

Définition

Tout au long des audiences, le Comité a essayé de déterminer ce qui constitue un réseau « secondaire ». Ne doit-on tenir compte que de la longueur des voies, ou d'autres facteurs, comme le nombre de chargements par année ou le revenu annuel de la compagnie, peuvent-ils servir à définir ce qu'est un chemin de fer « secondaire » ?

Lorsqu'ils ont témoigné devant le Comité, M. H. Banks, de R.L. Banks and Associates, et M. Dettmar ont tous deux répondu à la question. Depuis 1980, plus de 230 nouvelles compagnies de chemin de fer ont vu le jour aux États-Unis. L'ICC en a classé 18 dans la catégorie des « réseaux régionaux », et 215 dans celle des « réseaux secondaires ». Pour les besoins de la définition, l'ICC et l'Association of American Railroads (AAR) qualifient de « secondaires » les réseaux qui exploitent moins de 350 milles de voie ferrée et de « régionaux » ceux qui en exploitent plus de 350 milles. Le réseau régional moyen a une longueur de 660 milles et sert au transport de près de 65 000 wagons par année. Le réseau secondaire s'étend sur 48 milles, en moyenne, et son trafic annuel approche les 4 000 wagons par année.

Malgré tout, M. Banks a indiqué au Comité qu'il n'existe pas de définition précise du chemin de fer secondaire. D'une époque à l'autre, la longueur des réseaux secondaires a varié de un mille à quelque 1 000 milles. Quelle que soit la longueur du réseau, les nouvelles compagnies ont une chose en commun, selon lui : sauf quelques exceptions, elles exploitent toutes des lignes dont s'est départi un autre chemin de fer, et elles sont constituées indépendamment des grandes lignes de chemin de fer auxquelles elles se raccordent, physiquement et commercialement.

Raison d'être des réseaux secondaires

La question centrale des audiences du Comité au sujet de la ligne Truro-Sidney est : pourquoi a-t-on créé des réseaux secondaires ? Comme nous l'avons précisé, M. Dettmar a indiqué que les grands transporteurs américains ont rationalisé leurs services depuis dix ans, gérant plus de trafic sur moins de lignes afin d'augmenter leur productivité et leurs profits. D'autres facteurs les ont amenés à vendre des tronçons de lignes. Certains témoins, dont M. Bruce Flohr, président de la Railtex Service Company Inc., l'un des soumissionnaires pour la ligne Truro-Sydney, ont exposé quelques-unes des raisons pour lesquelles les grandes sociétés se sont départies d'une bonne partie de leurs lignes principales et ouvert la voie aux réseaux secondaires :

- La rentabilité par la réduction : l'exploitant de ligne principale cherche à réduire ses coûts en diminuant ses effectifs.
- L'accroissement du volume : les grandes compagnies de chemin de fer concentrent leurs efforts commerciaux sur les gros clients et le trafic à longues distances, plutôt que sur le trafic local.