

M. Tom Payne, président du Central Western Railway, a lui aussi donné son point de vue sur la situation au Canada. En ce qui concerne les coûts, M. Payne a parlé de l'expérience américaine, en soulignant que les frais d'exploitation de sa société ferroviaire sont inférieurs à ceux des grands transporteurs, ce qui ne l'empêche pas de bien servir sa clientèle. Quant à la sécurité, si les chemins de fer secondaires relevaient de la compétence des provinces, une solution satisfaisante consisterait, selon lui, à adopter le modèle de l'Alberta et à contracter des ententes avec le gouvernement fédéral pour les inspections de sécurité. Enfin, il aimerait que le gouvernement fédéral procède à une analyse coûts-avantages des chemins de fer dans les cas d'abandon de lignes et qu'il adopte un programme de mise en banque des lignes ferroviaires comme celui qui existe aux États-Unis. Chez nos voisins, en effet, les voies qui sont susceptibles d'être abandonnées sont incluses dans une « banque ». Ainsi, une compagnie de chemin de fer, même si elle cesse ses activités, conserve ses emprises ferroviaires au cas où elle en aurait besoin un jour.

Les trois soumissionnaires de la ligne Truro-Sydney se sont dit convaincus qu'elle constituerait un réseau secondaire rentable et ont prédit une augmentation de ce type d'opérations au Canada. L'un d'entre eux, M. John Marino, président du Huron Transportation Group, a déclaré : « Nous pensons que nous sommes à la veille d'un important changement qui nous fera passer de l'ère des grands chemins de fer transcontinentaux gouvernementaux à celle d'une combinaison de services ferroviaires de gros sur longue distance et de services ferroviaires de détail comme nous. » En ce qui concerne la ligne Truro-Sydney, il a ajouté : « Le point important ici, c'est que s'il nous faut maintenir le statu quo, adopter un scénario d'inertie, le futur m'apparaît bien sombre. Il y aura une érosion constante, un abandon permanent de la ligne et les coûts que devait supporter le gouvernement fédéral passeront à la province de la Nouvelle-Écosse. » Selon M. Marino, l'esprit d'entreprise que représente le réseau secondaire permettra de sauver cette ligne ferroviaire.

M. William E. Loftus, président de l'American Shortline Railroad Association, a exprimé un point de vue analogue. Dans son mémoire au Comité, il se demandait si les changements intervenus aux États-Unis à propos des chemins de fer secondaires peuvent aussi se produire au Canada. Cela ne fait pas de doute, selon lui :

... la question est de savoir si le Canada tient à préserver le service ferroviaire ou les embranchements et d'autres lignes qui ne peuvent plus être exploités de manière efficace ou rentable par l'un des deux grands chemins de fer canadiens. Si, comme nous le croyons, la réponse à cette question est oui, alors notre situation pourrait servir de modèle. Nous avons des milliers de milles de voie qui sont aujourd'hui exploités par des transporteurs secondaires et régionaux, ce qui prouve qu'ils peuvent répondre aux besoins d'une clientèle que leurs prédécesseurs n'arrivaient plus à satisfaire.

Bref, le Comité a entendu de nombreux témoignages au sujet des chemins de fer secondaires aux États-Unis. Une bonne partie de ceux-ci portaient sur la réussite de leurs opérations et sur les moyens à prendre pour y parvenir. Toutefois, certaines craintes ont été formulées, surtout