

Outre ces facteurs, M. R. Lawrence McCaffery Jr., directeur général de l'Anacostia & Pacific Company Inc., l'un des soumissionnaires pour la ligne Truro-Sydney, a énuméré certains autres éléments qu'il juge essentiels à la prospérité des réseaux secondaires :

- Une structure financière saine, qui permette à une compagnie acheteuse de récupérer ses immobilisations grâce aux recettes d'exploitation du réseau.
- Une exploitation locale indépendante, pour que l'exploitant d'un chemin de fer secondaire soit plus ouvert aux besoins locaux, puisse mieux s'y adapter et montrer son intérêt pour les collectivités desservies.
- Un investissement de capitaux suffisant, essentiel pour qu'une compagnie puisse non seulement acquérir le réseau, mais aussi l'exploiter à long terme.
- Des conditions d'emploi équitables et productives, primordiales pour l'exploitation de tout réseau secondaire. Ces entreprises versent des salaires moins élevés que les grands chemins de fer, selon certains, mais elles peuvent adopter des formules comme l'intéressement et la rotation des tâches pour améliorer les conditions de travail et accroître la satisfaction de leurs employés.
- La commercialisation et le service à la clientèle, car il importe de maintenir et d'améliorer les services à la clientèle déjà acquise et de pousser les efforts de commercialisation pour aller chercher de nouvelles clientèles.
- La sécurité, qui revêt une importance majeure, car les exploitants qui réussissent le mieux sont ceux qui font une large place aux programmes de formation et d'entretien destinés à accroître la sécurité des opérations.
- Un partenariat avec la société mère; dans la plupart des cas, le chemin de fer secondaire doit entretenir des relations efficaces avec une société « mère » pour l'établissement de taux de fret communs et la rationalisation des horaires.

Avant de passer à un autre point, il faut examiner la question cruciale de la main-d'oeuvre. Avec une intensité suffisante de trafic, la main-d'oeuvre est le facteur déterminant de la réussite des réseaux secondaires. On l'a fait valoir à l'envi.

Les exploitants de réseaux secondaires insistent particulièrement sur le fait qu'ils peuvent fonctionner à moindres frais que les grandes sociétés ferroviaires. Ils peuvent notamment utiliser de plus petites équipes et verser des salaires plus bas s'ils ne sont pas régis par le *Code canadien du travail*. Dans la pratique, les compagnies de chemin de fer secondaires soutiennent que les économies réalisées ne viennent pas tant des salaires moins élevés que de l'utilisation plus souple et plus rationnelle d'une main-d'oeuvre qui peut être affectée à diverses tâches sans que n'interviennent les syndicats. Autrement dit, dans un réseau secondaire, on peut demander à une personne de conduire une locomotive une journée, de réparer la voie le lendemain et de travailler dans le bureau le surlendemain. Cette souplesse présente un avantage réel sur le plan