

Le présent rapport de recherche a été préparé à la demande du Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*. Il renferme les constatations et les opinions du(des) auteur(s), mais ne reflète pas nécessairement les opinions du Comité d'examen ou de ses membres.

# **Satisfaction des besoins en capital de l'industrie des chemins de fer d'intérêt local**

Recherche menée pour le compte du Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*

Rapport rédigé par le  
Research and Traffic Group

Février 2001

**SATISFACTION DES BESOINS EN CAPITAL DE  
L'INDUSTRIE DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT  
LOCAL**

**DOCUMENT DE TRAVAIL**

Rédigé pour

**Le Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada***

**Février 2001**

**RESEARCH AND TRAFFIC GROUP**

Les données du présent document sont un mélange d'unités anglo-saxonnes et d'unités métriques. Les compagnies ferroviaires nord-américains utilisent en général les unités anglo-saxonnes. C'est pourquoi nous avons laissé ces unités de mesure telles qu'elles étaient dans la référence originale.

## SOMMAIRE

La période qui a suivi la mise en oeuvre de la *Loi sur les transports au Canada*, en 1996, a été marquée par une évolution importante de l'industrie du transport ferroviaire. Après l'adoption de cette nouvelle loi, une tendance majeure a été l'augmentation des dépenses en capital des grandes compagnies ferroviaires pour l'achat de nouvelles locomotives et de matériel roulant, le renouvellement et l'amélioration de l'infrastructure, ainsi que la mise en oeuvre de nouveaux systèmes d'information. Le CN, par exemple, a consacré plus de 3 milliards de dollars à son réseau canadien depuis 1996. Ses dépenses annuelles sont passées de 288 millions de dollars (8,5 p. 100 des recettes) en 1995 à 717 millions (20,5 p. 100 des recettes) en 1999. Les dépenses du CFCP ont augmenté elles aussi.

Un autre résultat important de la nouvelle loi a été l'augmentation du nombre de voies à faible circulation cédées à d'autres compagnies ferroviaires ou abandonnées. Entre 1996 et 1999, plus de 8 500 km de voie ont été cédés à d'autres exploitants par le CN ou le CFCP, et près de 3 500 km de voie ont été abandonnés. Au total, les programmes de renouvellement du capital respectifs du CN et du CFCP, ainsi que la restructuration des réseaux ferroviaires, ont contribué sensiblement aux bénéfiques records signalés en 2000 par ces deux transporteurs.

Par suite de la restructuration du CN et du CFCP, l'importance relative des chemins de fer d'intérêt local (courtes distances) s'est accrue au Canada. De petites compagnies ferroviaires locales desservent dorénavant bien des secteurs qui étaient auparavant du ressort du CN ou du CFCP. À noter surtout qu'il n'est pas évident que ces compagnies ferroviaires ont été en mesure de renouveler leur capital dans à peu près la même mesure que le CN et le CFCP. Vu les marges bénéficiaires exiguës et les faibles volumes de circulation de bien des chemins de fer d'intérêt local, on s'est demandé avec inquiétude si le réinvestissement de maintien à long terme était possible. Aux États-Unis, l'analyse de l'industrie a tendance à étayer ces préoccupations. Une étude de l'ASSHTO datée de 1999 donne à penser que les besoins cumulatifs en capital, sur une période de dix ans et pour l'ensemble de l'industrie des chemins de fer d'intérêt local et régionaux, varient de 7,9 milliards à 11,8 milliards de dollars US. Ses auteurs estiment que le financement n'est disponible que dans la proportion de 20 à 25 p. 100.

L'une des questions précises que le Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* a été prié d'examiner était « ... l'efficacité globale du cadre législatif et réglementaire actuel pour soutenir les niveaux élevés de dépenses en immobilisations nécessaires pour accroître la productivité et encourager l'innovation. » Le présent document fait état de l'industrie des chemins de fer d'intérêt local et des questions qui influent sur son aptitude à investir.

### **L'industrie canadienne des chemins de fer d'intérêt local**

Il y a plus de 150 compagnies ferroviaires au Canada, y compris les filiales du CN et du CFCP, les compagnies inactives, les sociétés de portefeuille (holdings) et les filiales sans support matériel qui possèdent peut-être des voies mais qui ne les exploitent pas. Abstraction faite de ces compagnies ou sociétés et des divers compagnies ferroviaires patrimoniaux et touristiques, environ 65 transporteurs ferroviaires de marchandises autres que le CN et le

CFCP exercent leur activité au Canada. La plupart d'entre eux ont été créés au cours de la dernière décennie par suite de cessions de lignes du CN et du CFCP, et se sont joints à la douzaine ou à peu près de compagnies ferroviaires indépendants établis de longue date. Mais depuis l'avènement de la propriété multiple, il y a beaucoup moins de chemins de fer d'intérêt local. Vingt-trois des nouvelles compagnies ferroviaires sont exploités par cinq compagnies ferroviaires spécialisées dans les transports sur courtes distances en Amérique du Nord et outre-mer. D'autres chemins de fer d'intérêt local appartiennent à des municipalités ou des expéditeurs. Très peu de compagnies ferroviaires canadiens de ce type sont vraiment indépendants.

En 1998, Statistique Canada a signalé que les chemins de fer d'intérêt local exploitaient quelque 11 000 km de voie principale, soit près de 23 p. 100 de l'ensemble du réseau canadien. Ces chiffres sont périmés puisque quelque 15 nouvelles compagnies ferroviaires totalisant 3 000 km de voie ont été créés en 1999 et en 2000. Pour ce qui est du rendement, les statistiques de 1998 montrent que les compagnies ferroviaires en question ont manutentionné 104 des 320 millions de tonnes de marchandises acheminées au Canada, soit environ 32 p. 100 du total.

Les statistiques du tonnage, toutefois, peuvent induire en erreur à cause de la manutention du trafic par plus d'un chemin de fer. Une analyse des données semble indiquer qu'un peu moins de 25 p. 100 de tout le trafic ferroviaire canadien est manutentionné par un chemin de fer autre que le CN ou le CFCP, au moins pendant une partie du trajet, et que de 10 à 15 p. 100 du trafic du CN et du CFCP est acheminé à l'origine ou à la fin du trajet par des chemins de fer d'intérêt local. Un moyen un peu plus « exact » de mesurer le trafic marchandises est le calcul du nombre de tonnes-kilomètres payantes. En 1998, les chemins de fer d'intérêt local ont représenté 31 des 300 milliards de tonnes-kilomètres réalisées, soit un peu plus de 10 p. 100 du total. Ce chiffre correspond également aux statistiques des recettes, qui montrent que ces compagnies ferroviaires comptent pour un peu moins de 11 p. 100 du total des recettes marchandises.

Il y a des différences considérables d'un chemin de fer d'intérêt local à l'autre. Le principal chemin de fer de ce type est BC Rail, qui exploite plus de 2 300 kilomètre de voie. En 1998, il a manutentionné 15 millions de tonnes de marchandises, soit 24 p. 100 du nombre total de tonnes-km signalé pour l'ensemble de l'industrie des chemins de fer d'intérêt local. En revanche, le plus petit est peut-être le Grand Forks Railway, qui exploite un service de manoeuvre sur une distance de 3 km, à Grand Forks (C.-B.). À noter également qu'une poignée de compagnies ferroviaires transportant du minerai de fer et appartenant aux expéditeurs, qui exploitent une longueur de voie équivalant à moins de la moitié de celle de BC Rail, représentent presque la moitié des chemins de fer d'intérêt local signalés.

### **Dépenses en capital nécessaires**

Le maintien de l'infrastructure des voies est la principale exigence en matière de dépenses en capital permanentes des compagnies ferroviaires. Il faut au minimum renouveler les traverses, le ballast et les rails pour assurer la sécurité d'exploitation et l'aptitude des

compagnies ferroviaires de rester en affaires. Il faut ensuite accroître les dépenses à long terme pour maintenir les voies en bon état. Un chemin de fer peut reporter ces dépenses s'il manque de liquidités, mais un tel report réduit tôt ou tard la vitesse, diminue la qualité du service et augmente les frais d'exploitation. Des dépenses relativement élevées sont nécessaires pour que le chemin de fer se rétablisse après des périodes d'entretien reporté, et/ou améliore l'état des voies et la vitesse. Il y a un écart considérable entre la classification de la voie d'un chemin de fer d'intérêt local et l'état de cette voie. On peut s'attendre à une dépense en capital nominale de l'ordre de 2 500 à 7 500 \$ par kilomètre et par année dans le cas de tous les chemins de fer d'intérêt local, sauf ceux qui ont la plus faible densité de circulation et le plus fort débit de circulation. Mais sur bien des lignes, les compagnies ferroviaires ont reporté les dépenses, de sorte qu'ils devront investir davantage à court terme pour maintenir leurs opérations au niveau voulu. Des reports d'entretien atteignant de 20 000 à 25 000 \$ par kilomètre ont été mentionnés. D'autre part, certains chemins de fer d'intérêt local peuvent trouver avantageux d'exploiter une ligne à un niveau de classification inférieur plutôt que d'effectuer les investissements qui s'imposeraient. Mais cela suppose que les expéditeurs ne sont pas réfractaires à des vitesses moindres. De toute façon, une telle stratégie ne peut durer toujours. Même s'il faudra peut-être jusqu'à une décennie pour que la voie se détériore, un chemin de fer d'intérêt local devra tôt ou tard effectuer des investissements s'il veut continuer à l'exploiter.

Les ponts préoccupent énormément certains chemins de fer d'intérêt local puisque les besoins en capital de ces derniers sont en général relativement concentrés et souvent ne peuvent pas être étalés sur une certaine période. Dans le passé, la nécessité d'effectuer de grands travaux de remise en état de ponts a entraîné la fermeture et l'abandon partiels de lignes étant donné que le trafic de base ne justifiait pas les coûts.

Ce sont de nouvelles locomotives puissantes qui ont notamment fait l'objet d'investissements récents des compagnies ferroviaires longue distance et contribué à accroître la productivité de ces derniers. Lorsqu'ils avaient le trafic de base approprié, les compagnies ferroviaires régionaux ont effectué des investissements semblables, mais en règle générale, les chemins de fer d'intérêt local canadiens n'ont pas investi dans ces nouvelles locomotives puissantes. Cela ne résultait pas seulement du manque de capital—bien que seulement certains d'entre eux aient eu les 2,55 millions de dollars que coûte chaque unité—, mais souvent du fait que leur situation géographique, leur trafic de base et leurs opérations ne pouvaient justifier l'utilisation d'une nouvelle locomotive à six essieux d'une puissance de 4 400 chevaux-vapeur. Les chemins de fer d'intérêt local sont devenus un marché secondaire bien au point pour les unités motrices usagées, auxquelles ils apportent au besoin des améliorations mineures. Au fur et à mesure que leur trafic et leurs gains augmentaient, certains d'entre eux ont acheté des locomotives reconstruites ou remises en état. Les dépenses consacrées à ce matériel sont en outre moins risquées que celles qui visent les voies, étant donné que les unités excédentaires peuvent être vendues à d'autres compagnies

ferroviaires. Une proportion beaucoup plus faible des dépenses d'amélioration des voies peut être recouvrée, à moins que les lignes ne soient vendues pour être exploitées en permanence.

Ce qui peut s'avérer la dépense en capital la plus onéreuse pour les chemins de fer d'intérêt local, c'est la remise en état de voies pour qu'elles puissent recevoir des wagons à marchandises de 286 000 lb. Pendant des années, la norme pour les grandes lignes prévoyait un poids de 263 000 lb, et aussi peu élevé que 177 000 lb sur certains embranchements. La nouvelle norme permet une augmentation de la charge utile de 10 p. 100, et une hausse des coûts beaucoup moindre. Les compagnies ferroviaires effectuant des transports de ligne ont remis en état une grande partie de leur réseau de grandes lignes et certains de leurs embranchements importants. De plus en plus d'expéditeurs exigent les wagons les plus lourds et, dans le cas d'une partie du trafic, lesdites compagnies ferroviaires risquent de ne pas avoir d'autre choix que d'adopter ces derniers pour rester concurrentiels ou pour que les expéditeurs le demeurent.

La plupart des chemins de fer d'intérêt local canadiens peuvent faire circuler les wagons de 263 000 lb, mais il y a des exceptions. Quelques-uns d'entre eux acheminent maintenant les wagons de 286 000 lb. Les frais d'amélioration estimatifs varient d'aussi peu que 6 000 \$ le kilomètre pour obtenir une voie de qualité « raisonnable » à plus de 100 000 \$ le kilomètre dans le cas de certaines lignes en plus mauvais état et à faible capacité. Dans certains secteurs, le manque de capacité des ponts risque d'être le facteur limitatif et d'augmenter sensiblement les frais d'amélioration. En outre, certaines compagnies ferroviaires désirent faire circuler les wagons les plus lourds à des vitesses restreintes sur des lignes conçues pour les wagons moins lourds (263 000 lb), à raison de frais de remise en état minimes. Le trafic ne justifiera pas, et n'exigera pas non plus, l'amélioration de toutes les lignes des chemins de fer d'intérêt local. Il n'en demeure pas moins que certains de ces compagnies ferroviaires sont soumis à des pressions importantes visant à les amener à investir pour doter leurs lignes d'une capacité de 286 000 lb, et ces pressions ne feront que s'accroître avec le temps. Au moins un chemin de fer de ce type a perdu du trafic vu qu'il ne peut pas faire circuler ces wagons les plus lourds, et nous croyons savoir qu'il y a actuellement des discussions entre un certain nombre de chemins de fer d'intérêt local et les compagnies ferroviaires effectuant des parcours de ligne au sujet de ces wagons.

### **Provenances du capital des chemins de fer d'intérêt local**

La source principale des fonds de renouvellement du capital est le trafic futur et les gains réalisés grâce à ce dernier. L'industrie des chemins de fer d'intérêt local vise à un bon trafic de base, à des perspectives de croissance avantageuses, à la diversification du trafic et à un bon partenaire pour les longs trajets. Bon nombre de ces compagnies ferroviaires ont signalé que leur trafic avait augmenté depuis qu'ils avaient acquis des lignes du CN ou du CFPC. Nous constatons toutefois que dans certains cas, ces compagnies ferroviaires perdent un expéditeur important qui se retire des affaires. Ces pertes compromettront la survie d'un certain nombre d'entre eux. Il est peut-être possible d'exploiter une ligne en réalisant un

bénéfice d'exploitation, ou du moins en réalisant des recettes, mais à la longue, les bénéfices du chemin de fer ne lui permettront pas de la maintenir.

Le gouvernement a fourni des fonds d'immobilisation d'une façon ou d'une autre. Dans l'ensemble du Canada, des municipalités ont une participation dans une douzaine de chemins de fer d'intérêt local. Ce genre de participation est en général un investissement que ces compagnies ferroviaires ne peuvent pas juger rentable à long terme. C'est pourquoi des municipalités, parfois de concert avec les expéditeurs visés, ont investi dans l'infrastructure pour préserver le service ferroviaire, et imparti l'exploitation réelle de la ligne à des chemins de fer d'intérêt local.

Il y a d'autres exemples de cas où divers paliers de gouvernement financent l'exécution de certains projets d'implantation de chemins de fer d'intérêt local, ou fournissent une aide à cet égard. Le Québec a un programme permanent d'aide au transport ferroviaire. Il verse des subventions pouvant atteindre la moitié des frais (jusqu'à concurrence de 5 600 \$ par kilomètre) pour contribuer à la remise en état des voies et de l'infrastructure. Ce programme est accessible aux chemins de fer d'intérêt local qui n'appartiennent pas à un transporteur ferroviaire longue distance et dont le chiffre d'affaires résulte dans la proportion d'au moins 75 p. 100 de transports pour compte d'autrui. Il verse également des subventions pouvant atteindre le tiers des frais de construction de centres de réexpédition, d'installations intermodales ou de nouvelles voies industrielles.

