

Transports

Près d'un an après la publication de ce rapport, le gouvernement n'a pratiquement rien fait pour appliquer ces recommandations et les dispositions qu'elles contiennent. En fait, des 92 recommandations faites par le juge Hall, le gouvernement n'a vraiment donné suite qu'à sept. Trois autres ont été appliquées en partie et 24 n'ont pas eu d'autre suite que quelques déclarations disant qu'elles seraient étudiées plus avant. Le gouvernement n'a même pas pris acte des deux tiers de ces recommandations. Pas plus le ministre que les hauts fonctionnaires n'ont jugé bon de rencontrer le juge Hall pour discuter avec lui de ce rapport très important, sans doute l'un des plus importants jamais publiés dans l'ouest du Canada.

Le ministre a même jusqu'ici refusé d'appliquer une des recommandations essentielles du rapport Hall. C'est celle qui traite des tarifs-marchandise et des principes sur lesquels ils reposent. J'aimerais citer les propos du juge Hall qui figurent à la page 534 du rapport, et dont voici la teneur:

La production et le traitement des produits agricoles devraient avoir lieu dans des régions du pays qui offrent des avantages géographiques naturels pour ces activités. Les tarifs-marchandises et d'autres politiques relatives au transport ne devraient pas éliminer ces avantages naturels ni aller à leur contre.

Il poursuit en disant:

Que l'industrie meunière au Canada puisse bénéficier des avantages géographiques naturels de l'Ouest.

Cette recommandation est répétée presque mot pour mot plus loin dans le rapport où l'on traite de l'industrie du broyage du colza, de l'industrie de la transformation du bétail et de l'industrie du malt. Chacune de ces industries tiendrait à s'installer dans l'Ouest, où elles seraient près de ses producteurs de matières premières, si ce n'était des politiques de transport du gouvernement qui les empêchent d'être efficaces sur le plan des prix. Dans bien des cas, ce sont les injustices inhérentes à la structure du tarif-marchandises qui les empêchent de fournir aux Prairies les emplois dont elles ont besoin et le fondement d'une économie saine.

Dans le domaine de l'élevage, nous en avons eu un bon exemple en 1976. Cette année-là, l'Alberta a effectivement perdu l'une de ses industries les plus florissantes, celle de l'élevage du porc. De nombreux motifs expliquent cette perte qui a laissé 8,000 entreprises d'élevage de porc en chômage en Alberta, et l'un est étonnamment simple quoique tragique. Le transport vers l'Est des 800 livres de provende requises pour élever un porc coûte moins cher que celui des 150 livres de porc qu'on en tire. A l'heure actuelle, l'Alberta importe des États-Unis une forte proportion des produits qu'elle consomme et expédie dans l'Est les provendes qui servent à engraisser les porcs. Dans aucun autre pays du monde, on ne cultive dans une région le grain qui sert à nourrir le bétail élevé dans une autre région.

Des situations similaires existent dans d'autres secteurs mentionnés par le juge Hall. A cause des frais d'arrêt en transit et des pratiques discriminatoires en matière d'intérêts et de frais d'entreposage, il est meilleur marché d'expédier le blé vers les minoteries de l'Est et d'importer la farine que de produire la farine dans les Prairies. Les mêmes problèmes existent dans l'industrie du malt. Je cite encore une fois le rapport, qui recommande ceci:

Que les tarifs-marchandises pour l'orge de brasserie continuent d'être réglementaires et qu'ils s'appliquent aussi bien à l'orge de brasserie qu'au malt d'orge.

J'insiste sur cette distinction, parce que l'un est une matière première et l'autre un produit transformé. L'un des meilleurs

exemples des injustices de la politique gouvernementale des transports, s'il est possible de dégager une telle politique, c'est le cas de l'industrie du colza. S'il est une industrie qui devrait jouir d'un avantage géographique, c'est bien celle des graines oléagineuses. Ce n'est pourtant pas le cas, même si ces graminées ne sont à peu près pas cultivées à l'extérieur des Prairies.

● (1732)

En 1974, l'Association canadienne des producteurs de graine de colza envisageait encore l'avenir avec confiance. Mais l'industrie de l'extraction de l'huile de colza des Prairies n'a pu se donner l'expansion escomptée parce que, encore une fois, il coûtait moins cher d'envoyer les matières premières dans les provinces de l'Est et sur les marchés étrangers que d'y envoyer les produits transformés en dépit de la réduction substantielle de volume qui accompagne la transformation du produit. En 1976, producteurs et transformateurs exprimaient une vive inquiétude au sujet de l'avenir réservé à l'industrie de l'extraction de l'huile de colza des Prairies et ce problème se posait du simple fait que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau s'appliquait au transport en gros de la graine de colza et non au transport de l'huile de colza qui est le produit fini. Dans ces circonstances, il est moins coûteux d'exporter des graines que de l'huile ou du tourteau, mais les Canadiens de l'Ouest perdent aux mains des Japonais, en l'occurrence, des milliers d'emplois dans l'industrie de l'extraction. Le gouvernement fédéral est intervenu au moyen d'un programme de subventions provisoires, mais c'est insuffisant.

Une étude sur les conséquences de la structure tarifaire du Pas du Nid-de-Corbeau sur le colza qu'a publiée récemment un groupe d'économistes de la Saskatchewan arrive à la conclusion que l'industrie du broyage du colza de l'Ouest est en difficulté en raison du bas taux de ce tarif et du taux élevé du tarif japonais sur les importations. Toutefois, le gouvernement pourrait résoudre en partie le problème en donnant suite à la recommandation figurant à la page 598 du rapport du juge Hall, à savoir que le ministère fédéral de l'Industrie et du Commerce consacre plus d'efforts à l'élargissement du marché d'exportation de l'huile et du tourteau de colza.

Quoi qu'il en soit, au moins la moitié du problème découle directement de l'écart entre le tarif applicable à l'huile ou au tourteau de colza et celui qui frappe le colza non transformé. Idéalement, il faudrait que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau s'applique également à l'huile et au tourteau de colza et que le tarif japonais soit aboli. Il est à espérer que la question du tarif sera réglée dans le cadre des négociations du Gatt qui se poursuivent actuellement.

Toutefois, l'étude concluait, en se fondant sur les chiffres de 1974, que si le tarif était maintenu et que seuls les taux du Pas du Nid-de-Corbeau étaient appliqués à la viande et au pétrole, les avantages qui auraient découlé de cette initiative pour les producteurs, les conditionneurs et les habitants de l'Ouest en général auraient été appréciables en 1974. Les consommateurs de pétrole auraient payé environ 1.3 million de plus pour ce produit. Mais en contrepartie, les revenus des concasseurs auraient augmenté de \$907,000 et ceux des cultivateurs, de quelque 3 millions; les consommateurs de graines de colza auraient payé près de \$900,000 de moins pour ce produit et les recettes tirées de notre commerce avec l'étranger auraient fait un bond spectaculaire de 3.6 millions. Cela représente un bénéfice net de quelque 7 millions, mais, ce qui est plus