

Or, la CCT devra réviser sa décision sur les quatre embranchements dont elle a déjà ordonné le maintien dans moins de deux ans, c'est-à-dire en 1984.

De plus, le MTQ craint qu'au moins trois nouvelles demandes d'abandon, totalisant 451,6 km, ne soient soumises à la CCT d'ici peu. Enfin, la plupart des voies ferrées au nord du Saint-Laurent dépendent soit du trafic minier, soit du trafic forestier, et bien que ces subdivisions soient actuellement rentables, certaines pourraient facilement devenir victimes de la conjoncture économique actuelle.

Il faut préciser ici que les derniers engagements--(25) du gouvernement fédéral vis-à-vis le transport ferroviaire au Québec constituent un pas dans la bonne direction, mais la révision proposée doit se faire en consultation avec l'ensemble des intervenants plutôt qu'avec les seuls représentants des organismes agricoles de l'Est, car notre économie est plus diversifiée que celle de l'Ouest.

5.5 La solution proposée

Le 19 novembre 1982, à l'issue de la Conférence socio-économique sur la politique céréalière, le ministre des Transports du Québec a demandé que le gouvernement fédéral définisse--(26), comme il l'a fait dans l'Ouest, un réseau québécois de base dont l'existence serait garantie, c'est-à-dire un réseau à l'abri du mécanisme de requête en abandon.

En permettant aux chemins de fer et aux expéditeurs d'amortir sur une période convenable les investissements qu'ils pourraient y faire, cette mesure stimulerait la productivité et l'intérêt de transporteurs ferroviaires et, conséquemment, le développement des régions en cause.

Outre les embranchements régionaux déficitaires précédemment décrits, le réseau de base garanti devrait englober tous les axes régionaux, même s'ils sont présentement rentables: Abitibi, Outaouais, Saguenay / Lac-Saint-Jean, Gaspésie, Charlevoix, ainsi que certains tronçons de la Beauce et de l'Estrie.

Une telle requête n'a rien d'extravagant: sur la base des pertes réelles déclarées par les sociétés ferroviaires dans leurs requêtes en abandon, on peut estimer pour l'année 1983, une fois ces chiffres ajustés pour l'inflation:

-
- (25) ADIEU, CORBEAU, Le Devoir, 5 février 1983. Des mesures de précaution «Révision, par les sociétés de chemin de fer, des besoins de transport ferroviaire dans l'Est du Canada, en consultation avec des représentants des organismes agricoles de l'Est».
- (26) Tel que le lui permet l'article 258 de la Loi sur les chemins de fer, (S.R.C., chap. R-2).