Une autre source de fonds d'immobilisation dont bénéficient les chemins de fer d'intérêt local sont leurs partenaires long parcours. Une initiative qui a eu beaucoup de retentissement, c'est lorsque le CN a versé 2,4 millions de dollars pour améliorer un chemin de fer d'intérêt local de liaison dans le sud des États-Unis. En échange, le CN a obtenu d'un des expéditeurs utilisant ce chemin de fer américain une garantie à long terme qu'il lui demanderait un transport longue distance. Nous n'avons trouvé aucun cas semblable au Canada, mais nous pouvons raisonnablement présumer que les compagnies ferroviaires effectuant de longs trajets auraient une certaine incitation à assurer la rentabilité de leurs lignes d'apport ou affluentes, surtout là où les expéditeurs ont une ou plusieurs solutions de rechange concurrentielles. Malheureusement pour les chemins de fer d'intérêt local, la seule solution de rechange concurrentielle est parfois le transport routier jusqu'à un centre de réexpédition desservi par le chemin de fer longue distance. Mais tout compte fait, l'expérience acquise récemment semble indiquer un plus grand nombre de cas où le trafic a cessé d'être routier pour être assuré dorénavant par des chemins de fer d'intérêt local, que de cas inverses.

### **Questions influant sur l'investissement dans les chemins de fer d'intérêt local**

De façon très générale, les chemins de fer d'intérêt local exigent un environnement propre à encourager le transport ferroviaire, et qui ne limite pas indûment leurs recettes afférentes. Nous avons recensé notamment les questions réglementaires suivantes :

*L'accès à des transporteurs multiples longue distance* : De nombreux chemins de fer d'intérêt local réalisent la plupart de leurs recettes en acheminant sur place le trafic longue

distance pour le compte de leurs partenaires qui effectuent de longs trajets. Ils sont souvent captifs du chemin de fer auquel la ligne appartient à l'origine. On a laissé entendre qu'en leur permettant d'échanger du trafic avec plus d'un transporteur longue distance, le gouvernement augmenterait la concurrence. En permettant le libre-accès et la concurrence qui peut en découler, celui-ci pourrait peut-être augmenter les recettes des compagnies ferroviaires en question dans le cas de certains transports interréseaux, ainsi que le trafic, assurant ainsi à ces compagnies ferroviaires un revenu supplémentaire qu'ils pourraient consacrer aux dépenses en capital. Outre les questions relatives aux changements législatifs dans les accords entre transporteurs ferroviaires longue distance et chemins de fer d'intérêt local, nous constatons que bon nombre de ces derniers ne seraient pas en mesure de profiter d'un éventuel accès accordé à de multiples transporteurs ferroviaires. La nature du réseau ferroviaire est telle qu'il n'y a souvent aucun chemin de fer de liaison rapproché, commode et concurrentiel. Pour permettre un large accès à de multiples transporteurs longue distance, il serait nécessaire de fournir aux chemins de fer d'intérêt local des droits de circulation quelconques sur leur voie locale de raccordement au lieu de correspondance suivant. En somme, il semblerait que soit assez ténue la raison d'éliminer des franchises ferroviaires exclusives et de longue date en permettant à des chemins de fer d'intérêt local d'avoir accès à d'autres transporteurs longue distance, à moins que la franchise exclusive visant l'ensemble du réseau ferroviaire ne soit entièrement éliminée ou sensiblement restreinte.

*Droits de circulation comportant la liberté d'accès :* D'autres formes de liberté d'accès et de droits de circulation peuvent comporter la liberté d'accès aux chemins de fer d'intérêt local. Bon nombre de ces derniers sont réticents, sinon tout à fait réfractaires, lorsqu'on veut accorder des droits de circulation sur leurs lignes, même si certains souhaitent qu'on leur accorde des droits de circulations supplémentaires pour qu'ils puissent utiliser les voies des transporteurs de liaison longue distance. Le fait d'accorder le libre-accès aux voies des chemins de fer d'intérêt local aurait des incidences négatives sur l'aptitude de chacun de ces compagnies ferroviaires à maintenir son capital-actions. Sur une ligne donnée, seuls un ou deux expéditeurs importants peuvent avoir un trafic attrayant pour un chemin de fer d'intérêt local qui exerce ses droits de circulation. En général, ils comptent pour une grande partie des recettes de ce dernier. Même une légère diminution des recettes moyennes par wagon complet pourrait, à la limite, réduire le financement disponible pour les dépenses en capital. De toute évidence, la question du libre-accès est beaucoup plus large que le simple impact de celui-ci sur le maintien en service des chemins de fer d'intérêt local. Si le gouvernement veut que l'accès ouvert aux voies de ces derniers devienne une politique, il faudrait qu'en calculant le prix d'accès, il tienne compte de la totalité du coût du service, notamment des besoins permanents en capital, du chemin de fer hôte.

*Interconnexion :* Certains chemins de fer d'intérêt local sont assujettis aux dispositions réglementaires sur l'interconnexion et peuvent être tenus d'acheminer du trafic jusqu'aux transporteurs ferroviaires de liaison, à des prix établis par l'Office des transports du Canada. Pour certains d'entre eux, ces prix peuvent être inférieurs au coût total du service, y compris une provision pour la satisfaction à long terme des besoins en capital. Parmi ces compagnies ferroviaires, ceux qui réalisent une grande partie de leurs recettes grâce à l'interconnexion

risquent de ne pas être en mesure d'effectuer le réinvestissement de maintien nécessaire. Nous constatons toutefois qu'il y a une exemption dans le cas des manoeuvres et des opérations terminales, laquelle protège le seul chemin de fer sous réglementation fédérale qui, autrement, serait le plus affecté par les dispositions réglementaires sur l'interconnexion. Il faudrait envisager d'élargir le champ d'application de cette exemption pour que ne soit plus assujéti à ces dernières un chemin de fer qui tire la majeure partie de ses recettes de manoeuvres d'aiguillage ou de prix d'interconnexion relatifs au terminal.

*Arbitrage* : Seuls quelques chemins de fer d'intérêt local sont directement touchés par les dispositions législatives sur l'arbitrage. Mais un seul échec de l'arbitrage mettant en cause un expéditeur important pourrait réduire sensiblement les recettes. Bien qu'une décision d'arbitrage défavorable à un transporteur longue distance puisse lui valoir le même manque à gagner, cette réduction des recettes est étalée sur bon nombre de ses transports. Dans le cas d'un chemin de fer d'intérêt local, en revanche, une telle diminution des recettes pourrait compromettre le réinvestissement de maintien. En outre, bien des intéressés craignent que si un transporteur longue distance est débouté en arbitrage en ce qui a trait au trafic en partance ou à destination d'une ligne d'un chemin de fer d'intérêt local, il ne tente de recouvrer certaines de ses pertes en réduisant la part de recettes versée à ce dernier. Cela donne à penser qu'il faudrait faire en sorte que le processus d'arbitrage mettant en cause des chemins de fer d'intérêt local soit conçu de façon que la rentabilité de ces transporteurs soit explicitement prise en compte lors de la prise de décision.

La plupart du temps, la question de savoir si bon nombre de chemins de fer d'intérêt local peuvent avoir un revenu suffisant pour effectuer en permanence le réinvestissement nécessaire n'est pas vraiment tributaire des dispositions réglementaires sur l'accès concurrentiel. Le point principal à examiner, c'est combien de trafic un chemin de fer d'intérêt local donné, et son ou ses partenaires long parcours, peuvent réussir à attirer et à conserver. La conjoncture et les fluctuations économiques générales qui influent sur certains expéditeurs importants sont primordiales pour la plupart des chemins de fer d'intérêt local, tout comme la concurrence du transport routier. Lorsque le trafic est faible, les tarifs marchandises ne peuvent à eux seuls rendre certaines lignes autosuffisantes. Pour garder ces lignes, il faudra trouver d'autres sources de financement.

## INTRODUCTION ET CONTEXTE

La période écoulée depuis la mise en vigueur de la *Loi sur les transports au Canada*, en 1996, a connu une évolution sensible de l'industrie du transport ferroviaire. Vu la liberté supplémentaire octroyée en vertu de cette nouvelle loi, les deux grandes compagnies ferroviaires canadiennes ont commencé à réduire leurs coûts et à revitaliser leurs opérations.

L'un des résultats de la loi en question paraît être une augmentation des gains en capital pour l'acquisition de nouvelles locomotives et d'un nouveau matériel roulant, le renouvellement et la remise en état de l'infrastructure, ainsi que l'instauration de nouveaux systèmes d'information. Le CN, par exemple, a consacré plus de trois milliards de dollars<sup>1</sup> à son réseau ferroviaire canadien. Les dépenses annuelles sont passées de 288 millions de dollars (8,5 p 100) des recettes en 1995 à 717 millions de dollars (20,5 % des recettes) en 1999. Les dépenses en capital du CFCP ont augmenté tout autant.

L'un des autres résultats importants de la nouvelle loi a été le nombre accru de voies à faible circulation qui ont été cédées à d'autres compagnies ferroviaires, ou abandonnées. Entre 1996 et 1999, plus de 8 500 km de lignes ont été cédés par le CN ou le CFCP, à d'autres exploitants ferroviaires, et près de 3 500 km de lignes ont été abandonnés.

L'effet global des programmes de renouvellement du capital respectifs du CN et du CFCP, ainsi que la restructuration de leurs services ferroviaires, ont contribué aux bénéfiques records signalés par ces deux transporteurs en l'an 2000.

Un autre résultat de la restructuration du CN et du CFCP est l'importance relative de l'industrie des chemins de fer d'intérêt local au Canada. Bon nombre de dessertes assurées autrefois par le CN ou par le CFCP sont maintenant le fait de chemins de fer d'intérêt local, relativement restreints. Mais ce qui importe davantage, c'est qu'il est évident que ces compagnies ferroviaires sont loin d'avoir pu renouveler leur capital dans la même mesure que l'ont fait le CN et le CFCP. Étant donné les faibles marges bénéficiaires et les volumes de circulation peu élevés de l'industrie, certains se sont déclarés préoccupés par la question de savoir s'ils pourront effectuer le réinvestissement de maintien à long terme.

Le cadre d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* a tenu compte de cette préoccupation. De par son mandat, le Comité d'examen précise que le capital est l'une

---

<sup>1</sup> Les chiffres sont tirés du *Rapport annuel* du CN pour 1997 et 1999, et ils sont fondés sur des pratiques comptables généralement approuvées au Canada. Les valeurs d'investissement seraient de 15 à 30 p. 100 plus élevées si elles étaient calculées au moyen des pratiques comptables en vigueur aux États-Unis.

des « questions nécessitant une attention spéciale ». Sous la rubrique *Autres questions*, l'alinéa a) enjoint le Comité d'examen d'examiner « l'efficacité globale du cadre législatif et réglementaire actuel pour soutenir les niveaux élevés de dépenses en immobilisations nécessaires pour accroître la productivité et encourager l'innovation. »

Le présent document fait état de l'industrie canadienne des chemins de fer d'intérêt local, des dépenses en capital exigées par celle-ci, et de certaines des questions relatives à ces dépenses.

### **L'INDUSTRIE DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL AU CANADA**

L'industrie canadienne du transport ferroviaire a évolué considérablement au cours des deux dernières décennies. Bien qu'elle soit toujours dominée par les deux transporteurs ferroviaires de catégorie I (le Canadien National et le Chemin de fer Canadien Pacifique), plus de 40 nouveaux transporteurs ferroviaires de marchandises ont été créés, et exploitent des lignes qui faisaient auparavant partie du réseau du CN ou de celui du CFCP.<sup>2</sup> Ces compagnies ferroviaires viennent s'ajouter à la douzaine de petits compagnies ferroviaires qui existent de longue date au Canada, ainsi qu'à une poignée de compagnies ferroviaires basés aux États-Unis, qui exploitent des liaisons ferroviaires au Canada. La plupart des nouveaux compagnies ferroviaires ont tendance à assurer des services sur courtes distances et sur des voies à faible débits de circulation. Dans certains cas, mais certainement pas dans tous, l'implantation d'un nouveau chemin de fer a été une solution de rechange à la cessation d'exploitation d'une ligne et à son abandon.

Collectivement, les transporteurs ferroviaires de marchandises autres que le CN et le CFCP sont souvent appelés « chemins de fer d'intérêt local ». Dans certaines provinces, la loi régissant l'établissement et l'exploitation de ces derniers s'appelle *Loi sur les chemins de fer d'intérêt local* ou une variante quelconque de ce nom. Il n'y a aucune définition officielle d'un chemin de fer d'intérêt local, de sorte qu'une catégorisation un peu plus rigoureuse de ce type de compagnies ferroviaires serait sans doute souhaitable. Néanmoins, nous avons utilisé le terme *chemin de fer d'intérêt local* comme expression fourre-tout englobant tous les transporteurs ferroviaires de marchandises autres que le CN et le CFCP.

Le tableau 1 (page 3) fournit un résumé des statistiques sur les installations, les opérations, le trafic et la situation financière des compagnies ferroviaires pour 1998 (année de disponibilité la plus récente), réparties entre les compagnies ferroviaires de

---

<sup>2</sup> Un petit nombre de nouveaux compagnies ferroviaires touristiques et patrimoniaux transportant des voyageurs ont également été établis et chargés d'exploiter de courts tronçons de lignes abandonnées ou des services touristiques sur des lignes à trafic marchandises.

catégorie I et les chemins de fer d'intérêt local. Ces derniers ont exploité quelque 11 000 km de première voie principale, soit près de 23 p. 100 de l'ensemble du réseau canadien. Lorsque l'analyse tient compte de toutes les voies, la part de ces compagnies ferroviaires tombe à 19 p. 100, étant donné que ceux-ci ont en général moins de voies doubles, de voies de triage, de voies d'évitement ou de garage, et d'autres voies accessoires.

En matière de rendement, les statistiques montrent que les chemins de fer d'intérêt local ont manutentionné et transporté 104 des 320 millions de tonnes de marchandises acheminées au Canada, ce qui correspond à 32 p. 100 du total. Mais le nombre de tonnes manutentionnées peut induire en erreur puisqu'il y a nécessairement des chevauchements. Un envoi peut être transporté d'abord par un chemin de fer d'intérêt local, puis réexpédié au CFCP, puis confié au CN, et livré enfin par un deuxième chemin de fer d'intérêt local.<sup>3</sup> Une analyse des statistiques plus détaillée du trafic fournies par Statistique Canada donne à penser qu'environ 10 p. 100 de l'ensemble du tonnage transporté représente des marchandises manutentionnées par plus d'un chemin de fer.<sup>4</sup>

**Tableau 1 Statistiques sommaires de l'industrie canadienne du transport ferroviaire - 1998**

	CN et CFCP	Chemins de fer d'intérêt local	Totaux	Pourcentages relatifs aux chemins de fer d'intérêt local
<b>Installation, matériel, emplois</b>				
Première voie principale	37 707	11 089	48 796	22,7 %
Voies exploitées	59 118	14 026	73 144	19,2 %
Locomotives disponibles	2 539	526	3 065	17,2 %
(Y compris les locomotives voyageurs)	14	30	44	68,2 %
Wagons de marchandises	92 719	12 957	105 676	12,3 %
Emplois	36 410	5 712	42 122	13,6 %
<b>Trafic</b>				
Tonnes de marchandises payantes au départ (milliers)	186 111	74 049	260 160	28,5 %
Tonnes de marchandises payantes manutentionnées (milliers)	216 223	103 859	320 082	32,4 %
Tonnes-km payantes (millions)	268 737	30 771	299 508	10,3 %
Longueurs de trajet moyennes (km)	1 243	296	936	31,7 %
Charges par wagon moyennes (tonnes)	62	98	65	151,9 %

<sup>3</sup> Il s'agit ici d'une situation qu'on pourrait qualifier d'extrême, mais elle reflète l'acheminement réel de certains envois. La plupart du temps, toutefois, les transbordements entre compagnies ferroviaires ne visent que deux transporteurs ferroviaires.

<sup>4</sup> À noter également qu'au moins 12 p. 100 de l'ensemble du tonnage signalé dans le cas des chemins de fer d'intérêt local correspond à un chevauchement des transports de minerai de fer des deux groupes de compagnies ferroviaires.

