

En tentant de concilier cette programmation quinquennale 1983-87, qualifiée de «relativement ferme», avec les «dépenses directes projetées par CN et CP» pour la décennie 1983-92, on découvre:

- qu'au cours des cinq premières années, l'Ouest accapare 70% des investissements du CN et 78% du CP;
- de telle sorte que c'est au cours du second quinquennat, soit de 1988 à 1992, que l'est devra effectuer son rattrapage pour atteindre sa part de 42,4% 100 des investissements totaux de 16,5 milliards annoncés pour la décennie, c'est-à-dire 7 milliards \$.

En d'autres termes, alors que l'Ouest bénéficiera d'ici 1987 de plus de la moitié des investissements prévus pour la décennie (environ 5,0 sur 9,5 milliards \$), l'Est, au cours de la même période, ne touchera qu'à peine le quart (soit 1,8 milliards \$) des 7,0 milliards prévus pour la décennie.

Sachant que les sociétés ferroviaires qualifient leur programmation 1983-87 de «relativement ferme», que doit-on alors penser des projets d'investissements se rapportant à la période 1988-92?

C'est donc dire que la majeure partie (76%) des 1,4 milliards \$ alloués au Québec pour la décennie 1983-92, ne se «matérialiserait» qu'après 1987. Dans la mesure où le ratio calculé plus haut pour l'ensemble des provinces de l'Est serait directement applicable, ce serait donc à environ 25% des 1,4 milliards \$, soit à 350 millions \$ que devrait s'attendre le Québec au titre des investissements ferroviaires totaux pour la période 1983-87.

Alors que les dépenses annuelles dans l'Ouest évoluent presque linéairement, c'est-à-dire que les sommes à dépenser chaque année jusqu'en 1992-93 sont à peu près égales, le rythme des dépenses prévues dans l'est est particulièrement au Québec, sera lent de 1983 à 1987 ceci signifie que ce rythme devra presque tripler après 1987 pour que l'Est et le Québec bénéficient réellement des investissements promis.

En termes quantitatifs, une progression linéaire des investissements prévus aurait assuré au Québec un montant annuel de 140 millions \$ (1,4 milliards \$ / 10 ans) alors que le plan proposé ne générera qu'un montant annuel moyen de 70 millions \$ (350 millions / 5 ans) pour la période 83-87; ceci implique que les investissements annuels de 1988 à 1992 au Québec, devront dépasser le seuil des 200 millions \$ si le Québec doit en fait bénéficier d'investissements totaux de 1,4 milliards \$.

Il faut retenir aussi que les investissements prévus par le gouvernement fédéral sont exprimés en dollars courants et non en collard constants de 1982. Ainsi, la prise en compte de l'inflation aggrave encore la disparité Est / Ouest au chapitre des investissements ferroviaires.