

1.0 L'INTRODUCTION

Le gouvernement fédéral rendait public le 1er février 1983 sa nouvelle politique en matière de transport des grains de l'Ouest. Cette politique s'inscrit dans la foulée du rapport Gilson publié en juin 1982.

Il est évident que, dans ce dossier, le gouvernement fédéral a cherché avant toute chose à privilégier les intérêts de l'Ouest et n'a pas voulu tenir compte des conséquences fâcheuses pour l'Est et le Québec que pourrait entraîner la réalisation de sa politique. Aussi ce document vise-t-il à démontrer que la nouvelle politique fédérale peut avoir de sérieuses conséquences sur la scène des transports au Québec.

Dans un premier temps, nous rappellerons les objectifs poursuivis par le gouvernement fédéral, ainsi que les principaux éléments de sa politique. Ensuite, nous démontrerons que la « crise de capacité dans l'Ouest » qu'Ottawa utilise pour justifier son intervention n'est pas réelle, mais appréhendée. Suivra une analyse des plans d'investissements des sociétés ferroviaires qui indiquera clairement que l'Ouest retirera la grosse part du gâteau alors que le Québec devra se contenter d'éventuelles miettes. Nous rappellerons également que pour leur infrastructure ferroviaire, les Prairies, avec un réseau de base garanti jusqu'à l'an 2000 et un programme de remise en état des embranchements de plus de 1 milliard \$, bénéficient d'un traitement fort privilégié, traitement dont n'a jamais bénéficié le Québec. Finalement, nous insisterons sur la probabilité qu'à long terme, suite à l'augmentation de leur capacité, les voies ferrées en direction du Pacifique disposent d'importantes réserves de capacité, ce qui pourrait entraîner un détournement vers les ports du Pacifique d'une partie du trafic devant normalement emprunter le système Saint-Laurent/Grands Lacs.

LISTE DES FIGURES

3.1 Marchandises en vrac destinées à l'exportation maritime vers le Pacifique par les Rocheuses
4.1 Évolution cumulative des investissements ferroviaires du CN et du CP, 1982/1983 à 1992/1993
4.2 Évolution cumulative des investissements ferroviaires du CN et du CP, 1982/1983 à 1992/1993 (à l'échelle de la capacité)