

certains pesticides laissent à désirer et que certains fabricants de produits chimiques refusent d'accepter leur part de responsabilité pour le manque d'efficacité de leurs produits. Le Comité approuve par conséquent le projet-pilote entrepris par l'Institut canadien pour la protection des cultures, en collaboration avec le gouvernement du Manitoba, en vue d'établir un tribunal chargé de régler les plaintes portant sur des produits agrochimiques qui ne donnent pas les résultats décrits dans la publicité.

- 3.8 Le Comité recommande à la Division des pesticides d'Agriculture Canada de collaborer avec les gouvernements provinciaux, avec l'Institut canadien pour la protection des cultures et avec les associations agricoles afin d'élaborer des normes d'efficacité pour les produits agrochimiques et de s'assurer qu'il existe dans chaque province un mécanisme efficace pour le règlement des plaintes.**

MANUTENTION ET TRANSPORT DES CÉRÉALES

a. Frais de transport et de manutention

Bien que la manutention et le transport de céréales ne constituent pas, à proprement parler, des intrants agricoles, de nombreux témoins ont fourni au Comité d'importantes raisons de les considérer de la même façon que les intrants d'intérêt, la médecine agricole et les produits agrochimiques.

Selon la Commission canadienne des grains, les agriculteurs de l'ouest ont dépensé en moyenne 42,49 \$ la tonne en 1986 pour expédier leurs céréales jusqu'au point d'exportation. Cette somme représente les tarifs d'éleveurs, les frais de transport domestiques, les tarifs de fret sur les routes intérieures ainsi que les frais de mise en marché. Selon les données de la Commission canadienne des grains, pour du grain expédié d'un point central des Prairies jusqu'à Thunder Bay, les tarifs d'éleveurs des silos de collecte et de transbordement ainsi que des silos terminaux se sont élevés en moyenne à 25,32 \$ la tonne, les frais de transport, à 7,67 \$ (en incluant les frais de transport maritime au sein de la ville de Québec) et les frais de commercialisation, à 9,50 \$ (tableau 4.1). Pour le grain expédié par le côté du Pacifique, les tarifs d'éleveurs ont été de 21,27 \$, les frais de transport ont été de 6,30 \$ et les frais de commercialisation ont été de 3,22 \$. En 1987, les dépenses de manutention ont atteint 300 millions de dollars et les dépenses de transport, 964 millions, ce qui comprend le subventionnement du Nord-du-Corbeil représentant 714 millions de dollars, les paiements aux producteurs, à l'exportation, à 174 millions de dollars et les taxes de fret sur les deux marchés mentionnés, à 219 millions de dollars. Les principaux exploitants de silos ont pendant près de deux décennies d'évolution et le gouvernement fédéral a fait de même pour les tarifs de transport domestiques lorsque le prix des céréales est tombé de 20 % pendant la campagne agricole de 1986-1987. Les frais directs des commercialisateurs canadiens représentent plus de quart de leurs recettes en 1986-1987.

Le gouvernement fédéral a augmenté ses tarifs pour le transport domestique des céréales, qui devaient augmenter de 12 % en août 1987, à augmentations de 5 % parce qu'il récupérerait 64 millions de dollars au transport des céréales. À 14,25 \$ la tonne, les tarifs de transport sur les routes récemment négociés seront légèrement inférieurs à ceux de l'an dernier. Il n'est donc pas surprenant qu'en 1987-1988, le prix des céréales ait augmenté de 14 % en moyenne à ce qu'il était l'an dernier et