Voyageurs-km (milliers)	0	80 234	80 234	100,0 %
<b>Opérations</b>				
Trains-km marchandises (milliers)	106 326	10 824	117 150	9,2 %
Trains-km voyageurs (milliers)	0	993	993	100,0 %
Locomotives-km marchandises (millions)	256 394	23 700	280 094	8,5 %
Wagons-km marchandises (millions)	6 987 587	590 284	7 577 871	7,8 %
Consommation de carburant diesel (milliers de litres)	1 818 495	252 130	2 070 625	12,2 %
<b>Résultats financiers</b> (milliers de dollars)				
Recettes marchandises	6 104 806	681 879	6 786 685	10,0 %
Recettes d'exploitation totales	6 436 304	778 254	7 214 558	10,8 %
Dépenses totales	5 828 348	699 308	6 527 656	10,7 %
Revenu d'exploitation	607 956	78 946	686 902	11,5 %
Revenu net après impôts/postes extraordinaires	296 291	(35 931)	260 360	n/a
<b>Investissement net</b> (milliers de dollars)				
Terrains	220 397	47 126	267 523	17,6 %
Voies et structures	8 023 531	1 263 032	9 286 563	13,6 %
Matériel roulant	2 312 925	122 790	2 435 715	5,0 %
Matériel intermodal	168 866	817	169 683	0,5 %
Autre matériel	331 767	26 155	357 922	7,3 %
Totaux	11 057 486	1 459 920	12 517 406	11,7 %
Source : <i>Le transport ferroviaire au Canada</i> , n° 52-216 au catalogue de Statistique Canada.				

Les données indiquent également qu'un peu moins de 25 p. 100 de l'ensemble du trafic ferroviaire canadien est manutentionné par des compagnies ferroviaires autres que le CN ou le CFCP pendant au moins une partie du trajet, et que de 10 à 15 p. 100 du trafic du CN et du CFCP a son point d'origine ou d'arrivée sur les lignes de chemin de fer d'intérêt local.

Une mesure un peu plus « exacte » du trafic marchandises est la tonne-km payante. Les chemins de fer d'intérêt local comptent pour 31 des 300 milliards de tonnes-km, soit un peu plus de 10 p. 100 du total. Ce chiffre correspond également aux statistiques des recettes, qui montrent que ces compagnies ferroviaires représentent un peu moins de 11 p. 100 du total des recettes marchandises. On pourrait interpréter le nombre de tonnes-km relativement faible des compagnies ferroviaires en question, et leurs recettes moindres, comme indiquant que ces derniers sont un peu moins importants qu'on aurait pu le croire. Toutefois, ils reflètent le fait que la longueur de trajet moyenne est beaucoup plus grande dans le cas du CN et du CFCP que dans celui des chemins de fer d'intérêt local. À souligner également qu'une partie du trafic des chemins de fer d'intérêt local alimente les lignes du CN et du CFCP, et que ce trafic n'est pas exclusif auxdites compagnies ferroviaires.

Les données qui figurent au tableau 1 sont périmées depuis deux ans, de sorte qu'elles sous-estiment tant l'importance absolue que l'importance relative du volet « chemins de fer d'intérêt local » de l'industrie du transport ferroviaire. En 1999 et 2000, quelque 15 chemins de fer d'intérêt local ont été implantés ou augmentés, ce qui a comporté une autre cession de 3 000 km de lignes du CN et du CFCP aux compagnies ferroviaires en question.<sup>5</sup> Nous pensons également que les totaux de Statistique Canada relatifs à l'industrie du transport ferroviaire ne comprennent peut-être pas toutes les données sur certains des petits chemins de fer d'intérêt local. Mais cette sous-estimation risque fort d'être plutôt mineure puisque l'ensemble des activités d'une demi-douzaine des chemins de fer d'intérêt local de moindre envergure ne représenteraient que 1 p. 100 du total signalé pour toute l'industrie des chemins de fer d'intérêt local.

### **Chemins de fer d'intérêt local**

Même si on ne le voit pas vraiment à la lumière des données du tableau 1 ou des données sous-jacentes de l'industrie des chemins de fer d'intérêt local qu'on peut obtenir de Statistique Canada, la taille de ces compagnies ferroviaires varie énormément de l'un à l'autre. Le plus gros chemin de fer d'intérêt local est BC Rail, qui exploite plus de 2 300 km de voies. En 1998, il a manutentionné 15 millions de tonnes de marchandises payantes, ce qui représentait quelque 7,2 milliards de tonnes-km.<sup>6</sup> Ce dernier chiffre compte pour 24 p. 100 du total de tonnes-km signalé pour l'ensemble de l'industrie des chemins de fer d'intérêt local. À l'autre extrémité de l'éventail, le plus petit chemin de fer d'intérêt local est peut-être le Grand Forks Railway, qui exploite une zone de manoeuvre de 3 km à Grand Forks (C.-B.).

À noter également qu'il y a plus de 200 entreprises de manoeuvre au Canada, qui sont des entreprises privées non considérées comme des compagnies ferroviaires<sup>7</sup>, et par conséquent non assujetties à une réglementation économique quelconque. Quelques-unes de ces entités industrielles sont exploitées en vertu d'un contrat, par des chemins de fer d'intérêt local. Et surtout, il y a peu de services de manoeuvre industriels dont la taille dépasse celle de certains des plus petits chemins de fer d'intérêt local en ce qui a trait aux

---

<sup>5</sup> Nous faisons observer également que certains des chemins de fer d'intérêt local établis en 1998 ont amorcé leurs activités tard cette année-là, de sorte qu'une grande partie des données de trafic annuel et des autres données de ces compagnies ferroviaires a sans doute été englobée dans les données de trafic annuel et autres du CN ou du CFCP.

<sup>6</sup> BCR Group of Companies, *1999 Annual Report* (Rapport annuel de 1999), notes des états financiers consolidés.

<sup>7</sup> Certaines de ces compagnies avaient été considérées comme des compagnies ferroviaires à une certaine époque antérieure, et quelques-unes ont encore le terme « chemin de fer » dans leur nom courant.

voies exploitées, à l'étendue du parc de locomotives et au volume de trafic manutentionné. Nous ne les avons pas pris en compte lors de notre analyse.

Le large éventail d'activités de l'industrie est attesté également par le fait que quelque 39 millions de tonnes de minerai de fer ont, en 1998, été acheminées à l'origine par des compagnies ferroviaires spécialisés dans le transport de minerai, au Labrador et dans le Bas-Saint-Laurent.<sup>8</sup> Même si ces compagnies ferroviaires possèdent moins de voies que BC Rail, le total de leurs transports de marchandises a été de l'ordre de 14 à 15 millions de tonnes-km, soit un peu moins que la moitié du nombre de tonnes-km de l'ensemble de l'industrie des chemins de fer d'intérêt local.

Dans l'ensemble, nous avons recensé plus de 150 compagnies ferroviaires au Canada, y compris les compagnies américaines exerçant leur activité au Canada, les compagnies ferroviaires touristiques et patrimoniales, les sociétés de portefeuille ferroviaires et les filiales hors exploitation. Ces compagnies sont énumérées à l'annexe A.

### **Propriété des chemins de fer d'intérêt local**

Bien que bon nombre des nouveaux chemins de fer d'intérêt local aient été créés comme compagnies ferroviaires distinctes en vertu d'une loi fédérale ou provinciale appropriée, la propriété multiple signifie qu'il y a moins de compagnies ferroviaires véritables qu'on aurait pu le penser. La plupart des nouveaux chemins de fer d'intérêt local appartiennent à des sociétés de transport spécialisées dans l'exploitation de petites compagnies ferroviaires.

La RailAmerica, dont le siège est en Floride, possède<sup>9</sup> huit lignes de chemin de fer canadiennes qui représentent plus de 2 000 milles de voies et s'occupent d'acheminer environ 200 000 wagons complets.<sup>10</sup> Si elle était tenue pour une entité distincte, la RailAmerica serait la troisième plus grande compagnie ferroviaire canadienne. Dans sa

---

<sup>8</sup> Une petite proportion du trafic minéralier a été acheminée par l'Algoma Central Railway. Mais au début de l'an 2000, l'ACR avait cessé d'effectuer ces transports.

<sup>9</sup> Le terme « possède » est utilisé ici au sens large, et il désigne la propriété de la compagnie ferroviaire et des droits d'exploitation, mais non la propriété réelle des voies. Dans certains cas, le CN et le CFPC n'ont fait que louer les voies et les droits d'exploitation à un chemin de fer d'intérêt local, et dans d'autres, les municipalités possèdent les voies et passent un contrat avec des compagnies ferroviaires privés pour l'exploitation de ces dernières.

<sup>10</sup> Ces dernières années, la RailAmerica a acheté la RailTex, dont le siège est aux États-Unis, et la RailLink, basée à Edmonton. Ces deux dernières compagnies exploitaient divers chemins de fer d'intérêt local canadiens. Grâce à ces achats, elle a acquis une participation de 25 p. 100 dans un autre chemin de fer d'intérêt local, la Société des compagnies ferroviaires du Québec. Elle a vendu cette participation en l'an 2000. Elle a également vendu son plus petit chemin de fer canadien, l'Ontario L'Original Railway, à la SCFQ.

publicité, elle se qualifie de « transporteur ferroviaire mondial en ce qui a trait aux services d'intérêt local et aux services régionaux ». Elle exploite plus de 50 compagnies ferroviaires qui possèdent 12 500 milles de voie au Canada, aux États-Unis, en Australie et au Chili. Ses activités canadiennes ont compté pour 15,6 p. 100 de ses recettes totales en 1999, lesquelles ont totalisé 125 millions de dollars US.

D'autres conglomérats de chemins de fer d'intérêt local sont les suivants :

- OmniTRAX, qui possède trois lignes canadiennes totalisant plus de 1 200 milles, outre le port de Churchill. Cette compagnie dont le siège est aux États-Unis exploite une douzaine de compagnies ferroviaires nord-américains, ainsi que des installations de manoeuvre et des terminaux au nom d'autres compagnies ferroviaires et expéditeurs.
- La Société des compagnies ferroviaires du Québec (SCFQ), qui possède six compagnies ferroviaires du nord du Nouveau-Brunswick, du sud du Québec et de l'est de l'Ontario, et qui en exploite deux autres au nom de leurs propriétaires, qui sont des municipalités ou des expéditeurs. Au total, la SCFQ a compétence sur environ 1 000 milles de lignes de chemin de fer.
- La Genesee Rail-One, qui exploite deux compagnies ferroviaires canadiens totalisant environ 500 milles de voie, et qui appartient dans la proportion de 95 p. 100 à la Genesee & Wyoming Inc., basée au Connecticut, laquelle exploite plus de 5 400 milles de voie dont elle est propriétaire ou qu'elle loue, et pour lesquels elle octroie les droits de circulation afférents, dans quatre pays. La GWI fournit également sous contrat des services de manoeuvre.
- L'Iron Road, qui est très présente en Nouvelle-Angleterre et qui exploite quatre compagnies ferroviaires en Nouvelle-Écosse, dans l'est du Nouveau-Brunswick et au Québec, totalisant 400 milles de voie.

Il y a également quelques autres petites compagnies de chemin de fer d'intérêt local spécialisées exerçant leur activité au Canada. La Cando Contracting de Brandon possède un chemin de fer au Manitoba et dans le nord de l'Alberta, et exploite deux courtes lignes ontariennes appartenant à une municipalité. Elle fournit également des services de manoeuvre industriels ainsi que des services de construction et de démantèlement d'embranchements. Quant au Trillium Railway de Port Colborne, il exploite trois lignes du sud-ouest de l'Ontario, qui totalisent 86 milles de voie, et il a une participation du tiers dans le Kelowna Pacific Railway, qui exploite 104 milles de voie. Quatre autres chemins de fer d'intérêt local canadiens sont la propriété d'autres sociétés de transport dont le siège est aux États-Unis.

Quelques autres compagnies ferroviaires appartiennent à des expéditeurs, en particulier ceux qui transportent du minerai de fer. La Compagnie de chemin de fer Roberval-Saguenay appartient par exemple à l'Alcan. Quant au Grand Forks Railway et

au Minnesota, Dakota & Western, ce sont des exemples de petites compagnies ferroviaires appartenant eux aussi à des expéditeurs. Bien que ces compagnies ferroviaires se chargent en général de leur propre trafic, bon nombre d'entre eux sont des transporteurs publics qui manutentionnent et transportent des marchandises pour le compte d'autres expéditeurs.

Par ailleurs, un certain nombre de chemins de fer d'intérêt local appartiennent à des municipalités. En Ontario, il y a participation municipale dans les compagnies de chemin de fer Arnprior and Nepean, Barrie-Collingwood, Guelph Junction, Orangeville and Brampton, et Port Colborne Harbour. Le Chemin de fer de la Gaspésie est de propriété municipale. Il y a également participation municipale dans la compagnie Red Coat Road & Rail, et peut-être dans d'autres chemins de fer d'intérêt local de la Saskatchewan. Bien que chaque cas soit unique<sup>11</sup>, un commun dénominateur des compagnies ferroviaires d'appartenance municipale paraît être que leur trafic de base n'est pas assez rémunérateur pour attirer un exploitant commercial en mesure de couvrir les coûts d'investissement initiaux et permanents uniquement grâce aux tarifs marchandises. Un autre sujet d'intérêt commun est la participation des expéditeurs dans les chemins de fer d'intérêt local de compétence municipale.

Deux des grands chemins de fer d'intérêt local établis de longue date appartiennent à leurs provinces respectives : BC Rail et l'Ontario Northland Railway.<sup>12</sup> Chacun a un réseau marchandises de base qui semble rentable en soi, mais chacun exploite également des embranchements et des services voyageurs qui ne seraient pas rentables sans le soutien financier du gouvernement.

Des compagnies ferroviaires américaines exploitent par ailleurs de courts embranchements au Canada. Le BNSF se rend jusqu'à Vancouver et à deux petites localités du sud de la Colombie-Britannique. Il détient en outre des droits de circulation à Winnipeg. Le Union Pacific exploite quelques kilomètres de voie outre-frontière, c'est-à-dire au Canada, pour assurer la liaison avec le réseau du CFCP dans le sud de la Colombie-Britannique. Tant la CSX que le NS exercent leur activité dans le sud de l'Ontario. La première exploite également un court embranchement qui passe à Montréal. Au Nouveau-Brunswick, le Springfield Terminal Railway exerce son activité depuis le Maine jusqu'à St Stephen,

---

<sup>11</sup> Dans un cas en particulier, le fait pour un chemin de fer de propriété municipale de pouvoir répondre plus facilement aux exigences réglementaires visant la construction d'un nouveau tronçon de voie a été déterminant. Dans un autre, la municipalité possédait la plus grande partie du chemin de fer depuis cent ans et l'avait louée à bail au CFCP. Ce dernier n'a pas voulu renouveler le bail.

<sup>12</sup> L'Ontario envisage actuellement une restructuration de la Commission de transport Ontario Northland, qui pourrait comporter le dessaisissement de certains composants du réseau ferroviaire. Voir par exemple *La CTON rend publique une étude sur l'amélioration du service* : [www.ontc.on.ca/français/01corp/12042000français.html](http://www.ontc.on.ca/français/01corp/12042000français.html).

pour aller livrer la production d'une usine de produits forestiers basée aux États-Unis à des compagnies ferroviaires de liaison canadiens, qui les acheminent vers des destinations situées aux États-Unis. Les compagnies ferroviaires américains qui viennent exercer leur activité au Canada n'y assurent pas beaucoup de dessertes locales. Leur but principal est d'échanger des marchandises transportées sur grande distance avec leurs homologues canadiens, ou de fournir des transports grande distance à destination ou en provenance des États-Unis aux expéditeurs établis près de leurs lignes.

Après avoir tenu compte des chemins de fer d'intérêt local appartenant à d'autres transporteurs ferroviaires ou chemins de fer d'intérêt local, soit les grands compagnies ferroviaires américains qui fournissent des services au Canada et les compagnies ferroviaires appartenant à des expéditeurs ou au gouvernement, nous avons déterminé qu'il y a tout au plus trois ou quatre chemins de fer d'intérêt local vraiment indépendants qui exercent leur activité au Canada.

