

- soit pour réparer l'infrastructure ou un élément particulier de l'infrastructure (tel un pont, par exemple);
- soit pour rehausser la capacité portante aux standards modernes de réseau (120 tonnes);
- soit pour les deux raisons à la fois.

Or, en l'absence d'un programme d'aide aux travaux d'infrastructure, de tels besoins en investissements devraient figurer au budget courant de l'embranchement, ce qui a pour effet:

- soit de gonfler son déficit anticipé;
- soit de le faire passer d'une situation de rentabilité précaire à une situation nettement déficitaire.

Dans un tel cas comme dans l'autre, on risque donc de voir la CCT autoriser des abandons en dépit des besoins des usagers existants et potentiels, tout simplement parce que les programmes de subventions aux déficits d'exploitation ne sauraient absorber le fardeau supplémentaire que représentent les travaux d'infrastructure.

Or, tandis que les Prairies jouissent d'un programme de réhabilitation de treize ans de l'ordre du milliard de dollars, certains embranchements du Québec risquent de disparaître à plus ou moins brève échéance, faute d'un programme similaire, mais combien plus modeste, puisque dans l'immédiat, les besoins les plus urgents ne dépasseraient pas 3 millions \$!

5.7 Une synthèse

Nous constatons que:

- bien qu'en 1967, le gouvernement fédéral adoptait une législation qui en principe, aurait permis une rationalisation des embranchements ferroviaires, il a soustrait de la procédure de requête en abandon plus de 80% du réseau ferroviaire des Prairies. Aujourd'hui, suite à une série de mesures administratives, un réseau de base représentant 92% des voies ferrées des Prairies est garanti jusqu'à l'an 2000;
- devant la piètre qualité des infrastructures ferroviaires des Prairies, le gouvernement fédéral a dépensé plus de 400 millions \$ entre 1977 et 1982 pour la remise en état de ces embranchements. De plus, il s'est engagé à consacrer quelque 670 millions \$ supplémentaires d'ici 1990;