

CHAPITRE 4

LES CHEMINS DE FER SECONDAIRES

Historique

Les chemins de fer « secondaires » sont relativement nouveaux en Amérique du Nord. Le phénomène a pris naissance aux États-Unis. Au début des années 1900, le réseau ferré y atteignait 254 000 milles. Depuis, la concurrence du camionnage, des pipelines et des péniches a fait perdre à l'industrie du rail une part importante du marché. Comme l'a dit au Comité M. Joseph Dettmar, sous-directeur (Rail) de l'Interstate Commerce Commission (ICC), « Les chemins de fer ne se sont pas adaptés à ce nouvel environnement concurrentiel et ont plongé dans l'obsolescence et l'insolvabilité ». Résultat : au cours des années 70, un certain nombre de compagnies de chemin de fer américaines ont fait faillite.

Le Congrès américain a réagi en adoptant la *Staggers Rail Act of 1980*, qui assouplissait la réglementation économique de l'industrie ferroviaire. Celle-ci n'avait désormais plus à servir de vastes objectifs sociaux, la loi l'encourageant dorénavant à fixer ses prix de manière à augmenter ses profits. Or, dès que les transporteurs ont cessé de subventionner leurs opérations - les profits de celles qui étaient rentables subventionnant celles qui ne l'étaient pas -, ces dernières ont commencé à disparaître.

Lorsqu'il a décrit la situation au Comité, M. Dettmar a ajouté qu'en adoptant la *Staggers Rail Act*, on s'attendait à ce que l'industrie du rail, grâce à sa liberté nouvellement acquise, serait en mesure d'augmenter ses tarifs et de prendre un nouveau départ grâce à des revenus plus importants. Contrairement à ce qu'on aurait pu prévoir, les tarifs ont baissé entre 1980 et 1988, tandis qu'augmentaient les profits des compagnies de chemin de fer. Celles-ci ont en effet intensifié leur trafic, en transportant de plus grandes quantités de marchandises sur de plus courtes distances. Elles y sont parvenues en abandonnant certaines lignes et en en vendant d'autres à de nouveaux réseaux, qui ont fini par porter le nom de chemins de fer « secondaires ».

Selon M. Dettmar, les grandes compagnies de chemin de fer ont abandonné près de 16 % de leurs lignes entre 1981 et 1988, et ont réduit le nombre de leurs employés de 44 %, soit de 420 000 à 235 000 personnes. Comme nous le verrons plus loin, la main-d'oeuvre joue un rôle prépondérant dans les discussions au sujet de la viabilité des chemins de fer secondaires. Les compagnies ont vendu ou donné en location plus de 25 000 milles de voies, soit 19 % environ du réseau de 133 000 milles exploité actuellement par les principales compagnies.