Dans le présent exposé sur la propriété des chemins de fer d'intérêt local, il importe enfin de se souvenir que les cas où des compagnies ferroviaires ont de multiples propriétés ne sont en général pas simplement le fait d'une société de portefeuille qui effectue surtout des investissements indépendants dans une industrie donnée. Il y a habituellement un désir de coopération entre les compagnies ferroviaires. La société de portefeuille fournit souvent des services administratifs centraux, des services techniques et d'autres services de soutien à tous ses compagnies ferroviaires. Certaines sociétés de ce genre s'occupent de répondre à tous les besoins, sauf les besoins quotidiens en unités motrices. Il arrive souvent qu'un chemin de fer exerce certaines fonctions au nom de la plupart ou de l'ensemble des autres compagnies ferroviaires de son groupe. Dans le cas de la RailAmerica, par exemple, le centre de régulation de l'Ottawa Valley Railway se charge de la régulation de la plupart des opérations ferroviaires canadiennes, tandis que le centre d'appui à la clientèle est situé sur le réseau du Cape Breton and Central Nova Scotia Railway, à Stellarton (N.-É.).

À noter également que peu de compagnies ferroviaires appartenant à des transporteurs ferroviaires d'intérêt local sont contigus, de sorte qu'ils ne sont généralement pas exploités en tant que réseau intégré. Mais il existe certaines exceptions à cet égard. Trois des lignes de la Société des compagnies ferroviaires du Québec, au Nouveau-Brunswick et dans l'est du Québec, assurent des liaisons de bout en bout et, par souci d'efficacité, sont exploitées comme un chemin de fer unique. En outre, les lignes de l'Iron Road dans l'est du Québec et en Nouvelle-Angleterre sont généralement exploitées en tant que réseau plutôt que lignes de chemin de fer distinctes.

### **Catégorisation des chemins de fer d'intérêt local**

Comme nous l'avons vu, l'expression *chemin de fer d'intérêt local* est souvent utilisée pour désigner les transporteurs ferroviaires de marchandises autres que le CN et le CFCP. D'autres analystes l'utilisent pour désigner les nouvelles compagnies ferroviaires créées au cours de la dernière décennie par suite de cessions de lignes par le CN et le CFCP.

Comme nous l'avons vu également, il existe un très large éventail de transporteurs ferroviaires de marchandises, dont la taille, la densité du trafic, la nature des opérations et le mode de propriété sont différents. Même si nous continuons à faire de « chemin de fer d'intérêt local » une expression fourre-tout englobant tous les compagnies ferroviaires qui transportent des marchandises et qui ne sont pas le CN ou le CFCP, nous faisons observer qu'il existe des catégorisations évidentes qui faciliteront l'analyse de l'industrie, à savoir :

- **Compagnies ferroviaires régionaux.** Ceux-ci comprennent les compagnies ferroviaires qui desservent une foule de clients divers dans une région donnée. Un chemin de fer régional peut avoir ses propres embranchements ou exercer son activité presque uniquement sur les lignes principales. L'une de ses principales caractéristiques est son aptitude à servir une clientèle de base diverse plutôt que de compter sur quelques gros expéditeurs seulement. Une autre caractéristique est un certain volume de trafic local qui ne fait pas l'objet d'une correspondance avec un unique partenaire long parcours. Le British Columbia Railway en est un exemple typique. Un groupe de chemins de fer d'intérêt local interreliés pourrait également être considéré, dans son ensemble, comme un chemin de fer régional.
- **Compagnies ferroviaires de manoeuvre ou exploitant des gares.** Ceux-ci comprennent les compagnies ferroviaires effectuant de courts trajets, qui servent un certain nombre d'expéditeurs dans une très petite zone. Ils n'ont en général aucune activité de transport de ligne, et on leur confie peu de trafic faisant l'objet d'une correspondance avec d'autres compagnies ferroviaires, voire aucun. L'Essex Terminal Railway Company en est un exemple typique. Il est difficile de faire la distinction entre un chemin de fer de manoeuvre et un autre chemin de fer quelconque. On pourrait alléguer qu'un chemin de fer exploitant des gares est celui dont les parcours sont inférieurs à 50 km. On pourrait déclarer également qu'il s'agit tout simplement d'un chemin de fer qui est au service de tous les transporteurs longue distance du secteur, et non d'un seul partenaire long parcours.
- **Prolongements de compagnies ferroviaires américains au Canada.** Même s'ils peuvent être courts, et que certains peuvent avoir de faibles volumes de trafic, la plupart des compagnies ferroviaires américaines qui prolongent leurs activités ou effectuent des dessertes au Canada devraient être considérés comme de gros transporteurs de ligne. Leurs besoins en capital et leur façon d'y réagir sont semblables à ceux du CN et du CFCP.

- **Compagnies ferroviaires contrôlés par les expéditeurs.** Les compagnies ferroviaires qui transportent du minerai de fer (Chemin de fer Québec North Shore et Labrador, Wabush Railway et autres) sont typiques en ce sens qu'ils appartiennent à des expéditeurs. Bien qu'ils puissent être appelés à acheminer du trafic pour le compte d'autres expéditeurs, ils ont pour but de transporter leur propre marchandise. C'est pourquoi on peut souvent les tenir pour le prolongement du processus de production plutôt que comme de vraies compagnies ferroviaires.
- **Compagnies ferroviaires d'appoint ou de ramassage.** Ce sont des chemins de fer d'intérêt local typiques. La plupart d'entre eux servent quelques expéditeurs, et leur trafic est en majorité destiné à un partenaire long parcours ou en provenance de ce dernier. Le partenaire long parcours est généralement chargé de commercialiser le service. D'une certaine façon, ces compagnies ferroviaires de ramassage agissent comme entrepreneurs en transport pour le compte des compagnies ferroviaires effectuant des transports de ligne, au lieu d'être de vraies compagnies ferroviaires.

### Dépenses en capital des chemins de fer d'intérêt local

Il n'y a pas beaucoup de données disponibles sur les dépenses en capital des chemins de fer d'intérêt local. Bon nombre de ces derniers sont des compagnies dont les actions ne sont pas cotées en bourse et qui ne publient pas d'états financiers ni d'estimations de dépenses. Un fort pourcentage de chemins de fer d'intérêt local dont les actions sont cotées en bourse appartiennent à des compagnies américaines, dont les données sectorielles publiées n'établissent aucune distinction réelle entre les opérations ferroviaires canadiennes et américaines.

Statistique Canada fait état des dépenses en capital par type d'élément d'actif.<sup>13</sup> En 1997, les compagnies de chemin de fer ont déclaré des dépenses en capital totalisant 1,6 milliard de dollars, réparties comme suit<sup>14</sup> :

Ateliers et dépôts de locomotives :	18 millions \$
Voies :	571 millions \$
Ponts :	198 millions \$
Tunnels :	22 millions \$
Matériel roulant :	788 millions \$
<b>Total :</b>	<b>1 597 millions \$</b>

Le CN a signalé qu'au Canada, il avait effectué des investissements totalisant 529 millions de dollars en 1997, tandis que le CFCP a fait état d'investissements totalisant 862 millions de dollars pour l'implantation d'ajouts immobiliers en 1997. Le

<sup>13</sup> Statistique Canada, *Dépenses en immobilisations par type d'actif*, n° 61-223 au catalogue.

<sup>14</sup> Données tirées de l'annexe 2-2 du rapport de Transports Canada intitulé *Les transports au Canada en 1999*.

montant indiqué par ce dernier ne vise que ses dépenses relatives à ses services regroupés aux États-Unis et au Canada. En soustrayant les chiffres du CN et du CFCP du total national, nous estimons que les dépenses en capital des chemins de fer d'intérêt local, en 1997, ont été de l'ordre de 110 millions de dollars, à la fois pour les services marchandises et les services voyageurs. Nous pourrions ajouter un autre montant de 100 millions de dollars à notre estimation relative aux chemins de fer d'intérêt local, pour tenir compte du fait que les données du CFCP comprennent ses dépenses au titre de sa Soo Line<sup>15</sup> et des biens du Delaware and Hudson Railroad aux États-Unis.

Dans l'ensemble, nous sommes d'avis qu'en nous inspirant des estimations globales de Statistique Canada en matière de dépenses en capital, nous n'arriverons pas à une évaluation raisonnable de ces dernières dans le cas de l'industrie des chemins de fer d'intérêt local. Nous constatons par exemple que le BC Rail Group—dont le chemin de fer est le principal composant—a fait état d'acquisitions d'immobilisations totalisant 126 millions de dollars en 1997. Il est peu probable qu'un chemin de fer justifiant d'un peu moins du quart du trafic des chemins de fer d'intérêt local ait compté pour la moitié des dépenses en capital de ces derniers. Nous faisons remarquer également que les données de Statistique Canada n'établissent pas de catégorie pour les systèmes d'information et informatiques, alors que sur les dépenses en capital du CFCP en 1997, plus de 100 millions de dollars ont été consacrés à ces systèmes. Un bref examen des statistiques laisse entrevoir une incohérence ou incompatibilité semblable des données pour d'autres années.

Même si elles ne sont pas publiées, les données d'acquisitions d'immobilisations relatives aux compagnies ferroviaires longue distance ont été signalées dans le passé à Statistique Canada, pour que celui-ci les utilise en élaborant son rapport *Le transport ferroviaire au Canada*. Aucune donnée semblable ne semble disponible au sujet des chemins de fer d'intérêt local. La comparaison entre le solde d'actif d'ouverture et le solde d'actif de clôture afférents à ces derniers laisse entrevoir des acquisitions d'immobilisations nettes de l'ordre de 60 millions de dollars en 1996, et de 105 millions de dollars par année en 1997 et 1998. Comme les acquisitions d'immobilisations estimatives de BC Rail, indiquées plus haut, représenteraient la plupart de celles qui portent sur l'ensemble de l'industrie et qui ont été signalées, et que les données de l'industrie ne tiennent compte d'aucune mise hors service de biens<sup>16</sup>, nous pensons que les estimations tirées des

---

<sup>15</sup> Le CFCP a signalé des acquisitions d'immobilisations totalisant 87,5 millions de dollars pour la Soo Line, dans l'annexe 330 du rapport financier qu'il a présenté en 1997 au Surface Transportation Board des États-Unis.

<sup>16</sup> Au cours de certaines années, les investissements bruts de base relatifs à certaines catégories de biens connaissent une diminution.

données du rapport *Le transport ferroviaire au Canada* ne donnent pas une image exacte des investissements des chemins de fer d'intérêt local.

Nous faisons observer également que les statistiques des dépenses en capital pour la période pendant laquelle bon nombre de ces nouvelles compagnies ferroviaires ont été mis sur pied seront généralement rendues contestables par les investissements à effectuer pour acquérir des lignes du CN et du CFCP, et pour les exploiter en tant que nouvelles compagnies ferroviaires.

[L'Association des compagnies ferroviaires du Canada ne semble pas établir de données sur les dépenses en capital des chemins de fer d'intérêt local. Elle envisage actuellement d'effectuer un sondage auprès de ses membres et d'en fournir les résultats, soit pour la version définitive du présent rapport, soit directement au Comité d'examen.]

Les sections suivantes du présent chapitre font état de certains des besoins d'investissement de l'industrie des chemins de fer d'intérêt local.

### **Locomotives**

Ces dernières années, les locomotives ont été un volet important et très en évidence des dépenses en capital des compagnies ferroviaires. Le CN et le CFCP ont acquis quelque 600<sup>17</sup> locomotives neuves de grande puissance, essentiellement pour renouveler leurs parcs respectifs de locomotives d'une puissance de 3 000<sup>18</sup> chevaux-vapeur, en service depuis 20 à 30 ans. Trois de ces nouvelles locomotives peuvent remplacer jusqu'à cinq vieilles locomotives. En outre, les nouvelles locomotives réduisent la consommation de carburant de 17 à 21 p. 100. Vendues à un prix type d'environ 2,6 à 3,1 millions de dollars chacune, elles représentent au total un investissement dépassant de loin le milliard et demi de dollars. On peut s'attendre à ce qu'elles restent en service pendant 20 ans<sup>19</sup>, après quoi les compagnies ferroviaires devront déterminer s'il y a lieu de les remplacer. À noter que même si le CN et le CFCP ont acquis bon nombre de locomotives neuves, ils ont également conservé un nombre élevé de vieilles locomotives de faible puissance. Un grand nombre de ces dernières ont été reconstruites pour leur permettre d'être aussi puissantes que les neuves. Bien qu'elles aient dorénavant de nouvelles caractéristiques, une foule d'entre elles offrent toujours la technologie désuète des vieilles locomotives.

---

<sup>17</sup> Ils utilisent certaines de ces locomotives dans l'exercice de leurs activités aux États-Unis.

<sup>18</sup> Le CN exploitait également un certain nombre de vieilles locomotives de 3 600 chevaux-vapeur.

<sup>19</sup> Certaines des locomotives actuellement remplacées par les nouvelles unités motrices très puissantes sont en service depuis 30 ans. Or une période de 20 ans est considérée en général comme la vie utile d'une locomotive. Mais grâce à des révisions appropriées, les locomotives peuvent être maintenues en service pendant 40 ans ou plus.

L'acquisition de nouvelles locomotives n'a pas été le fait que des compagnies ferroviaires longue distance. BC Rail, l'Ontario Northland Railway et le Chemin de fer Québec North Shore et Labrador ont acheté de leur côté un nombre limité de nouvelles locomotives très puissantes. Aucun de ces compagnies ferroviaires ne passe pour avoir commencé à exécuter un programme de remplacement des locomotives qui aurait la même envergure que celui des compagnies ferroviaires longue distance. BC Rail et l'Ontario Northern Railway n'ont acheté chacun qu'une poignée de nouvelles locomotives, tandis que le QNS & L en a achetées 11. Mais ce dernier a modernisé ses 20 à 30 autres unités motrices de 3 000 chevaux-vapeur. BC Rail a amélioré lui aussi bon nombre de ses vieilles locomotives, ou acheté d'autres locomotives d'occasion ces dernières années.

En général, les chemins de fer d'intérêt local se sont tirés d'affaire avec des locomotives d'occasion. Il existe un bon marché secondaire des unités motrices en Amérique du Nord, bien qu'on ait signalé des pénuries à ce chapitre, vu que les sociétés de crédit-bail et les reconstruteurs doivent soutenir la concurrence des compagnies ferroviaires en exploitation pour obtenir du matériel d'occasion. C'est ainsi que l'Ottawa Central exerce son activité avec sept locomotives de manoeuvre<sup>20</sup> achetées au CFCP. La plupart ont été construites à l'origine vers la fin des années 1950, et reconstruites au milieu ou vers la fin des années 1980. Le New Brunswick East Coast Railway utilise 27 des anciennes locomotives de manoeuvre du CFCP—qui ont à notre avis été visées par le programme de reconstruction des années 1980—et 10 anciennes locomotives de ligne du CN, d'une puissance de 3 000 chevaux-vapeur. Ces dernières ont 30 ans et la plupart ont été reconstruites ou révisées par l'AMF, à Montréal. Le Chemin de fer de la baie d'Hudson (CFBH) exploite 22 locomotives acquises de divers fournisseurs, qui remontent à 1957. Le fer de lance de ses activités est une série d'unités motrices à quatre essieux et d'une puissance de 2 000 chevaux-vapeur construites en 1974 par la Montreal Locomotive Works, pour le compte du CN.<sup>21</sup> Le Manitoba Central exploite ses services grâce à quatre anciennes locomotives de manoeuvre du CN construites à l'origine dans les années 1950, puis reconstruites au début des années 1980.

L'exposé qui précède sur les parcs de locomotives ne tient compte que de quatre compagnies ferroviaires, mais il est représentatif de la puissance de traction générale que possèdent les nouveaux chemins de fer d'intérêt local.<sup>22</sup> Les grands chemins de fer

---

<sup>20</sup> Il s'agit de l'exploitation au printemps de 2000.

<sup>21</sup> Comme bien d'autres chemins de fer d'intérêt local, le CFBH possède également un certain nombre de vieilles locomotives supplémentaires qui ne sont pas en service mais qu'il a conservées pour leurs pièces.

<sup>22</sup> La Federal Railroad Administration des États-Unis estime que 87 p. 100 des locomotives utilisées par les chemins de fer d'intérêt local et les compagnies ferroviaires régionaux américains ont plus

d'intérêt local, dont le trafic de base est relativement élevé, ont tendance à utiliser des locomotives très puissantes, souvent devenues telles parce qu'elles ont été reconstruites. Quant aux petits chemins de fer d'intérêt local, qui se concentrent sur les manoeuvres de courte distance, ils ont tendance à utiliser du matériel relativement ancien. La plupart du temps, les locomotives des chemins de fer d'intérêt local sont identiques à celles des compagnies ferroviaires longue distance, la principale différence étant qu'une plus forte proportion des locomotives plutôt anciennes auxquelles font appel ces derniers ont été améliorées ou reconstruites au cours des deux dernières décennies.

