

3.0 LA CRISE DE CAPACITE DANS L'OUEST

La notion de capacité n'est ni simple, ni homogène. Plus particulièrement en ce qui concerne la distribution des grains de l'Ouest, certaines précisions s'imposent. Il importe de distinguer la capacité du système de distribution des grains de l'Ouest, lequel système comprend l'entreposage, le transport et la manutention des céréales de la ferme aux ports d'exportation, et la capacité des voies ferrées vers le Pacifique, lesquelles ne sont qu'un élément du système de distribution des grains de l'Ouest.

Il faut également rappeler que, bien que dans le passé certains problèmes de capacité du système de distribution des grains de l'Ouest aient pu amener des pertes ou des reports de ventes de céréales, la capacité des voies ferrées vers le Pacifique n'a jamais causé de préjudice aux céréaliculteurs de l'Ouest.

Or, il faut comprendre que lorsqu'on parle de crise de capacité dans l'Ouest, on se réfère à la capacité des lignes ferroviaires vers le Pacifique et non au système de distribution des grains de l'Ouest dans son ensemble.

3.1 Les prémisses de la crise

Le déficit d'exploitation des sociétés ferroviaires dû au transport des céréales aux taux statutaires de l'Accord du Col du Nid-de-Corbeau n'est pas nouveau; en fait, certains documents laissent croire que, même en 1925, lorsque le Parlement canadien modifia la Loi des chemins de fer pour rendre statutaires les taux de transport des céréales, ceux-ci n'étaient déjà plus compensatoires.

Certes, à cette époque, la situation n'avait rien de dramatique car le déficit, si déficit il y avait, n'était pas très élevé et les chemins de fer, n'ayant pratiquement aucune concurrence, pouvaient le récupérer en augmentant les taux applicables à d'autres marchandises; c'est ce que l'on désigne généralement par l'expression «subvention croisée».

Avec le temps, le déficit engendré par les taux statutaires augmenta et les chemins de fer, face à la concurrence du transport routier pour le transport locatif des marchandises générales, eurent de plus en plus de difficultés à récupérer ce déficit. Le tableau 3.1 présente l'évolution du déficit attribué au transport des grains, estimé par diverses commissions d'enquête.

(1) Cette section s'inspire largement du document suivant:
 Gouvernement du Canada, «Pour un transport amélioré dans l'Ouest: les décisions en matière de politique», 1er février 1983, pp. 4, 5 et 6.

(2) L'annexe 1.0 présente les recommandations du rapport Gilson ainsi que la réponse du gouvernement fédéral à chacune de ces recommandations.