

possibilités de renouvellement du matériel roulant--(13). De plus, considérant l'ampleur du déficit de 1982, comment le gouvernement fédéral pourra-t-il supporter simultanément au cours des cinq prochaines années ce fardeau croissant que sont les services passagers et ses nouveaux engagements dans l'Ouest en matière de transport des marchandises?

Quant aux investissements majeurs de l'ordre de 1 à 2 milliards \$ que Via Rail souhaiterait faire dans le Corridor Québec/Windsor pour «renverser la vapeur», c'est-à-dire faire du train une alternative valable à l'automobile et de ce fait un système, sinon rentable, tout au moins viable, est-il encore permis d'en rêver maintenant que Transports Canada a décidé de consacrer 3,7 milliards \$ à l'Ouest au cours des quatre prochaines années? Sachant que ce ministère n'a même pas réussi à concrétiser le modeste «projet de démonstration» Montréal / Québec promis par le ministre Otto Lang en 1975, projet qui aurait coûté tout au plus 30 millions de dollars à l'époque, il est permis d'en douter.

#### 4.4 Les retombées industrielles

Dans la documentation rendue publique le premier février 1982--(14) on indique que pour la période 1983-1992, le Québec bénéficierait de 1,4 milliards \$ d'investissements ferroviaires, soit 8,5% des 16,5 milliards \$ prévus au Canada. En outre, on a estimé, à l'aide d'un modèle d'impact économique que le Québec pourrait profiter de 5,0 milliards \$ de «ventes industrielles», c'est-à-dire 14,4% des 34,8 milliards prévus.

Il importe de rappeler que sur les 1,4 milliards \$ d'investissements prévus au Québec, seulement 25% seront réalisés au cours des cinq prochaines années et peuvent être considérés comme relativement fermes. Aucun engagement précis n'a été fourni relativement aux investissements qui seraient réalisés entre 1987 et 1992.

Il nous apparaît donc plus prudent de limiter notre analyse aux cinq prochaines années, années pour lesquelles on peut considérer que les plans d'investissements sont plus fermes et années pour lesquelles également les sociétés ferroviaires ont fourni certains détails qui permettent d'évaluer les retombées au Québec des investissements ferroviaires.

Pour la période de 83-87, CP Rail prévoit acheter des locomotives, wagons et autres équipements pour un total de 722 millions \$. Afin d'obtenir une estimation de la répartition locomotives / wagons, nous avons posé les hypothèses suivantes:

- (13) Via Rail a pu commander, tel qu'énoncé en 1981, dix nouveaux LRC; mais elle n'a pu à ce jour commander les nouveaux autorails promis en 1981.
- (14) Pour un transport amélioré dans l'Ouest - Documentation des communes des Plans d'investissement des sociétés ferroviaires Gouvernement du Canada, 83-02-01