

Enfin, M. Dempsey a soulevé la question de la sécurité. À son avis, si le transporteur ne dispose pas d'un capital suffisant, il n'aura pas l'argent voulu pour mettre en oeuvre les programmes d'entretien et de réparation nécessaires, ce qui pose un risque pour la sécurité. M. Dempsey a nuancé cette affirmation en ajoutant qu'on manque de données précises à ce sujet.

Tous ces problèmes des réseaux secondaires, M. Dempsey les a finalement résumés ainsi :

Ils (les chemins de fer secondaires) ont certains avantages à l'égard des frais, notamment l'exécution du travail par moins de travailleurs, qui gagnent moins, dans de moins bonnes conditions de travail, où les règles de sécurité sont moins strictes. Les chemins de fer secondaires ne profitent pas des économies d'échelle dont se prévalent les grandes entreprises ferroviaires et sont souvent mis sur pied avec des ratios d'endettement extrêmement insatisfaisants, avec pour résultat que les profits d'exploitation sont grevés par des intérêts très élevés. En outre, la plupart des chemins de fer secondaires sont captifs des chemins de fer de catégorie 1 qu'ils alimentent; ces derniers exercent unilatéralement un pouvoir monopolistique pour dicter les tarifs et les conditions de service. Leur captivité et, pour bon nombre d'entre eux, une sous-capitalisation grave ont entraîné un taux de roulement important et, dans une certaine mesure, une marge de sécurité plus étroite.

La situation au Canada

Au Canada, les chemins de fer secondaires sont relativement nouveaux par rapport aux États-Unis. Mis à part ceux qui existent depuis plusieurs décennies, comme l'Ontario Northland, l'Algoma Central et B.C. Rail, il n'y a que trois nouveaux réseaux, soit le Central Western Railway en Alberta, la Southern Rails Cooperative en Saskatchewan et le Goderich & Exeter Railroad établi récemment en Ontario. Même s'ils n'ont pas autant d'expérience que leurs homologues américains, les exploitants de réseaux secondaires canadiens et les soumissionnaires de la ligne Truro-Sydney ont permis au Comité de se faire une assez bonne idée de la situation qui prévaut au Canada.

Selon plusieurs témoins, les chemins de fer secondaires seraient viables au Canada si les problèmes que connaissent les États-Unis dans ce secteur trouvaient chez nous une solution appropriée. En fait, M. Gordon Peters, président de Cando Contracting Limited, qui a déjà envisagé l'achat d'un réseau secondaire au Canada, a dit au Comité que les chemins de fer « peuvent être un rouage utile dans la machine du transport ». Il souhaiterait que soit adopté le scénario du « service en étoile », les réseaux secondaires acheminant le trafic vers les voies principales.