

TABLEAU 6.3
EXPORTATIONS DE CEREALES CANADIENNES VERS L'EUROPE
 (tonnes courtes)

ANNÉE	DE VANCOUVER	DES PORTS DU SAINT-LAURENT		A/A+B
	VERS	VERS	VERS	
	URSS (EUROPE)	EUROPE (A) TOTAL	EUROPE (B) TOTAL	
1977	169 476	489 874	1 640 458	0,28
1976	582 163	902 442	2 106 219	0,80
1975	373 650	535 052	2 252 229	0,19
1974	--	205 184	342 095	0,37
1973	128 787	167 764	3 609 433	0,04
1972	42 251	392 672	4 222 620	0,08

Source: Statistics Canada, catalogue 64-207.

La concurrence existe donc entre les deux axes majeurs de transport que sont la route du Pacifique et le système Saint-Laurent/Grands Lacs.

Or, un des objectifs majeurs de la nouvelle politique fédérale est d'accroître la capacité de la route de l'Ouest. Nous avons déjà indiqué que la crise de capacité dans l'Ouest était une crise appréhendée et non réelle, que les hypothèses de prévision de trafic qui la sous-tendent ne sont pas en voie de se réaliser et que de telles prévisions de trafic comportent une forte dose d'incertitude, de risque. Nous avons déjà souligné que dans ce contexte, il était fort possible qu'il y ait dans l'Ouest, surcapacité à long terme. Quels seraient les effets à long terme de ce facteur structurant que serait la disponibilité d'infrastructures ferroviaires vers l'Ouest dont le coût marginal d'utilisation serait faible? N'y a-t-il pas là risque de détournement de trafic qui naturellement serait acheminé par le système Saint-Laurent / Grands Lacs? Comment un tel risque affecte-t-il les intervenants québécois dans leurs décisions d'investissement et le développement de nouveaux services? En somme, est-ce que le système Saint-Laurent / Grands Lacs ne sera pas en perte de vitesse comparativement à la route de l'Ouest?

* Toutes les céréales sauf le blé, la farine de blé, l'orge, le malt d'orge, l'avoine.

Données tirées du rapport annuel de la Commission canadienne du blé, 1981

11-12883