

*Les crédits*

● (1535)

Le ministre des Transports, j'en suis sûr, partagera ce dossier avec la Chambre des communes. Alors, s'il parle d'une table de concertation, il y en a une, composée de parlementaires qui rencontreront des gens de l'industrie, des usagers des chemins de fer, des employés et des employeurs.

Monsieur le Président, il y a tout ça dans le groupe de travail si bien présidé par l'honorable député de Kenora—Rainy River.

[Traduction]

**M. Pat O'Brien (London—Middlesex, Lib.):** Monsieur le Président, en réponse à la motion qui a été présentée aujourd'hui, je voudrais parler de la question de la rationalisation des chemins de fer du Canada, une question qui intéresse vivement tous les Canadiens.

Jusqu'à tout récemment, la rationalisation ne voulait dire qu'une chose, soit l'abandon de lignes de chemin de fer et la perte de services directs pour les expéditeurs qui utilisent encore le transport ferroviaire.

Les options de rationalisation qui s'offrent aux compagnies de chemin de fer et aux expéditeurs ont changé au cours des dernières années et incluent maintenant des services sur courtes distances et des fusions. Dans les faits, cependant, les facteurs qui amènent les compagnies de chemin de fer à rationaliser leurs services n'ont pas changé. Ce sont encore l'évolution des besoins et des éléments de la logistique, les demandes constantes des expéditeurs pour faire réduire les coûts et obtenir de meilleurs services et la concurrence de l'industrie du transport routier et des compagnies de chemin de fer américaines.

La part occupée par les chemins de fer dans le marché des transports de surface diminue depuis 1950, depuis que le transport routier a commencé à livrer une grande concurrence au transport ferroviaire. Les chemins de fer occupent aujourd'hui moins de 40 p. 100 de ce marché.

Compte tenu de l'évolution de la demande, on a supprimé graduellement les lignes moins achalandées qui coûtaient plus cher à exploiter qu'elles ne rapportaient.

L'abandon de lignes a toujours été une expérience traumatisante pour les collectivités et les expéditeurs. C'est pourquoi on a tant parlé de la viabilité des lignes ou de leur avenir. Au cours des vingt dernières années, on a surtout abandonné des lignes de chemin de fer situées à l'est de la frontière manitobaine, car une grande partie des lignes de chemin de fer des Prairies sont protégées contre les abandons jusqu'à l'an 2000.

Cependant, c'est également dans l'Est que le secteur du camionnage réussit à venir prendre une part du marché des compagnies de chemin de fer. Je pense que ma région, le sud-ouest de l'Ontario, est peut-être le meilleur exemple de cela.

Le trafic ferroviaire dans l'ouest du pays dépend surtout du transport en vrac ou du transport de matières premières. Ainsi, il est plus difficile pour les entreprises de camionnage de concurrencer les chemins de fer. Par contre, dans l'est du pays, il est bien davantage question du transport de produits manufacturés, lequel se prête parfaitement à la concurrence du secteur du camionnage.

Au cours des dernières années, c'est dans le transport intermodal que les chemins de fer ont connu la croissance la plus forte. Cependant, ce type de transport, surtout sur les marchés de l'est du pays où les distances sont plus courtes, favorise beaucoup la concurrence par le secteur du camionnage. Là encore, je pourrais donner la région du sud-ouest de l'Ontario comme un excellent exemple.

Même si l'abandon de certaines voies était la façon traditionnelle de rationaliser les opérations des chemins de fer, ce n'est absolument pas la seule méthode qui fait que les compagnies de chemin de fer de catégorie 1 sont en mesure d'accroître leur efficacité. Elles peuvent notamment vendre de petits tronçons à de nouveaux exploitants dont les coûts sont moindres. Il y a également la coproduction qui consiste à regrouper sur une seule voie le trafic qui passe normalement sur deux voies parallèles et à abandonner la voie superflue ou à la confier à un exploitant de lignes ferroviaires sur courtes distances. On peut enfin avoir recours à des fusions ou à des acquisitions.

À la suite de l'entrée en vigueur de la Staggers Rail Act, aux États-Unis, en 1980, les chemins de fer américains ont accéléré la rationalisation de leurs systèmes. Dans certains cas, des voies aient été abandonnées, bien que, dans d'autres cas, des voies aient été vendues à d'autres exploitants, ce qui a conduit à une croissance explosive des lignes ferroviaires sur courtes distances.

L'expression a une portée très large et peut englober de simples embranchements jusqu'à d'énormes réseaux régionaux. En général, ces lignes ferroviaires viennent se raccorder aux réseaux des plus grosses compagnies de chemins de fer, généralement de catégorie 1. Elles ont des coûts moindres que les grosses compagnies, étant donné que leurs besoins en main-d'œuvre et leurs conditions de travail sont bien différentes, et elles offrent des services qui répondent beaucoup plus aux besoins locaux.

En général, on peut dire que le secteur des lignes ferroviaires sur courtes distances est florissant aux États-Unis. En fait, le taux de faillite de ce type d'entreprise est nettement inférieur à celui qu'on retrouve dans d'autres secteurs. Ce succès remporté aux États-Unis a également influé sur les chemins de fer canadiens ou les éventuels exploitants de courts tronçons au Canada.

● (1540)

Malheureusement, malgré les progrès remarquables accomplis au Canada, le secteur des chemins de fer secondaires a mis beaucoup de temps à se développer. Même si la première compagnie de chemin de fer secondaire, la Western Railway, est née dans l'Ouest, la plupart des sociétés exploitant des tronçons courts se trouvent aujourd'hui dans l'est du Canada. Encore une fois, il faut citer à cet égard le cas du sud-ouest de l'Ontario.

Dans le sud de l'Ontario, la Goderich and Exeter Railway, qui se trouve à environ une heure au nord de la circonscription de London—Middlesex que je représente, est un des premiers exemples de compagnie de chemin de fer secondaire au Canada. Depuis sa création, la Goderich and Exeter Railway dessert les affréteurs qui jalonnent son tronçon jusqu'à Goderich, si bien que l'Ontario a réussi à accroître sensiblement le trafic ferroviaire.