L'une des questions souvent posées consiste à savoir si les chemins de fer d'intérêt local pourront participer à l'acquisition de nouvelles locomotives, et profiter des gains d'efficience découlant de la mise en service de ces dernières. La réponse est « non ». Les nouvelles locomotives sont lourdes, très puissantes et à six essieux, et elles ont été conçues pour les grandes lignes à forte densité de circulation. Elles ne sont pas adaptées au trafic et aux autres caractéristiques de bien des chemins de fer d'intérêt local, dont les trains sont souvent courts, plus lents que la plupart des trains de grandes lignes, et appelés à changer de client en cours de route, facteurs dont aucun ne justifie qu'on ait recours à elles. En outre, un certain nombre de nouveaux chemins de fer d'intérêt local exploitent des voies qui ne sont pas adaptées aux locomotives à six essieux.

D'autres chemins de fer d'intérêt local, qui ont la superstructure de voie adaptée aux lourdes locomotives à six essieux et aux courants de trafic, ce qui pourrait leur permettre de recevoir les nouvelles locomotives, ne peuvent en justifier le coût en capital élevé puisque celles-ci seraient trop peu utilisées. En outre, les locomotives de très grande puissance n'offrent pas le même degré de souplesse d'exploitation au sein d'un petit parc de locomotives. Quelques dirigeants de chemins de fer d'intérêt local ont mentionné qu'ils aimeraient posséder une nouvelle SD75 ou une nouvelle AC4400CW, mais qu'une telle acquisition n'aurait pas de sens dans leur cas. Ils ont indiqué également qu'ils n'avaient même pas le capital nécessaire pour payer le prix d'achat de 2,6 à 3,1 millions de dollars. On nous a dit que certains chemins de fer d'intérêt local utilisent à l'origine n'importe quelles locomotives disponibles, puis les remplacent par d'autres locomotives

---

de 20 ans, et que 1 p. 100 d'entre elles ont moins de 10 ans. En comparaison, 31 p. 100 des locomotives utilisées par les grandes compagnies de chemin de fer ont moins de 10 ans, et seulement 32 p. 100 d'entre elles en ont plus de 20. Un examen des parcs de locomotives des chemins de fer d'intérêt local canadiens montre que seulement 79 p. 100 d'entre elles ont plus de 20 ans, et 8 p. 100 ont moins de 10 ans. **Au moins** le tiers ou même la moitié des locomotives canadiennes qui ont 20 ans ou plus ont été reconstruites ou sensiblement améliorées.

d'occasion—ou entreprennent de les améliorer ou de les reconstruire—au fur et à mesure que la croissance de leur trafic l'exige et que leurs gains le leur permettent.<sup>23</sup>

On nous a dit également qu'une locomotive de faible puissance pourrait être obtenue pour aussi peu que 75 000 \$, mais qu'elle était susceptible d'entraîner des frais de réparation et d'amélioration se chiffrant entre 50 000 et 150 000 \$. Des locomotives reconstruites peuvent être acquises pour aussi peu que 250 000 à 500 000 \$, selon leur type. Des locomotives de grandes lignes entièrement reconstruites et d'une puissance de 3 000 chevaux-vapeur coûtent environ 1,2 million de dollars l'unité.

Il n'y a presque aucune nouvelle locomotive de manoeuvre et d'embranchement disponible sur le marché et qui, comparativement aux locomotives actuelles, améliorera autant le rendement que les nouvelles locomotives très puissantes. La division spécialisée (Electro-Motive Division) de General Motors commercialise une locomotive de 1 500 chevaux-vapeur et une autre de 2 000 chevaux-vapeur, pour la circulation sur les embranchements. Ce sont des unités reconstruites pour le compte de GM par l'un des reconstruc-teurs de locomotives, plutôt que des locomotives vraiment nouvelles. Certaines des caractéristiques de ces dernières ont été incorporées aux locomotives existantes au cours de révisions et d'améliorations successives. Une autre caractéristiques des nouvelles locomotives, c'est qu'elles ont été conçues pour répondre aux normes d'émission plus rigoureuses actuellement instaurées aux États-Unis. Nous croyons savoir que peu d'entre elles ont été vendues, car les compagnies ferroviaires préfèrent apporter leurs propres améliorations ou traiter directement avec les reconstruc-teurs.

Au cours des dix à quinze prochaines années, on pourrait s'attendre à ce que la moitié des quelque 700 locomotives utilisées au Canada par les chemins de fer d'intérêt local exigent certains travaux d'amélioration ou de reconstruction. Au prix moyen de 500 000 \$ chacune, cela suppose un engagement financier de l'ordre de 175 millions de dollars, soit environ 1,5 p. 100 des recettes annuelles. Ces fonds seront toutefois répartis inégalement : ce sont les petits chemins de fer d'intérêt local à faible revenu qui en bénéficieront vu que les deux principaux (le QNS & L et BC Rail) exercent actuellement leur activité grâce à un gros parc de locomotives neuves ou améliorées.

Advenant l'imposition de contrôles plus rigoureux des émissions des compagnies ferroviaires au Canada, il faudra engager des frais de reconstruction bien supérieurs à

---

<sup>23</sup> Certaines compagnies ont compté sur des locomotives relativement coûteuses, prises à bail, au cours de leur période de démarrage, c'est-à-dire pendant qu'elles se constituaient un parc de locomotives permanent.

ceux que nous avons mentionnés, car de nouveaux générateurs de force motrice et d'autres sous-systèmes perfectionnés seront nécessaires.

### **Voies**

C'est le maintien de la superstructure de la voie qui doit surtout faire l'objet des dépenses en capital permanentes des compagnies ferroviaires. Un chemin de fer doit au minimum effectuer le renouvellement des traverses, du ballast et des rails pour fournir des services sécuritaires et rester en affaires. Ensuite, il doit dépenser davantage à long terme pour assurer le bon état des voies. Il peut reporter ces dépenses s'il manque de liquidités, mais ce report réduira tôt ou tard la vitesse des trains, diminuera la qualité des services et augmentera les frais d'exploitation.

Un chemin de fer doit dépenser davantage pour se rétablir des périodes d'entretien différé ainsi que de diminution de la vitesse et d'observation d'autres restrictions. Il doit entre autres effectuer des dépenses semblables pour améliorer l'état des voies et augmenter la vitesse afin d'accroître son rendement ou de fournir un meilleur service à la clientèle.

Il y a de nombreuses différences en matière de classification et d'état des voies des chemins de fer d'intérêt local. On nous a dit qu'une dépense en capital nominale de l'ordre de 2 500 à 7 500 \$ le km par année serait peut-être probable pour tous ces compagnies ferroviaires, sauf ceux qui ont la plus faible densité de trafic, et ceux qui ont la plus forte. Mais pour bien des lignes, les dépenses ont été reportées, et il faudra investir davantage à court terme pour que les opérations ferroviaires se poursuivent au niveau précisé. Des reports d'entretien cumulatifs pouvant atteindre de 20 000 à 25 000 \$ le km ont été mentionnés dans le cas de certaines voies canadiennes.

En tant que solution de rechange à l'investissement permanent dans l'amélioration des voies, certains exploitants de chemins de fer d'intérêt local trouveront peut-être avantageux d'exploiter une ligne en se conformant à des exigences moindres plutôt que d'effectuer les investissements qui seraient autrement exigés. Cela suppose que les expéditeurs ne s'opposeraient pas à la diminution de la vitesse. Mais cette stratégie ne saurait durer toujours. Même s'il faut peut-être une décennie pour que les voies se détériorent, des investissements seront tôt ou tard indispensables pour que la ligne reste en service. Vu que même avant de céder des lignes à des chemins de fer d'intérêt local, les grands compagnies ferroviaires les avaient laissées se détériorer un peu, et que

d'autres limitations de vitesse avaient été imposées dans certains secteurs, les possibilités de reporter les dépenses en capital au titre des voies étaient limitées.<sup>24</sup>

Nous constatons qu'un exploitant de chemin de fer d'intérêt local a commencé à exécuter un programme d'investissement à long terme relatif aux voies, à un niveau de dépenses de 4 700 \$ le km par année. Un autre exploitant a investi un minimum de 5 000 \$ le km dans l'entretien et le renouvellement des voies au cours de sa première année d'exploitation.

Les ponts sont une préoccupation principale de certains chemins de fer d'intérêt local puisque les besoins en capital de ces derniers sont généralement plus concentrés. Il arrive souvent que les dépenses relatives à l'entretien et au renouvellement des ponts ne puissent être étalées sur une certaine période, et leur report n'est peut-être pas une option valable. On nous a parlé de cas où des ponts principaux font d'ores et déjà l'objet de restrictions de vitesse et autres. L'exploitant d'un chemin de fer d'intérêt local a mentionné que les estimations d'un programme quinquennal de renouvellement des ponts avaient de quoi effrayer les intéressés, et il a exprimé une certaine inquiétude au sujet de la viabilité de sa compagnie si jamais les ponts majeurs posaient un problème. Nous faisons remarquer que la nécessité de remettre en état ces derniers s'est révélée un point de décision pour les compagnies ferroviaires. La fermeture et l'abandon partiels d'une ligne ont parfois été provoqués par un impératif de taille, soit celui d'investir dans le ou les ponts afférents, vu que le trafic de base était faible. Nous n'avons pu déterminer dans quelle mesure certains ponts posaient de graves problèmes pour des chemins de fer d'intérêt local canadiens, mais nous constatons qu'aux États-Unis, les travaux de réfection des ponts sont considérés comme un volet important de la remise en état nécessaire des voies. Toutefois, on peut raisonnablement supposer que l'exploitant d'un chemin de fer d'intérêt local n'aurait pas manqué d'inspecter les ponts avant d'acheter ou de louer une ligne, et que la nécessité d'un renouvellement important aurait été reflétée dans les accords financiers conclus entre ce chemin de fer et le chemin de fer effectuant des transports de ligne qui lui cède cette ligne.

#### *Charges plus lourdes par essieu*

Pendant des années, la norme sur la capacité des voies permettait la circulation de wagons de 263 000 lb. La plupart des grandes lignes pourraient recevoir ces wagons, bien qu'un nombre important d'embranchements soient limités à des wagons de 250 000, 220 000, ou dans certains cas 177 000 lb. Or une nouvelle norme relative aux grandes lignes,

---

<sup>24</sup> Un nouveau chemin de fer d'intérêt local, le Québec Central, assure le service sur une voie qui a essentiellement été abandonnée.

autorisant un poids de 286 000 lb, a été adoptée par la plupart des compagnies ferroviaires d'intérêt général (grandes lignes), et certaines compagnies ferroviaires américains envisagent la circulation de wagons de 315 000 lb. Les compagnies ferroviaires qui effectuent des transports de ligne ont amélioré une grande partie de leurs réseaux de grandes lignes respectifs, et certains de leurs embranchements importants. La nouvelle norme prévoit un relèvement de 10 p. 100 de la limite de charge, et une augmentation beaucoup moindre des frais d'exploitation.

Bon nombre de petites compagnies ferroviaires s'attendent à faire circuler des wagons plus lourds, condition qui leur serait imposée par les compagnies ferroviaires longue distance, dont les clients exigent ce genre de service. On exige de plus en plus l'accès des wagons de 286 000 lb aux lignes des chemins de fer d'intérêt local, ne serait-ce que pour maintenir une certaine souplesse d'exploitation. Ce ne seront toutefois pas tous les chemins de fer d'intérêt local qui auront besoin de se conformer à cette exigence. Lorsque cela est souhaitable en pratique, la question des coûts vise expressément un endroit donné. Certains chemins de fer d'intérêt local exigent un investissement différentiel minime, alors que d'autres exigent un investissement bien supérieur à celui que justifieraient les réductions de frais d'exploitation locales. Un facteur important est le nombre de ponts sur la ligne, et leur état, ainsi que les dimensions et l'âge des rails. Même là où ces composants du réseau peuvent recevoir les wagons d'un poids supérieur par essieu, leur vie utile en sera raccourcie et c'est plus tôt que prévu qu'il faudra effectuer des investissements importants pour renouveler les voies et la superstructure.

Les investissements signalés par des chemins de fer d'intérêt local américains relativement à des améliorations récentes visant à porter la capacité des voies à 286 000 lb montrent bien la diversité desdits investissements. Les coûts signalés dans le cas de deux lignes ont varié de 60 000 \$CAN à 100 000 \$CAN par kilomètre de voie (4 millions de dollars US pour un tronçon de 60 milles exigeant des travaux de renouvellement des ponts, des traverses et du ballast, et 2 millions de dollars US pour un tronçon de 20 milles exigeant le remplacement des rails de 90 lb par des rails de 115 lb).<sup>25</sup> Une autre ligne d'une longueur de 242 milles n'a exigé que des améliorations localisées visant 2,5 milles de rails, 10 000 traverses et des travaux de nivellement, au prix de 2,4 millions de dollars US (6 000 \$CAN par km).<sup>26</sup> Elle était en assez bon état avant les travaux d'amélioration, alors que les autres lignes indiquées semblaient en assez piètre état, ce qui limitait peut-être un peu la capacité. Certains compagnies ferroviaires font

---

<sup>25</sup> *Progressive Railroading*, décembre 2000.

<sup>26</sup> *Progressive Railroading*, novembre 2000.

savoir qu'ils sont disposés à faire circuler des wagons lourds à une vitesse restreinte sur leurs lignes d'une capacité de 263 000 lb, moyennant des frais d'amélioration minimales.

Comparativement aux investissements précités, une étude technique récente effectuée pour le compte de l'American Short Line and Regional Railroad Association (ASLRRA) a permis d'en arriver à la conclusion que l'adoption d'une norme autorisant les wagons de 286 000 lb sur les voies de tous les chemins de fer d'intérêt local et les compagnies ferroviaires régionaux américains coûterait en moyenne 130 000 \$CAN par km.<sup>27</sup> Cette moyenne représente environ trois fois le total des recettes annuelles par km pour les chemins de fer d'intérêt local américains, et deux fois le total des recettes annuelles par mille pour les compagnies ferroviaires régionaux américains. Comme les compagnies ferroviaires régionaux sont mieux entretenus que les chemins de fer d'intérêt local, les ratios réels investissement-recettes seraient beaucoup plus élevés pour ces derniers, et plus faibles pour les premiers.

L'étude en question, qui était fondée sur un échantillon de 10 p. 100, a permis d'évaluer à environ 7 milliards de dollars US le besoin en capital des chemins de fer d'intérêt local et des compagnies ferroviaires régionaux américains. Elle a permis de déterminer que 22 p. 100 des ponts et 22 p. 100 des rails devaient être remplacés. Nous faisons toutefois observer que l'approche adoptée consistait à investir pour que l'état des voies soit conforme aux exigences à long terme de la circulation de wagons ayant une charge plus lourde par essieu. Elle n'indiquait pas le niveau d'investissement nécessaire pour assurer l'exploitation économique à long terme si jamais l'idée de faire circuler des wagons ayant une charge plus lourde par essieu était rejetée. Elle n'identifiait pas non plus les voies où un investissement ne serait pas justifiable. Nous constatons que bon nombre de chemins de fer d'intérêt local américains ne peuvent recevoir actuellement les wagons d'un poids limite de 263 000 lb prévus par la norme précédente régissant les compagnies ferroviaires d'intérêt général. Il n'en demeure pas moins que l'étude fournit une estimation du coût total à payer pour faire en sorte que les chemins de fer d'intérêt local et les compagnies ferroviaires régionaux américains aient une capacité opérationnelle à long terme conforme aux nouvelles normes de chargement.

