

7.0 UNE SYNTHÈSE ET QUELQUES CONCLUSIONS

Le gouvernement fédéral, dans sa recherche d'une solution aux problèmes de transport des grains de l'Ouest, a opté pour une approche privilégiant les intérêts des provinces de l'Ouest.

L'intervention du gouvernement fédéral s'articule autour de la « crise de capacité dans l'Ouest ». Or, cette crise fondée sur des prévisions optimistes de trafic est appréhendée et non réelle. Ces prévisions de trafic comportent une forte dose d'incertitude de telle sorte qu'il n'est pas impossible qu'elles ne se réalisent pas et que, à long terme, l'Ouest soit doté d'infrastructures ferroviaires d'excellente qualité et disposant de réserves de capacité. Dans un tel contexte, il pourrait y avoir détournement vers les ports du Pacifique de trafic devant normalement emprunter le système Saint-Laurent / Grands Lacs. En somme, le système Saint-Laurent / Grands Lacs pourrait être en perte de vitesse comparativement à la route de l'Ouest.

Le Québec trouve inacceptable que le gouvernement fédéral n'ait pas considéré les impacts à court et à long terme que pourrait avoir au Québec un accroissement de la capacité des voies ferrées vers le Pacifique.

Par ailleurs, pour réaliser sa nouvelle politique, le gouvernement fédéral a décidé d'engager des crédits de 3,7 milliards \$ pour les quatre prochaines années. En fait, le gouvernement fédéral a décidé d'établir des nouveaux programmes totalisant 2,3 milliards \$ en plus des 1.4 milliards \$ de dépenses qu'aurait entraîné la poursuite des programmes existants. Cette attitude d'Ottawa tranche particulièrement avec celle qu'il a adoptée dans l'Est alors qu'il a décidé de financer un programme d'investissement à l'aide des économies qu'il réalise en réduisant des programmes de subvention (MFRA, ARFAA) dont l'Est avait bénéficié jusqu'ici. Nous nous interrogeons sur la pression qu'exercera sur le budget du gouvernement fédéral consacré au transport un programme de dépenses de 3,7 milliards. Combien de projets de transport seront retardés qu'au Québec ou, tout simplement ne sont pas réalisés?

Ottawa prévoit qu'au cours de la prochaine décennie, les sociétés ferroviaires investiront quelque 16,5 milliards \$. Le Québec ne bénéficierait que de 8,5% de ces investissements alors que l'Ouest retirerait la grosse part du gâteau avec 57,6%

Pour les cinq prochaines années, les sociétés ferroviaires CN et CP ont rendu publics des plans d'investissements qui sont considérés relativement fermes. Au cours de cette période, les sociétés ferroviaires dépenseront dans l'Ouest 55% des sommes prévues pour la prochaine décennie. Au Québec, cette part serait de 25% seulement. Ainsi, les investissements prévus au Québec sont beaucoup plus incertains