

INNOVATION TECHNOLOGIQUE : 2005

Le tunnel Paul M. Tellier

Le 30 novembre 2004, le CN a annoncé qu'il avait rebaptisé « tunnel Paul M. Tellier » le passage ferroviaire sous-marin qu'il avait aménagé entre le Canada et les États-Unis. Ouvert en 1995, cet ouvrage, qui s'appelait alors tunnel St. Clair, passe sous la rivière du même nom, reliant Sarnia, en Ontario, à Port Huron, au Michigan. Avant sa construction, un plus petit tunnel avait assuré l'acheminement du trafic transfrontalier du CN et du Grand Trunk Railway pendant un siècle.

Paul Tellier, président-directeur général du CN de 1992 à 2002, considérait le tunnel St. Clair comme un lien vital dans le commerce international entre le Canada et les États-Unis, les plus importants partenaires commerciaux du monde.

E. Hunter Harrison, qui a succédé à M. Tellier au poste de président-directeur général du CN, a déclaré : « Il est parfaitement approprié de renommer ainsi cet ouvrage puisque Paul Tellier, qui percevait le CN comme une entreprise de transport véritablement nord-américaine, a réalisé sa vision en construisant ce tunnel et en réussissant à étendre la portée du CN en territoire américain. » Pendant le mandat de M. Tellier, le CN a fait l'acquisition des chemins de fer Illinois Central et Wisconsin Central, aux États-Unis.

Lorsque les travaux de construction du tunnel ont débuté, en 1993, M. Tellier avait affirmé que cet ouvrage allait « procurer au CN les gains d'efficacité dont il avait besoin pour devenir une force concurrentielle majeure sur le marché nord-américain du transport ». En 2003 seulement, le trafic transfrontalier – dont la plus grande partie a emprunté le tunnel – a produit 34 % des revenus totaux du CN, qui se sont chiffrés à 5 884 millions de dollars.

Le tunnel Paul M. Tellier mesure 1 868 mètres de longueur. Son diamètre intérieur de 8,4 mètres permet d'y faire circuler des trains de conteneurs gerbés et des wagons porte-automobiles multi-étages ainsi que d'autres types de wagons et de chargements de grandes dimensions. Le tunnel a permis de réduire considérablement les temps de parcours du trafic ferroviaire auparavant acheminé par barges sur la rivière ainsi que du trafic de marchandises conteneurisées transportées entre Halifax et Chicago et le cœur industriel des États-Unis.

Pour la construction du tunnel, un consortium formé d'entreprises du Canada, des États-Unis et d'Europe a eu recours à une technique de perçage de grands tunnels mise au point pendant la construction du Chunnel qui relie la Grande-Bretagne à la France. La réalisation de ce tunnel a été reconnue comme l'une des grandes prouesses d'ingénierie du XX^e siècle ayant été réalisée dans le Michigan et l'Ontario.