

- diverses améliorations aux voies d'évitement ainsi qu'aux systèmes de signalisation et de églécommunication de cette même compagnie;
- l'agrandissement et la modernisation de plusieurs cours de triage et ateliers, tant du CN que du CP, dans les Prairies et en Colombie-Britannique.

Considérés globalement pour le CN et le CP, ces investissements se répartissent grosso-modo moitié/moitié entre:

- d'une part, des renouvellements et des améliorations mineures aux réseaux et équipements tant de l'Est que de l'Ouest;
- d'autre part, des «travaux d'expansion» visant à accroître la capacité du réseau de l'Ouest.

On n'y retrouve donc:

- aucun programme de revalorisation des embranchements de l'Est;
- aucun investissement spécifiquement destiné à l'amélioration des voies du Corridor Québec / Windsor pour les besoins de Via Rail.

#### 4.3 La provenance des capitaux

##### 4.3.1 Pour les sociétés ferroviaires

Les tableaux et relevés annexés aux lettres du 28 janvier 1983 de messieurs LeClair et Stinson à monsieur Pépin établissent la part des investissements de l'exercice 83 et de la période 1983-87, qui sont désormais rendus possibles par la nouvelle politique fédérale relative aux tarifs du Nid-de-Corbeau et programmes connexes (incluant des allègements fiscaux dans le cas du CP). Le tableau 4.4 présente l'incidence de la nouvelle politique fédérale sur les investissements ferroviaires.

En conciliant ces données avec celles de la section 4.2, on s'aperçoit que les immobilisations pour fins d'accroissement de la capacité dans l'Ouest, à savoir 1,6 milliards \$ chez CN et 1,9 milliards \$ chez CP pour un total de 3,5 milliards \$, correspondent presque au montant des investissements induits par la nouvelle politique.

De fait, le CN et le CP répétaient depuis plusieurs années qu'ils ne pouvaient accroître la capacité de leurs lignes de l'Ouest sans un règlement préalable du problème du tarif du Nid-de-Corbeau. Ces chiffres sont donc conformes aux propos tenus jusqu'ici par les sociétés ferroviaires.