cote des placements en devises étrangères sont convertis aux taux courants. Les dividendes et les revenus d'intérêts provenant de l'étranger sont convertis aux taux en vigueur à la réception.

2. Engagements

Les engagements pris relativement à l'achat de prêts hypothécaires et ceux qui s'appliquent aux placements immobiliers s'élevaient à \$137 860 000 au 31 décembre 1981.

