

Les crédits

re et ses revenus. Le CN a vendu la Goderich and Exeter Railway à une société américaine qui possède vingt autres courts tronçons aux États-Unis et, plus récemment, au Canada.

Railtex a acheté dernièrement le tronçon Sydney-Truro du CN en Nouvelle-Écosse, a rebaptisé la société exploitante la Cape Breton and Central Nova Scotia Railway et a lancé un programme semblable en vue d'accroître le trafic et les revenus, tout en améliorant la qualité des services offerts aux expéditeurs.

Une des principales caractéristiques des compagnies de chemin de fer secondaire, c'est que leur structure de coûts est inférieure à celle des grandes compagnies de chemin de fer, notamment parce que les premières ont moins d'employés et peuvent conclure des arrangements plus souples avec ceux-ci, d'où des frais de main-d'œuvre beaucoup moindres. Une compagnie de chemin de fer secondaire a environ la moitié moins d'effectifs qu'en aurait une grande compagnie de chemin de fer desservant le même tronçon.

Pour les exploitants éventuels, l'un des principaux attraits d'exploiter des chemins de fer secondaires est que cela leur permet de structurer leurs opérations de façon à faire une utilisation optimale de la main-d'œuvre. Cependant, plusieurs provinces ont adopté récemment des mesures législatives afin de veiller à la protection des droits des employés lors du transfert de propriété de la voie ferrée des autorités fédérales aux autorités provinciales, étant donné que les chemins de fer secondaires relèvent typiquement de la compétence des provinces.

La Colombie-Britannique, la Saskatchewan et l'Ontario ont adopté des mesures législatives qui veillent à la protection des droits des employés lors du transfert de propriété d'une voie ferrée d'une compétence à une autre. La Colombie-Britannique a très peu de voies ferrées pouvant être considérées comme offrant des possibilités pour l'exploitation de chemins de fer secondaires et les changements législatifs en Saskatchewan sont trop récents pour pouvoir en évaluer les conséquences. Par contre, en Ontario, ma province, plusieurs exploitants éventuels ont renoncé à l'achat de chemins de fer secondaires étant donné l'évolution de la situation.

Railtex notamment négociait avec le CN en vue de l'achat de cinq chemins de fer secondaires en Ontario. Quand la nouvelle loi sur la main-d'œuvre a été adoptée en Ontario, Railtex a immédiatement mis fin aux négociations. C'est triste à dire, mais tout ce qu'a fait cette mesure législative, c'est de retarder le développement d'une industrie de chemins de fer secondaires dans cette province.

Malgré les appréhensions du début et une longue étude, par le Sénat, de la proposition de Railtex d'acheter au CN le tronçon Sydney-Truro, la province de Nouvelle-Écosse appuie maintenant sans réserve son industrie de chemins de fer secondaires. En fait, le deuxième chemin de fer secondaire, la ligne reliant Windsor et Hantsport, vient d'entrer en service dans la province après l'acquisition de la ligne Dominion Atlantic Railway du CP.

Le Nouveau-Brunswick, qui a récemment adopté une loi sur les chemins de fer secondaires qui pourrait servir de modèle aux autres lois, est sur le point d'avoir son premier chemin de fer secondaire puisque le groupe Irving va vraisemblablement ache-

ter une partie de Canadian Atlantic Railway au CP. Cette ligne de chemin de fer, dont l'Office national des transports du Canada avait ordonné l'abandon à compter du 1^{er} janvier 1995, sera vraisemblablement exploitée par la société Guilford Transportation Industries et desservira le Nouveau-Brunswick et le Maine.

Une autre compagnie a récemment exprimé le désir d'acquérir le reste de la ligne jusqu'à Sherbrooke, au Québec, et de l'ajouter à son réseau du Maine. Le Québec a pour sa part pris position en faveur de la création d'une industrie de chemins de fer secondaires sur son territoire et a adopté une loi à cette fin.

Le CN, qui est sur le point de vendre sa ligne passant près de Québec à un exploitant de chemin de fer secondaire, a fait savoir qu'il désire céder plusieurs lignes secondaires dans le nord du Québec et en Gaspésie à des exploitants de chemins de fer secondaires. On s'attend à ce que le CN aille de l'avant avec ces transactions sous peu. Le CP a également mis en vente ses lignes reliant Delson, au Québec, près de Montréal et Sherbrooke.

Il est clair que nos transporteurs de marchandises de catégorie 1, le CN et le CP, ont non seulement d'autres solutions que d'attendre que le trafic diminue sur les lignes au point que leur abandon devienne la seule solution possible, mais qu'ils s'empressent de céder des lignes secondaires à des exploitants possibles pendant que cela est dans l'intérêt commercial de tous les partenaires.

• (1545)

Cela ne veut pas dire que l'abandon des voies ferrées ne sera pas une solution étant donné qu'il existe dans l'Est un petit nombre de voies qui ne présentent vraisemblablement aucun attrait même pour un exploitant de chemins de fer secondaires dont la structure des coûts est plus avantageuse.

Ce que ça veut dire, c'est que l'abandon des voies ferrées est beaucoup moins probable, notamment là où les gouvernements sont réceptifs à l'idée de développer une industrie des chemins de fer secondaires. Même s'il se peut qu'un petit nombre de voies soient abandonnées quoi qu'il arrive, un tiers peut-être de l'actuel réseau de catégorie un, soit près de 16 000 kilomètres de voie ferrée, pourrait présenter un attrait pour les exploitants éventuels de chemins de fer secondaires. Il en résulterait pour le Canada un réseau de catégorie 1 très semblable aux réseaux ferroviaires américains, soit à haute densité et à faible coût.

Une autre solution pour le CN et le CP consiste en la coproduction, le groupement sur une seule voie ferrée du trafic assuré sur deux voies parallèles. La voie en trop serait en principe abandonnée, encore qu'il y a possibilité d'en faire un chemin de fer secondaire.

Le chemin de fer de la vallée de l'Outaouais, dont l'exploitation sur les voies du CN et du CP a été approuvée par l'Office national des transports et qui doit assurer la liaison entre un point situé à proximité de la frontière entre l'Ontario et le Québec et North Bay via Ottawa, est un exemple de coproduction. Les contestations devant les tribunaux relativement à cette proposition retardent la mise en service de cette ligne. Cependant, il existe seulement un nombre limité de régions au Canada, principalement en Ontario, où la coproduction serait possible.