Si cette estimation (relative à quelque 50 000 milles de lignes de chemins de fer d'intérêt local ou régionaux américains) pouvait s'appliquer au Canada, le coût total serait d'environ 2 milliards de dollars CAN. Toutefois, il est peu probable qu'elle soit directement applicable aux chemins de fer d'intérêt local canadiens. Lorsqu'un

---

<sup>27</sup> A. Zarembski, *Heavy Axle Load Capital Needs Assessment*, ZETA-TECH Associates, Inc. pour le compte de l'American Short Line and Regional Railroad Association.

renouvellement est nécessaire, les coûts unitaires d'amélioration de composants précis du réseau seraient semblables à ceux constatés aux États-Unis, mais nous estimons que le pourcentage de voies à renouveler serait moindre au Canada. Les auteurs de l'étude américaine ont découvert qu'il y avait « une foule » de rails de 90 lb, et certains rails d'un poids aussi faible que 56 lb. Les voies de bon nombre de chemins de fer d'intérêt local canadiens et de tous les compagnies ferroviaires régionaux canadiens étaient initialement en meilleur état que celles des chemins de fer d'intérêt local américains.<sup>28</sup> Les compagnies ferroviaires canadiens, par ailleurs, ont abandonné un fort pourcentage de leurs embranchements à faible capacité, de sorte que bon nombre des nouveaux chemins de fer d'intérêt local n'ont eu tout d'abord qu'un petit nombre de voies locales à capacité restreinte, et nous sommes d'avis qu'au Canada, le pourcentage de voies à faible capacité est inférieur à celui des États-Unis. Les investissements dans les ponts (qui ont représenté le quart des estimations américaines) sont peut-être plus pertinents que ceux qui se rapportent à d'autres éléments du réseau, mais ils ont tendance à être particuliers à un endroit donné. Pour de nombreux chemins de fer d'intérêt local, la rentabilité de base de leur exploitation permanente serait examinée lorsque le renouvellement des ponts deviendrait nécessaire.

À notre avis, les dépenses en capital devant permettre de faire circuler des wagons de 286 000 lb seraient bien inférieures aux 2 milliards de dollars susmentionnés. Nous pensons également que certains des travaux d'amélioration de voies que certains chemins de fer d'intérêt local ont déjà amorcés (ou qui sont en cours) contribueraient sensiblement à augmenter l'usage de wagons plus lourds. Comme dans le cas de l'amélioration et de la reconstruction des locomotives, les frais de modernisation visant à permettre l'utilisation de wagons plus lourds seraient beaucoup plus élevés pour certains chemins de fer d'intérêt local que pour d'autres, et vu les niveaux de trafic très divers, les premiers risqueraient de ne pas réaliser les recettes nécessaires pour apporter ces améliorations. Un certain nombre de nouveaux chemins de fer d'intérêt local examinent actuellement la question des voies pouvant accueillir des wagons de 286 000 lb avec leurs partenaires long parcours, et on nous a signalé au moins un cas où l'un d'eux a connu un manque à gagner vu qu'il ne pouvait recevoir ces wagons plus lourds. Plutôt que d'utiliser le chemin de fer d'intérêt local comme chemin de fer de ramassage ou d'alimentation, le chemin de fer longue distance fait transporter les marchandises par camion à un centre de réexpédition adjacent à sa ligne principale. Les répercussions possibles d'une telle ligne

---

<sup>28</sup> Par exemple, certains chemins de fer d'intérêt local canadiens nous ont déclaré qu'ils pourraient actuellement faire circuler des wagons de 286 000 lb sur leurs voies, mais que les ponts risquaient de poser un problème. En effet, leurs lignes étaient auparavant des lignes principales ou secondaires plutôt que des embranchements ou des lignes régionales.

de conduite ne feront que soumettre les chemins de fer d'intérêt local à des pressions supplémentaires visant à les amener à effectuer des investissements d'amélioration, surtout lorsque l'utilisation desdits wagons plus lourds se généralisera.

### **Sources de capital des chemins de fer d'intérêt local**

La source principale des fonds nécessaires au renouvellement du capital des chemins de fer d'intérêt local sera le trafic futur et les gains qui en résulteront probablement. Les marchés financiers souhaitent un bon trafic de base, des perspectives de croissance, une diversification du trafic et un bon partenaire long parcours. S'il répond à ces conditions, un chemin de fer d'intérêt local pourra s'attirer du capital. Rien ne garantit toutefois que ses recettes suffiront à lui attirer tous les fonds voulus. Certains chemins de fer d'intérêt local à faible trafic resteront marginaux. Aucun nombre magique de wagons complets ne semble assurer le succès d'un chemin de fer d'intérêt local. La situation variera d'un chemin de fer à l'autre selon certains facteurs particuliers à chacun.

C'est ainsi qu'un des principaux défis que les chemins de fer d'intérêt local doivent relever—et en fait n'importe quel chemin de fer—consiste à accroître le trafic, à enlever aux entrepreneurs en camionnage, et à trouver de nouvelles occasions d'effectuer des transports. Bon nombre de ces compagnies ferroviaires ont signalé que leur trafic avait augmenté depuis qu'ils avaient acquis des lignes du CN ou du CFCP. Mais il est arrivé que des chemins de fer d'intérêt local ont perdu un expéditeur important parce que celui-ci avait mis fin à ses activités.<sup>29</sup> De telles pertes compromettront éventuellement la rentabilité à long terme de certains d'entre eux. Ils pourront peut-être exploiter la ligne en réalisant un bénéfice d'exploitation, ou du moins assurer à leur exploitant un certain rendement de son capital investi, mais ce bénéfice ne permettra pas l'exploitation à long terme de la ligne.

D'une façon ou d'une autre, le gouvernement a participé au financement de certains chemins de fer d'intérêt local. Et il y a participation municipale dans une douzaine de chemins de fer d'intérêt local canadiens. Il s'agit d'investissements que les exploitants de ces compagnies ferroviaires ne considèrent pas comme rentables à long terme. Tout d'abord, les lignes visées ont souvent des recettes de base insuffisantes, et besoin d'améliorations substantielles. Les municipalités—parfois de concert avec les expéditeurs concernés—ont investi dans l'infrastructure pour permettre le maintien du service ferroviaire, et imparti aux chemins de fer d'intérêt local l'exploitation réelle de ces lignes.

---

<sup>29</sup> Par exemple, la fermeture d'une mine de charbon attenante au réseau ferroviaire de l'Alberta a réduit les recettes de 17 p. 100, et la perte du trafic charbonnier réduira probablement celles du British Columbia Railway d'un montant encore plus considérable.

Il existe d'autres cas où divers paliers de gouvernement versent des fonds pour l'exécution de certains projets touchant des chemins de fer d'intérêt local, ou pour aider à établir de tels compagnies ferroviaires. La Saskatchewan, l'Ontario et le Nouveau-Brunswick ont tous participé d'une façon ou d'une autre aux frais relatifs aux compagnies ferroviaires de ce genre. Seul le Québec a un programme permanent d'aide financière au transport ferroviaire. Il verse des subventions pouvant atteindre la moitié du coût (jusqu'à concurrence de 5 600 \$ par km) de remise en état des voies et de leur superstructure. Ce programme est accessible aux chemins de fer d'intérêt local qui n'appartiennent pas à un transporteur ferroviaire longue distance et dont le chiffre d'affaires provient d'opérations pour compte d'autrui dans la proportion d'au moins 75 p. 100. La Province verse également des subventions pouvant atteindre le tiers des frais d'implantation de centres de réexpédition, d'installations intermodales ou de nouvelles voies industrielles.

Le programme du Québec ressemble à divers programmes fédéraux, étatiques et locaux exécutés aux États-Unis et qui viennent en aide aux compagnies ferroviaires. Les États-Unis sont par ailleurs en train d'élaborer un programme d'aide financière de plus grande envergure pour les compagnies ferroviaires. L'incitation qu'a ce pays à investir dans les transports découle en grande partie de son désir de promouvoir l'intermodalisme et le multimodalisme, avec l'objectif stratégique de détourner le trafic routier pour en faire du trafic ferroviaire.

Une autre source de financement des chemins de fer d'intérêt local, ce sont leurs partenaires long parcours.

Le CN verse actuellement 2,4 millions de dollars pour améliorer le Columbus and Greenville Railway, l'un de ses chemins de fer d'intérêt local partenaires dans le sud du Mississippi. En vertu de l'accord qu'il a conclu, la Delta Western, compagnie affiliée à ce chemin de fer d'intérêt local et principale cliente de celui-ci, s'est engagée à faire transporter par le CN, pendant les 10 prochaines années, une partie substantielle du grain acheminé jusqu'à son usine de production de nourriture pour poissons-chats. Nous n'avons repéré aucun cas semblable au Canada, mais nous pouvons raisonnablement supposer que les compagnies ferroviaires longue distance auraient une certaine incitation à assurer la rentabilité de leurs lignes affluentes, surtout lorsque les expéditeurs bénéficieraient de solutions de rechange concurrentielles. Malheureusement pour les chemins de fer d'intérêt local, la solution de rechange est parfois le transport routier

jusqu'à un centre de réexpédition relatif à un chemin de fer longue distance.<sup>30</sup> Bien que le CN n'ait pas exclu le versement d'une aide semblable dans d'autres circonstances, il est peu probable que lui-même ou le CFCP aient le souci de verser des fonds suffisants pour maintenir ou améliorer un chemin de fer d'intérêt local qui est loin de réaliser les recettes qui lui permettraient de demeurer rentable. Certaines modifications pourraient être apportées au mode de partage des recettes, mais il n'y aurait aucun transfert général de fonds aux chemins de fer d'intérêt local à moins que celui-ci n'assure au chemin de fer longue distance une augmentation substantielle de son trafic.

---

<sup>30</sup> En somme, l'expérience acquise récemment au Canada semble indiquer des cas très fréquents de détournement de trafic routier vers les chemins de fer d'intérêt local, plutôt que l'inverse.

## **Questions influant sur les réinvestissements des chemins de fer d'intérêt local**

Au risque de banaliser la question, nous devons signaler de nouveau que l'aptitude des compagnies de chemin de fer d'intérêt local à effectuer des dépenses en capital suffisantes pour la poursuite de leurs activités dépend presque entièrement de leur capacité de générer du trafic et de maintenir leur part des recettes marchandises. La seule autre source importante de financement est le gouvernement, et il peut s'agir soit de subventions, soit d'une forme d'investissement direct dans les chemins de fer d'intérêt local dont il est peut-être propriétaire. Lorsque le trafic est faible, certains chemins de fer d'intérêt local ne peuvent être autosuffisants grâce à leurs seuls tarifs marchandises. Pour continuer à exploiter les lignes visées, ils ont besoin d'un autre mode de financement.

Dans l'ensemble, la question de savoir si bon nombre de chemins de fer d'intérêt local peuvent générer un revenu suffisant pour effectuer les réinvestissements nécessaires ne dépend pas toujours des particularités des dispositions réglementaires sur les compagnies ferroviaires. Le point essentiel, c'est le volume de trafic qu'un chemin de fer d'intérêt local —et son ou ses partenaires long parcours—peuvent réussir à attirer et à conserver. En général, la conjoncture économique et les événements qui influent sur de gros expéditeurs donnés sont très importants pour la plupart des chemins de fer d'intérêt local, tout comme la concurrence routière.

Un certain nombre de questions de principe générales influent sur le trafic et les recettes des compagnies ferroviaires. Il y a notamment l'équilibre que la législation permet de maintenir entre des modes de transport concurrents, le niveau d'imposition des compagnies ferroviaires, le niveau d'appui accordé à d'autres modes de transport, et la mesure dans laquelle on arrive à un équilibre entre les intérêts des expéditeurs et ceux des compagnies ferroviaires, grâce à des dispositions législatives protégeant lesdits expéditeurs. Dans l'ensemble, ces questions concernent toute l'industrie du transport ferroviaire, et elles ne sont pas particulières aux chemins de fer d'intérêt local. Le Comité d'examen les examine actuellement à la lumière d'un certain nombre d'études et de discussions. Il n'en demeure pas moins que nous avons déterminé les incidences de quelques questions réglementaires sur les compagnies ferroviaires en question.

### **Accès à des transporteurs longue distance supplémentaires**

Comme nous l'avons vu, une foule de chemins de fer d'intérêt local réalisent la plupart de leurs recettes en manutentionnant localement les marchandises transportées sur de grandes distances par leurs transporteurs partenaires concernés. Les accords d'achat ou de

location conclus entre bon nombre des nouveaux chemins de fer d'intérêt local et le CN ou le CFCP ont toujours obligé ces compagnies ferroviaires secondaires à échanger du trafic seulement avec ledit CN ou CFCP, ancien propriétaire de la ligne.<sup>31</sup> Dans ces situations, le partenaire long parcours conserve en général la responsabilité principale en matière de commercialisation et de tarification, et il paie au chemin de fer d'intérêt local un tarif de transport par wagon plutôt qu'une quote-part négociée des recettes. Même le trafic longue distance dont un chemin de fer d'intérêt local peut être à l'origine est commercialisé par le chemin de fer partenaire long parcours. Cette liaison entre le chemin de fer d'intérêt local et son ancien propriétaire est souvent appelée *obstacle fictif* [à la concurrence].

On a laissé entendre—surtout aux États-Unis—que le fait de modifier le réseau de façon que les chemins de fer d'intérêt local puissent échanger du trafic avec plus d'un transporteur longue distance favoriserait la concurrence et rendrait l'industrie du transport ferroviaire plus prospère. En ce qui a trait à l'obtention de fonds d'investissement, cela suppose les deux conditions suivantes :

- a. Vu la concurrence, un chemin de fer d'intérêt local devrait pouvoir obtenir une part plus considérable du total des recettes réalisées grâce au trafic ayant son point d'origine ou d'arrivée sur ses lignes.
- b. Grâce à la concurrence, les expéditeurs qui utilisent un chemin de fer d'intérêt local seraient peut-être en mesure de négocier un ensemble de services attrayant dans le cas du trafic qui n'est actuellement pas acheminé par rail. Ce trafic supplémentaire augmenterait les recettes dudit chemin de fer d'intérêt local, dont une partie pourrait servir au réinvestissement.

Les discussions que nous avons eues avec quelques exploitants de chemins de fer d'intérêt local indiquent qu'il y a anguille sous roche relativement à chacune de ces propositions. Le porte-parole d'un exploitant qui offre des services de liaison avec deux transporteurs ferroviaires longue distance nous a déclaré qu'à son avis, la concurrence peut lui permettre d'améliorer un peu sa situation dans le cas d'**une certaine partie** du trafic. D'autres exploitants nous ont dit qu'ils seraient peut-être en mesure de détourner vers le transport ferroviaire une plus forte proportion des marchandises actuellement acheminées par camion s'ils pouvaient échanger directement du trafic avec l'un ou l'autre des concurrents de leur partenaire long parcours. Peu de chemins de fer d'intérêt local ont préconisé publiquement l'élimination réglementaire de leurs obstacles fictifs. Certains ont

---

<sup>31</sup> Ces accords peuvent varier d'un chemin de fer à l'autre. Un nouveau chemin de fer qui assure la correspondance avec plus de deux transporteurs longue distance est libre d'échanger **du nouveau** trafic avec un transporteur autre que le propriétaire initial de la ligne, mais seulement si ce trafic est destiné à des zones non desservies par ce dernier.

manifesté en privé un certain intérêt pour cette idée, mais ils ont le souci d'entretenir de bonnes relations avec leur partenaire long parcours.

Mais en général, rien n'indique au juste à quel point les chemins de fer d'intérêt local peuvent être soumis à ce genre de concurrence. En ce qui a trait au trafic qui a son origine ou son arrivée sur les lignes du partenaire long parcours, il n'y a peut-être aucun acheminement vraiment concurrentiel. Dans d'autres cas, des chemins de fer d'intérêt local ne bénéficient peut-être d'aucune liaison commode et concurrentielle avec un chemin de fer longue distance. Le Cape Breton and Central Nova Scotia Railway en est un exemple évident, mais un peu extrême. À part sa liaison avec des lignes du CN, les lignes les plus rapprochées auxquelles il a accès sont celles d'un autre chemin de fer d'intérêt local—lui aussi partenaire exclusif du CN—, à 200 km à l'ouest. Le Chemin de fer de la baie d'Hudson—qui appartient à OmniTRAX, compagnie qui préconise un accès plus concurrentiel pour les chemins de fer d'intérêt local—est établi lui aussi à l'extrémité d'une ligne du CN située à des centaines de kilomètres du lieu le plus rapproché de correspondance possible avec une ligne du CFCP.

