

de l'efficacité et des économies de coût. Les trois soumissionnaires pour la ligne Truro-Sydney ont manifesté leur intention de se constituer en société sous le régime provincial pour en retirer des avantages sur le plan de la main-d'oeuvre. Toutefois, ainsi que le souligne plus loin le présent rapport, cette constitution provinciale ne les ferait pas nécessairement échapper à la compétence fédérale en matière de relations de travail, même si le réseau exploité se situe entièrement dans une province.

Problèmes soulevés

On parle beaucoup du succès des réseaux secondaires aux États-Unis, mais d'aucuns s'interrogent sur certains aspects moins positifs de leurs opérations. M. Paul S. Dempsey, directeur du Programme du droit des transports à l'Université de Denver, en a énuméré quelques-uns devant le Comité.

Le principal a trait aux répercussions sur la main-d'oeuvre syndiquée. M. Dempsey a signalé que, du point de vue de la main-d'oeuvre, le nouveau régime a l'air plutôt rébarbatif : « Moins d'emplois, salaire moindre, avantages, conditions de travail et normes de sécurité réduits. Des critiques ont affirmé que les chemins de fer vendent leurs lignes simplement pour échapper à leurs conventions collectives. » Qui plus est, les réseaux secondaires fonctionnent sans se soucier des règles de travail et d'affectation des tâches exigées dans les entreprises syndiquées, ni des normes de sécurité de la catégorie 1 aux États-Unis.

Un autre sujet de préoccupation est la sous-capitalisation des réseaux secondaires. M. Dempsey a souligné que plusieurs de ces réseaux aux États-Unis sont le produit d'une prise de contrôle par le recours à l'emprunt. Certains exploitants n'ont donc investi qu'un minimum de capitaux dans le réseau, ayant financé leur achat avec un important prêt bancaire garanti sur la valeur immobilisée de la ligne ferroviaire. Ces entreprises se retrouvent ainsi avec une lourde dette et peu d'argent à consacrer à l'entretien de la voie et aux réparations en cas de nécessité. N'arrivant plus à financer leurs opérations, elles finissent par faire faillite.

La question de la « captivité » peut constituer un autre problème pour les exploitants de réseaux secondaires. Comme le soulignait M. Dempsey, la théorie qui a mené à la déréglementation était que l'élimination de la surveillance gouvernementale permettrait aux forces du marché d'intensifier la concurrence. Cela ne s'est pas produit, dit-il, dans le cas des chemins de fer secondaires. La plupart d'entre eux sont « captifs » des grandes sociétés qui les ont créés. « Ils ne servent qu'un maître et alimentent la catégorie 1. » Par ailleurs, séparés des grands transporteurs, les réseaux secondaires ne profitent pas des économies d'échelle qu'entraînent les achats volumineux, les taux d'escompte pour l'exploitation ferroviaire à grande échelle et la capacité d'utiliser les voies d'un grand nombre d'autres transporteurs. D'où, selon certains, des taux plus élevés pour le transport des marchandises et des services de qualité moindre pour les clients du chemin de fer secondaire.