

## 5.2 Les privilèges de l'Ouest

Or ce mécanisme d'abandon prévu à l'origine pour rationaliser le réseau d'embranchements des Prairies, n'a pas joué son rôle. En effet, en 1967, des 31 073 km d'embranchements existant, environ 25 277 km ont été soustraits de la procédure de requête en abandon. A l'expiration de ce moratoire en 1974, le gouvernement fédéral a établi un réseau de base dans les Prairies, réseau dont l'existence est garantie jusqu'à l'an 2000. Par la suite, les travaux de la Commission Hall et d'autres groupes ont amené un élargissement de ce réseau de base.

Aujourd'hui, 92% du réseau d'embranchements des Prairies échappe à la procédure normale d'abandon et, conséquemment, à toute tentative de rationalisation de la part des chemins de fer. Le déficit d'exploitation engendré par ces embranchements a coûté 152 millions \$ en subvention pour la seule année 1980. Pour la décennie 1971-81, ces subventions totalisent 754 millions \$--(20).

De plus, de 1977 à 1982, le gouvernement fédéral a dépensé 402 millions \$ pour la remise en état des embranchements des Prairies, et il est prêt à engager 670 millions \$ supplémentaires d'ici 1990, ce qui porte le total des dépenses de ce programme à 1 072 milliards \$. Il faut noter que ce programme, annoncé en 1977, prévoyait au départ des dépenses de 700 millions \$--(21).

A titre de comparaison, les subventions destinées aux embranchements non protégés dans l'Ouest et ailleurs au Canada ont été de 17,8 millions \$ en 1980 et de 56,9 millions \$ pour la décennie de 1971-80--(20). Le principe 6, énoncé dans le chapitre VI «Sommaire des recommandations et observations supplémentaires» du rapport Gilson se lit comme suit: «Le nouveau cadre à établir devrait favoriser une meilleure efficacité et économie de fonctionnement du système de transport des grains et du système ferroviaire de l'Ouest dans son ensemble»--(22). Malgré ce principe, le gouvernement fédéral n'a pas jugé opportun de rendre à nouveau opérationnel pour les embranchements de l'Ouest le mécanisme prévu par la loi qui aurait permis cette rationalisation. Pourtant, l'impact financier d'une telle rationalisation n'est pas négligeable: en effet, à titre d'exemple, une simple réduction d'une journée dans le cycle moyen de 21 jours des wagons céréaliers permettrait d'effectuer le même transport total en utilisant 1 000 wagons-trémies de moins; ce qui se traduirait par une économie de quelque 70 millions \$ au chapitre des investissements--(23).

(20) Sources: Rapports annuels de la CCT.

(21) Gouvernement du Canada, Pour un transport amélioré dans l'Ouest, Les décisions en matière de politique, 1er février 1982, p. 17.

(22) J.C. Gilson, Le transport des grains dans l'Ouest, Ottawa, 1982

(23) Speech to the Financial Post Conference on Western Transportation, Arthur Kroeger, deputy Minister of Transport, Edmonton, September 02, 1982.