Bien que bon nombre des nouveaux chemins de fer d'intérêt local aient accès aux lignes d'un transporteur ferroviaire longue distance concurrentiel, peu d'entre eux se raccordent vraiment avec ces lignes, ou encore la liaison n'est pas propice à l'échange normal de trafic. Par conséquent, pour que toute politique d'échange en franchise ait une application étendue, il faudrait implanter des liaisons et des lieux de correspondance supplémentaires, ou instaurer un bien plus large éventail de droits de circulation réglementaires, dont pourraient se prévaloir les chemins de fer d'intérêt local ou les transporteurs ferroviaires longue distance concurrentiels.<sup>32</sup>

Il est évident que le fait de permettre aux chemins de fer d'intérêt local d'avoir un certain accès concurrentiel aux lignes des compagnies ferroviaires longue distance est une question qui se rapporte au débat plus large au sujet de cet accès et des droits qu'ont ces derniers de posséder une franchise exclusive plutôt que de permettre éventuellement auxdits chemins de fer d'intérêt local de réaliser des recettes supplémentaires à réinvestir. Nous faisons observer également que le prix d'achat, les paiements de bail ou de location et les tarifs d'acheminement des wagons négociés entre les compagnies ferroviaires

---

<sup>32</sup> Il faudrait beaucoup réfléchir au cadre d'application de ces droits de circulation. Permettraient-ils d'avoir accès aux lignes des chemins de fer d'intérêt local seulement ou d'avoir accès à d'autres clients en ligne? S'ils étaient limités à l'accès aux lignes des chemins de fer d'intérêt local, un chemin de fer longue distance pourrait protéger sa franchise exclusive en ne créant pas de chemins de fer d'intérêt local dans certains secteurs, et, dans certains cas, annuler ou ne pas renouveler les baux de chemins de fer d'intérêt local pour recouvrer cette franchise.

longue distance et les chemins de fer d'intérêt local refléteraient toute franchise exclusive que les premiers avaient pu détenir à l'origine dans la ligne de chemin de fer visée. Des changements dans les dispositions d'accès entraîneraient probablement d'autres dans les accords financiers conclus entre les compagnies ferroviaires, ce qui aurait en définitive des incidences inconnues sur les gains des chemins de fer d'intérêt local. Néanmoins, comme certains exploitants de chemin de fer d'intérêt local estiment qu'il est éventuellement avantageux d'avoir accès à plus d'un chemin de fer longue distance, nous pouvons raisonnablement supposer que l'impact sur leurs gains ne serait pas toujours dramatique.

Tout compte fait, il semblerait qu'il n'y ait pas beaucoup de raisons d'éliminer des franchises ferroviaires exclusives de longue date, surtout celles qui résultent de la géographie et qui ont été enchâssées dans les accords de cession de lignes grâce à l'octroi aux chemins de fer d'intérêt local de l'accès aux lignes d'autres transporteurs ferroviaires longue distance, à moins que toutes les franchises exclusives de l'ensemble du réseau ferroviaire ne soient éliminées ou grandement restreintes. Nous constatons que la franchise exclusive que les transporteurs longue distance détiennent peut-être relativement aux chemins de fer d'intérêt local existait avant la création de ces derniers, et qu'elle n'en est pas le résultat.

### **Droits de circulation avec liberté d'accès**

La section précédente portait sur la question de l'octroi aux chemins de fer d'intérêt local d'un accès accru aux transporteurs longue distance. Certaines variantes des propositions sur la liberté d'accès et les droits de circulation peuvent comprendre l'octroi de cette liberté aux chemins de fer d'intérêt local, du moins ceux qui sont sous réglementation fédérale. Bon nombre d'exploitants de ces compagnies ferroviaires s'opposent dans une certaine mesure, sinon catégoriquement, à ce que leurs lignes soient accessibles à d'autres compagnies ferroviaires grâce à des droits de circulation accrus. D'autre part, certains des plus gros compagnies ferroviaires—surtout le BCR et OmniTRAX—ont préconisé une certaine libéralisation des droits de circulation, et par conséquent de l'accès aux lignes des transporteurs ferroviaires longue distance.<sup>33</sup>

Les droits de circulation pourraient avoir des incidences défavorables sur l'aptitude d'un chemin de fer d'intérêt local donné à maintenir à la longue son capital-actions. Il se pourrait que seulement un ou deux gros expéditeurs utilisant une ligne génèrent du trafic

---

<sup>33</sup> Nous faisons remarquer qu'il y a de nombreux cas où l'accord de cession de voies à un chemin de fer d'intérêt local comprenait l'octroi de droits de circulation à ce dernier pour lui permettre de faire circuler des trains jusqu'au lieu le plus commode de correspondance avec son partenaire long parcours.

attractif pour un chemin de fer exerçant ses droits de circulation. Mais pour certains chemins de fer d'intérêt local, cet expéditeur unique, ou ces deux expéditeurs, fournissent le gros du trafic. Pensons par exemple à un chemin de fer d'intérêt local hypothétique ayant un ratio d'exploitation de 0,80. Une réduction modeste de ses recettes (5 p. 100) par suite de l'octroi de droits de circulation entraînerait une baisse de 25 p. 100 de ses gains nets. À long terme, cela réduirait probablement ses dépenses au titre des voies et du réinvestissement de maintien. Même si ce chemin de fer d'intérêt local réaliserait peut-être certaines économies au chapitre des frais d'exploitation, il est peu probable que celles-ci compensent le manque à gagner.

Il ne fait pas de doute que la liberté d'accès est une question beaucoup plus importante que ses simples incidences sur la viabilité des chemins de fer d'intérêt local et sur leur aptitude au réinvestissement. Pour faire une politique de la liberté d'accès aux chemins de fer d'intérêt local, il faudrait légitimement prendre en compte la viabilité de ces derniers lors du processus de prise de décision. À tout le moins, le calcul du prix d'accès devrait tenir compte de l'ensemble des frais d'exploitation—notamment les besoins en capital permanents—du chemin de fer hôte. Une autre possibilité pourrait être d'obliger le chemin de fer invité à acquérir une participation dans le chemin de fer d'intérêt local si jamais un certain volume de trafic était détourné. Cela ferait en sorte que le chemin de fer invité s'intéresse à la viabilité du chemin de fer d'intérêt local, et le forcerait à examiner les besoins en capital à long terme de ce dernier.

### **Arbitrage**

Seuls quelques chemins de fer d'intérêt local sont touchés directement par les dispositions législatives sur l'arbitrage, mais celui-ci pourrait nuire à certains des plus petits compagnies ferroviaires de ce genre. Il s'agirait notamment des chemins de fer d'intérêt local qui comptent sur un ou plusieurs expéditeurs pour réaliser la plupart de leurs recettes.

Étant donné que lors d'une procédure d'arbitrage, l'arbitre doit opter soit pour l'offre de l'expéditeur, soit pour l'offre du transporteur, il se pourrait qu'un seul échec lors de l'arbitrage mettant en cause un gros expéditeur réduise sensiblement les recettes d'un chemin de fer d'intérêt local, en les ramenant peut-être même sous le seuil nécessaire à une véritable durabilité. Bien qu'une décision d'arbitrage défavorable à l'endroit d'un transporteur longue distance puisse réduire autant les recettes en dollars, cette réduction serait étalée sur bon nombre de transports, de sorte qu'elle n'aurait pas un impact global aussi grand sur ce transporteur. Dans le cas d'un chemin de fer d'intérêt local, une telle réduction pourrait compromettre le réinvestissement.

Même dans les cas où le chemin de fer d'intérêt local n'est pas directement en cause dans un arbitrage mais agit simplement comme une compagnie liée, on peut craindre que si le chemin de fer longue distance est débouté en ce qui a trait au trafic qui a son point d'origine ou d'arrivée sur une ligne du chemin de fer d'intérêt local, il ne tente de récupérer une partie de ses pertes en réduisant la part de recettes versée à ce dernier. Certains expéditeurs ont même dit qu'ils craignaient qu'un chemin de fer d'intérêt local dont les recettes ont ainsi diminué n'essaie de se dérober à certaines des incidences de la décision d'arbitrage en leur imposant des frais supplémentaires.

Vu les incidences éventuelles d'un jugement défavorable portant sur des recettes importantes, il semblerait justifié de faire en sorte que le processus d'arbitrage mettant en cause un chemin de fer d'intérêt local soit régi de façon que la viabilité de ce dernier soit explicitement prise en compte lors de la prise de décision. Il faudrait que ce facteur soit pris en considération par tout autre type de réglementation des prix susceptible d'influer sur une proportion considérable des recettes dudit chemin de fer.

### **Interconnexion**

Certains chemins de fer d'intérêt local sont assujettis aux dispositions réglementaires sur l'interconnexion et peuvent être tenus d'effectuer des transports pour des transporteurs ferroviaires de liaison, à des prix établis par l'Office des transports du Canada. Pour certains de ces compagnies ferroviaires, ces prix peuvent être inférieurs au coût total du service, y compris une provision pour le réinvestissement de maintien à long terme. Quelques-uns des plus petits d'entre eux nous ont dit que c'était le cas. En outre, le CN et le CFCP affirment que les prix d'interconnexion ne sont pas tout à fait compensatoires. Il s'agit surtout d'une question qui touche les chemins de fer d'intérêt local sous réglementation fédérale, mais il pourrait y avoir des cas où d'autres compagnies ferroviaires de ce genre seraient visés.<sup>34</sup>

Les chemins de fer d'intérêt local qui réalisent une grande partie de leurs recettes grâce à l'interconnexion ne sont peut-être pas en mesure d'effectuer le réinvestissement nécessaire. Une exemption est prévue pour les manoeuvres et les opérations terminales, qui protège le seul chemin de fer sous réglementation fédérale qui serait autrement le plus

---

<sup>34</sup> Dans certains cas, de nouveaux chemins de fer d'intérêt local qui ont été mis sur pied ont des clients à l'intérieur d'une zone d'interconnexion d'un transporteur longue distance concurrentiel. Nous croyons savoir que l'accès à l'interconnexion a été maintenu, le transporteur longue distance concurrentiel conservant le reste de l'obligation en matière d'interconnexion. Il semble bien que ce dernier verse en général un montant au chemin de fer d'intérêt local pour que celui-ci assume ses obligations d'interconnexion. On nous a dit que dans un cas donné, le transporteur longue distance verse au chemin de fer d'intérêt local une somme plus élevée pour ce service que celle qu'il perçoit auprès du transporteur concurrentiel en frais d'interconnexion.

touché par les dispositions réglementaires sur l'interconnexion. Il faudrait envisager d'élargir cette exemption des obligations prévues par ces dernières dans le cas de tout chemin de fer qui tire une grande partie de ses recettes des manoeuvres d'aiguillage, ou de calculer alors des prix d'interconnexion particuliers aux compagnies ferroviaires exploitant des gares.

### **Concurrence des compagnies ferroviaires longue distance**

L'un des aspects les plus intéressants de l'exploitation de chemins de fer d'intérêt local est le fait que certains d'entre eux concurrencent leurs partenaires long parcours. Les chemins de fer d'intérêt local risquent également d'être touchés par la concurrence que se livrent les compagnies ferroviaires longue distance. Ce sont surtout quelques-uns des plus petits chemins de fer d'intérêt local qui seraient visés, ou encore le phénomène serait restreint à certains services des compagnies ferroviaires régionaux dont les dessertes sont relativement longues.

Les compagnies ferroviaires longue distance peuvent soutenir la concurrence de leurs partenaires d'intérêt local en prenant des dispositions pour le transport routier de marchandises à destination ou en provenance de centres de réexpédition situés dans de grands triages. Dans la mesure où le trafic est détourné des chemins de fer d'intérêt local aux transporteurs routiers, les recettes des premiers sont réduites. Quelques chemins de fer d'intérêt local ont mentionné que leurs partenaires respectifs ont recours à des centres de distribution pour desservir certains clients sur leurs lignes. Nous n'avons pas pu déterminer si ce type de concurrence était important, mais nous constatons que certains des exemples qui nous ont été fournis correspondent à des modèles de transport qui ont été établis avant la mise sur pied des chemins de fer d'intérêt local.

## Annexe A

# LISTE GÉNÉRALE DES COMPAGNIES FERROVIAIRES CANADIENS

La liste suivante des compagnies ferroviaires exerçant leur activité au Canada a été établie à la lumière des certificats délivrés par l'Office des transports du Canada, de la liste des membres de l'Association des compagnies ferroviaires du Canada, des listes de compagnies ferroviaires partenaires publiées par le CN et le CFCP, du *Canadian Trackside Guide* et d'autres sources de renseignements. Pour qu'elle soit la plus complète possible, nous avons pris en compte les transporteurs ferroviaires de marchandises et de voyageurs, les compagnies ferroviaires de banlieue et touristiques, et certaines entreprises privées qui sont parfois perçues comme des compagnies ferroviaires. Nous y avons inscrit également :

- quelques compagnies ferroviaires qui avaient été créées mais qui n'avaient jamais été exploitées;
- les compagnies ferroviaires inactives qui possèdent des voies utilisées par celles qui sont en exploitation;
- les filiales actives des compagnies ferroviaires;
- les compagnies de remplacement auxquelles un permis d'exploitation avait été délivré.

Nous n'avons pas porté sur la liste les noms des compagnies ferroviaires historiques qui ont cessé d'exister avant la promulgation de la *Loi sur les transports au Canada*. À quelques exceptions près, nous n'avons pas confirmé le statut des compagnies ferroviaires inactives relativement obscures, de celles qui transportent des touristes ou qui sont privées.

Les 65 compagnies ferroviaires qui, dans la première colonne, sont précédées d'un point centré (·), sont des transporteurs ferroviaires de marchandises canadiens ou américains autres que le CN ou le CFCP, qui sont en exploitation au Canada. Nous avons éliminé tous les doubles emplois.

Compagnies ferroviaires	Descriptions	Propriétaires ou autres caractéristiques
Agence métropolitaine de transport	Réseau ferroviaire de banlieue de Montréal.	
Alberni Pacific Ry	Chemin de fer touristique (île de Vancouver).	
· Alberta RailNet Inc.	Chemin de fer d'intérêt local (nord-ouest de l'Alberta).	North American RailNet Inc. (Texas).

Compagnies ferroviaires	Descriptions	Propriétaires ou autres caractéristiques
• Algoma Central Ry Inc	Chemin de fer régional (de Sault Ste Marie à Hearst).	Wisconsin Central [le CN est en train de l'acheter].
Amtrak	Ce transporteur ferroviaire national américain de voyageurs exerce son activité dans certaines villes canadiennes	Il utilise les lignes du CN et du CFCP, ainsi que d'autres lignes.
• Arnaud Ry	Chemin de fer qui transporte du minerai (Bas-Saint-Laurent).	Wabush Mines.
Arnprior and Nepean Railway	Chemin de fer d'intérêt local (à l'ouest d'Ottawa).	Il appartient à la municipalité/aux expéditeurs, et il est exploité par l'Ottawa Central.
Aroostook River RR Co	Composant du CFCP, compagnie en 2000.	
Asbestos and Danville Ry	Ligne appartenant à l'expéditeur (cantons de l'Est du Québec).	
Assiniboine Valley Ry	Chemin de fer touristique (modèle réduit).	
• Athabasca Northern Ry	Chemin de fer d'intérêt local (nord de l'Alberta).	Cando Contracting.
Atlantic and North-West Ry Co	Composant inactif du CFCP (1996).	
• Chemin de fer Baie des Chaleurs	Chemin de fer d'intérêt local (Matapédia-Gaspé).	Société des compagnies ferroviaires du Québec.
Bangor & Aroostook System	Nom de lignes situées au Québec, au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Angleterre	Iron Road.
• Barrie-Collingwood Ry	Chemin de fer d'intérêt local appartenant à la municipalité.	Exploité par la Cando Contracting.
• BC Rail Ltd	Grand chemin de fer régional du centre de la Colombie-Britannique.	Province de la Colombie-Britannique.
• BNSF	Grand chemin de fer américain qui dessert Vancouver et deux autres localités de la Colombie-Britannique.	
British Columbia Yukon Ry Co	Nom utilisé par le White Pass and Yukon Railway.	
British Yukon Ry Co Ltd	Nom utilisé par le White Pass and Yukon Railway.	
• Burlington Northern (Manitoba) Ltd	Chemin de fer américain détenant des droits de circulation à Winnipeg.	
Caledonia and Hamilton Southern Ry	Nom officiel de composants du Trillium Railway.	
Calgary and Edmonton Ry Co	Composant du CFCP qui était une compagnie en 2000.	
Canada and Gulf Terminal Ry	Chemin de fer d'intérêt local (Bas-Saint-Laurent).	Il appartenait autrefois au CN, qui l'a vendu à la Société des compagnies ferroviaires du Québec.
Canada Southern Ry Co	Liaison Detroit-Buffalo.	CN/CFCP.
• Canadian American RR Co.	Chemin de fer d'intérêt local (liaison partielle Montréal-St. John (N.-B.)).	Iron Road.
• Cape Breton & Central Nova Scotia	Chemin de fer d'intérêt local (reliant le centre de la Nouvelle-Écosse au Cap-Breton).	RailAmerica.
Capital Ry	Chemin de fer de banlieue (Ottawa).	
• Carlton Trail Ry	Chemin de fer d'intérêt local du nord de la Saskatchewan.	OmniTRAX.
Carol Lake Railway	Chemin de fer transportant du minerai de fer (Bas-Saint-Laurent).	Compagnie minière IOC.
• Cartier Ry	Chemin de fer transportant du minerai de fer (Bas-Saint-Laurent).	Compagnie minière Québec-Cartier.

