

- L'amélioration du rendement : les grandes compagnies se rendent compte qu'elles peuvent améliorer nettement leur rendement en concentrant leurs dépenses sur leurs lignes principales, qui sont les itinéraires les plus utilisés, plutôt qu'en consacrant des sommes importantes à des lignes secondaires où ne passe parfois qu'un seul train par jour.
- Une gestion mieux ciblée : s'apercevant qu'ils consacrent trop de temps à la gestion de lignes secondaires où l'activité est minimale, les grands transporteurs font maintenant porter leurs efforts sur les lignes principales.
- L'amélioration du service : les exploitants de réseaux secondaires peuvent offrir une plus grande fréquence de trains que ceux des lignes principales, parce que le volume du fret n'est pas suffisant pour justifier une rotation rapide des trains chez les grands transporteurs.
- La possibilité d'éviter l'abandon : par une exploitation plus économique et mieux adaptée, une ligne marginale a une dernière possibilité de survie avant d'être abandonnée.

Critères de réussite des réseaux secondaires

Selon le témoignage présenté par l'ICC au Comité, une étude parrainée par cet organisme et la U.S. Federal Rail Administration en 1988 a fait ressortir que 94 % des usagers des nouvelles lignes ferroviaires considèrent que le service y est aussi bon, sinon meilleur que celui qu'ils recevaient auparavant; ils ont fait remarquer, en outre, que le taux d'échec des chemins de fer secondaires n'est que de 15 % environ. Plusieurs témoins ont exposé leurs vues sur les critères de réussite d'un réseau secondaire.

Selon M. Banks et M. John Heads, directeur de l'Institut des transports de l'Université du Manitoba, le facteur le plus important est l'intensité du trafic. Aux États-Unis, on estime que le minimum annuel varie de 20 à 40 wagons par mille de voie. Selon des recherches américaines, les chances de succès d'un réseau secondaire augmentent quand le trafic y est aussi fort dans les deux sens. L'important à cet égard est l'aptitude du petit réseau à échanger du trafic avec un grand transporteur. M. Heads l'a précisé devant le Comité : « Les chemins de fer secondaires qui ont des points d'échange avec les grandes sociétés ferroviaires doivent, de toute évidence, déterminer le partage des revenus tirés du transport des marchandises qui sont échangées. La mesure dans laquelle un chemin de fer secondaire peut obtenir un partage des revenus rentable est un élément crucial de la viabilité de cette petite société ferroviaire. »

M. Heads croit qu'une saine gestion et des capitaux suffisants sont les éléments essentiels de la viabilité d'un réseau secondaire. Ainsi, le petit exploitant doit être doté, premièrement, d'une structure financière qui ne soit pas indûment grevée de dettes et, deuxièmement, d'une équipe de gestionnaires compétente en opérations ferroviaires et dévouée à la collectivité qu'elle dessert.