Compagnies ferroviaires	Descriptions	Propriétaires ou autres caractéristiques
• Central Manitoba Ry	Chemin de fer d'intérêt local (région de Winnipeg).	Cando Contracting.
• Central Western Ry	Chemin de fer d'intérêt local (centre de l'Alberta).	RailAmerica.
• Chemin de fer de Charlevoix	Chemin de fer d'intérêt local (région de Québec).	Société des compagnies ferroviaires du Québec.
CNCPR Niagara-Detroit Partnership	Autre nom de la Compagnie de chemin de fer du sud du Canada.	CN/CFCP.
• CSX	Transporteur ferroviaire américain (liaison Sarnia-Chatham-Montréal).	
• Devco Ry	Transporteur ferroviaire de charbon (Cap-Breton).	Société de développement du Cap-Breton.
Dominion Atlantic Ry Co	Composant du CFCP (1996).	
• E & N Ry Co (1998), Ltd	Chemin de fer d'intérêt local de l'île de Vancouver.	RailAmerica.
• Eastern Maine RR	Chemin de fer d'intérêt local (Maine et Nouveau-Brunswick).	New Brunswick Ry Co.
Écorail Inc.	Composant intermodal en exploitation du CN.	
Esquimalt and Nanaimo Ry Co	Composant du CFCP en 1996 (île de Vancouver).	
• Essex Terminal Ry Co	Chemin de fer exploitant des gares qui exerce son activité à Windsor (Ontario).	
Ferroequus Ry Co Ltd	Compagnie qui reconstruit ou met à l'essai des locomotives à vapeur.	
• Corporation du chemin de fer de la Gaspésie	Chemin de fer d'intérêt local appartenant à la municipalité (Gaspé).	Exploité par le Chemin de fer de la Baie des Chaleurs.
Glengarry and Stormont Ry Co	Composant du CFCP, compagnie en 2000.	
GO Transit	Chemin de fer de banlieue (Toronto).	
• Goderich - Exeter Ry	Chemin de fer d'intérêt local (Toronto-London).	RailAmerica.
• Grand Forks Ry	Chemin de fer de jonction, Grand Forks (C.-B.).	Expéditeur et municipalité.
Grand River Ry Co.	Composant inactif du CFCP (1996).	
• Great Western Ry	Chemin de fer d'intérêt local (sud de la Saskatchewan).	Westcan Rail Ltd.
Greater Winnipeg Water District Ry	Chemin de fer du service municipal d'alimentation en eau.	
• Guelph Junction Ry	Chemin de fer d'intérêt local appartenant à la municipalité.	Exploité par l'Ontario Southland Ry.
Houlton Branch RR Co	Composant inactif du CFCP (1996).	
• Chemin de fer de la baie d'Hudson	Chemin de fer régional du nord du Manitoba/de la Saskatchewan.	OmniTRAX.
Chemin de fer Hull-Chelsea-Wakefield	Chemin de fer touristique (près d'Ottawa).	
• Huron Central Ry Inc	Chemin de fer d'intérêt local (liaison Sudbury-Sault Ste Marie).	Genesee Rail-One.
International Bridge and Terminal Co	Pont ferroviaire international de Fort Frances (Ontario).	Minnesota, Dakota and Western RR
• International Reload Rail	Chemin de fer de jonction (sud de la Colombie-Britannique).	International Rail Road Systems.
International Ry Co of Maine	Composant du CFCP qui était une compagnie en 2000.	
International Ry Co	Composant inactif du CFCP (1996).	
Kamloops Heritage Ry	Heritage operation museum (Kamloops, C.-B.).	

Compagnies ferroviaires	Descriptions	Propriétaires ou autres caractéristiques
Kawartha Lakes Ry	Chemin de fer d'intérêt local interne du CFCP (nord-est de Toronto)	
• Kelowna Pacific Ry	Chemin de fer d'intérêt local (vallée de l'Okanagan, C.-B.).	KnightHawk Rail (65 %); Trillium Ry.
Kettle Valley Ry	Chemin de fer d'intérêt local interne du CFCP (sud-ouest de la C.-B.).	
Kettle Valley Steam Ry	Chemin de fer touristique (sud-est de la C.-B.).	
Kingston and Pembroke Ry Co	Composant du CFCP qui était une compagnie en 2000.	
Lk Champlain and St. Lawrence Junction Ry	Composant du CFCP (1996).	
Lake Erie & Northern Ry Co.	Composant du CFCP qui était une compagnie en 2000.	
Lake Erie and Detroit River Ry Co	Filiale en exploitation de la CSX, Sarnia-Chatham.	CSX.
• Lakeland & Waterways Ry	Chemin de fer d'intérêt local (au nord d'Edmonton).	RailAmerica.
• Chemin de fer Lanaudière inc.	Chemin de fer de jonction (Joliette, Qc).	A appartenu à la Bell-Gaz (expéditrice).
• Mackenzie Northern Ry	Chemin de fer d'intérêt local (région de Peace River, Alberta).	RailAmerica.
Maine Central RR Co	Chemin de fer américain qui possède des voies dans le sud du Nouveau-Brunswick.	Guilford Transportation Industries.
Manitoba and North Western Ry Co	Composant du CFCP qui était une compagnie en 2000.	
Mapleleaf Regional Ry	Chemin de fer offrant des services à la demande dans le sud de l'Ontario.	[Jamais exploité comme chemin de fer].
Massawippi Valley Ry Co	Composant du CFCP qui était une compagnie en 2000.	
Matagami RR	Ligne appartenant à un expéditeur du nord de l'Ontario.	Elle fait maintenant partie de l'Ontario Northland.
Matapedia Ry	Ancien nom du Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe.	Société des compagnies ferroviaires du Québec.
• Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe	Chemin de fer d'intérêt local (rive sud, Bas-Saint-Laurent).	Société des compagnies ferroviaires du Québec.
• Minnesota, Dakota & Western Ry Co	Chemin de fer de jonction américain (près de Fort Frances).	Appartient à l'expéditeur.
Missisquoi Valley Ry Co	Composant inactif du CFCP (1996).	
Montreal and Atlantic Ry Co, The	Composant inactif du CFCP (1996).	
Napierville Junction Ry Co	Composant du CFCP (sud de Montréal).	
New Brunswick and Canada RR Co	Composant inactif du CFCP (1996).	
• New Brunswick East Coast Ry	Chemin de fer d'intérêt local (liaison Moncton-Cambellton).	Société des compagnies ferroviaires du Québec.
New Brunswick Ry Co	Compagnie de chemin de fer de portefeuille.	Compagnie privée dans laquelle la famille Irving a des intérêts.
• New Brunswick Southern Ry Co Ltd	Chemin de fer d'intérêt local (sud du Nouveau-Brunswick).	New Brunswick Ry Co. (Irving).
Newport and Richford RR Co	Composant du CFCP (1996).	
Nipissing Central Ry Co	Embranchement de l'ONR jusqu'à Noranda (Qc).	Ontario Northland Railway.
Norfolk and Western Ry Co	Nom commercial du Norfolk Southern en Ontario.	Norfolk Southern.
Northern Lands Co Ltd	Possède une partie de la ligne utilisée par le QNS&L/Wabush Ry.	Wabush Mines/Compagnie minière IOC.

Compagnies ferroviaires	Descriptions	Propriétaires ou autres caractéristiques
Northern Quebec Internal Shortline	Chemin de fer d'intérêt local du CN (région lac Saint-Jean/Noranda).	
• Norfolk Southern	Grand chemin de fer américain qui détient des droits de circulation Buffalo-Detroit.	
• Okanagan Valley Ry	Chemin de fer d'intérêt local (vallée de l'Okanagan, C.-B.).	OmniTRAX.
Ontario and Quebec Ry Co	Composant du CFCP fusionné avec la Compagnie de chemin de fer Saint-Laurent et Hudson Ltée, 1998.	
• Ontario L'Original Ry	Chemin de fer d'intérêt local (près de Hawkesbury, en Ontario).	Société des compagnies ferroviaires du Québec (autrefois la RailAmerica).
Ontario Midwestern Ry Co Ltd	Compagnie établie en 1989 après l'achat de la ligne d'Owen Sound.	[Jamais exploitée.]
• Ontario Northland Ry	Chemin de fer régional du nord-est de l'Ontario.	Province de l'Ontario.
• Ontario Southland Ry	Chemin de fer d'intérêt local (sud-ouest de l'Ontario).	
• Orangeville and Brampton Ry	Chemin de fer d'intérêt local appartenant à la municipalité.	Exploité par la Cando Contracting.
• Ottawa Central Ry	Chemin de fer d'intérêt local (région d'Ottawa).	Société des compagnies ferroviaires du Québec.
• Ottawa Valley Ry	Chemin de fer d'intérêt local de liaison (Sudbury-Smiths Falls).	RailAmerica.
Pacific and Arctic Ry and Navigation Co	Nom utilisé par le White Pass and Yukon	
Pacific Wilderness Ry Co	Chemin de fer touristique (l'île de Vancouver utilise la ligne de l'E&N).	
• Port Colborne Harbour Ry	Chemin de fer de jonction (péninsule du Niagara).	Trillium Railway.
Port Stanley Terminal Rail	Chemin de fer touristique (sud-ouest de l'Ontario).	
Prairie Dog Central Ry	Chemin de fer touristique (la région de Winnipeg utilise la ligne du CFCP).	
Quebec and Western Ry Co	Composant inactif du CFCP (1996).	
• Quebec Central Ry	Chemin de fer d'intérêt local (région de la Beauce, au Québec).	Jean-Marc Giguère/Marco Transport.
Quebec Central Ry Co	Composant du CFCP, surtout abandonné ou cédé.	
• Chemin de fer Québec-Gatineau Inc.	Chemin de fer d'intérêt local (liaison Québec-Montréal-Ottawa).	Genesee Rail-One.
• Chemin de fer Québec North Shore et Labrador	Gros transporteur de minerai dans le Bas-Saint-Laurent.	Compagnie minière IOC.
• Quebec Southern RR	Chemin de fer d'intérêt local (cantons de l'Est, Québec).	Iron Road.
RaiLink Canada Ltd	Société de portefeuille qui fait maintenant partie de la Rail America.	RailAmerica.
• Red Coat Road & Rail Ltd	Chemin de fer d'intérêt local (tributaire du transport du grain, au centre de la Saskatchewan).	Propriété de la municipalité/d'un groupe communautaire, et exploité par la Southern Rails Cooperative.
• Compagnie de chemin de fer Roberval-Saguenay	Chemin de fer de jonction (région du lac Saint-Jean).	Alcan Aluminium Lée.
• Chemin de fer de la Rivière Romaine	Transporteur ferroviaire de minerai (Bas-Saint-Laurent).	QIT-Fer et Titane Inc.
Salem & Hillsborough	Chemin de fer touristique (près de Moncton).	

Compagnies ferroviaires	Descriptions	Propriétaires ou autres caractéristiques
Saskatchewan and Western Ry Co	Composant inactif du CFCP (1996).	
Sault Ste. Marie Bridge Co	Elle exploite un pont à Sault Ste Marie (et aussi certaines voies américaines).	Wisconsin Central [son achat par le CN est en cours].
South Simcoe Ry	Chemin de fer touristique (nord-est de Toronto).	
• Southern Manitoba Ry	Chemin de fer d'intérêt local (tributaire du transport du grain, sud du Manitoba).	Tulare Valley Railway (É.-U.).
• Southern Ontario Railway	Chemin de fer d'intérêt local/de jonction (région d'Hamilton).	RailAmerica.
• Southern Rails Cooperative Ltd.	Chemin de fer d'intérêt local (tributaire du transport du grain, région de Moose Jaw).	Coopérative appartenant aux producteurs.
• Southern Ry of British Columbia Ltd	Grand chemin de fer de jonction (région de Vancouver).	Washington Transportation Corp. (É.-U.).
• Springfield Terminal Ry Co	Chemin de fer américain de jonction avec le sud du Nouveau-Brunswick.	Maine Central RR.
Compagnie de chemin de fer Saint-Laurent et Hudson	Elle possède la ligne de la CSX qui entre à Montréal.	New York Central Lines LLC.
St Lawrence and Hudson Ry:	Filliale du CFCP (Windsor-Toronto-Montréal).	
• St. Lawrence & Atlantic RR (Quebec)	Chemin de fer d'intérêt local (cantons de l'Est, Québec).	Emons Transportation Group.
St. Lawrence and Ottawa Ry Co	Composant inactif du CNCP (1996).	
• St. Thomas & Eastern Ry	Chemin de fer d'intérêt local (sud-ouest de l'Ontario).	Trillium Railway.
Shawinigan Terminal Railway Co	Chemin de fer de jonction/exploitant des gares.	Le CN et le CFCP, conjointement.
Trillium Ry	Ce chemin de fer exploite des lignes dans le sud-ouest de l'Ontario et en Colombie-Britannique.	
Timber Train	Chemin de fer touristique (région du Témiscamingue), ligne de l'OVR.	
Toronto, Grey and Bruce Ry Co	Composant du CFCP fusionné avec la Compagnie de chemin de fer Saint-Laurent et Hudson Ltée, 1998.	
Toronto, Hamilton and Buffalo Ry Co Ltd	Composant du CFCP (1996).	
Toronto Terminal Rys	Chemin de fer exploitant des gares (gare Union de Toronto).	CN/CFCP.
Trains Touristiques De Chaudière-Appalaches	Chemin de fer touristique (sud du Québec).	
• Union Pacific RR Co	Chemin de fer américain exerçant des activités dans le sud-est de la Colombie-Britannique.	
• Van Buren Bridge Co	Chemin de fer d'intérêt local américain (près de Grand Falls, N.-B.).	Iron Road.
Via Rail	Transporteur national de voyageurs.	
• Wabush Lake Ry	Transporteur de minerai à Labrador City.	Wabush Mines.
Waterloo-St Jacobs Ry	Chemin de fer touristique (Waterloo, Ontario).	Transporte certaines marchandises, exploité par le GEXR/CN.
West Coast Express	Chemin de fer de banlieue (région de Vancouver).	
West Ontario Pacific Ry Co	Composant inactif du CFCP (1996).	
• West Welland Feeder Lines	Chemin de fer de jonction (péninsule du Niagara).	Trillium Railway.
White Pass and Yukon Route	Chemin de fer touristique (de l'Alaska à Whitehorse, Yn).	Tri-White Corporation.

<b>Compagnies ferroviaires</b>	<b>Descriptions</b>	<b>Propriétaires ou autres caractéristiques</b>
• Windsor and Hantsport Ry	Chemin de fer d'intérêt local (centre de la Nouvelle-Écosse).	Iron Road.
York-Durham Heritage Ry	Chemin de fer touristique (nord-est de Toronto).	