

6.0 LES INCIDENCES DE LA NOUVELLE POLITIQUE FEDERALE SUR LE SYSTEME SAINT-LAURENT / GRAND LACS

En liant comme il l'a fait « crise de capacité dans l'Ouest » et règlement de la question des taux statutaires du Col du Nid-de-Corbeau, le gouvernement fédéral a résolument opté pour une approche privilégiant les intérêts des provinces de l'Ouest. Ottawa se montre préoccupé par la question de la distribution des grains dans l'Ouest, c'est-à-dire l'acheminement des grains de la ferme aux ports de Vancouver, Prince Rupert, Churchill et Thunder Bay. De son côté, le Québec est préoccupé par la question de la distribution des grains de l'Ouest. Il considère que le système Saint-Laurent / Grands Lacs fait partie intégrante du système de distribution des grains de l'Ouest. Il ne faut pas oublier que rendu à Vancouver, Prince Rupert et Churchill, le grain canadien est en position d'exportation, mais qu'à Thunder Bay, il est, en très grande partie, en position de transit et doit être transporté jusqu'aux ports du Saint-Laurent pour être en position d'exportation. C'est pourquoi plusieurs éléments du système Saint-Laurent / Grands Lacs sont étroitement liés au commerce des grains. Ceci nous amène à rappeler que la route du Pacifique et le système Saint-Laurent / Grands Lacs sont en concurrence pour certains segments de marché, des grains en particulier.

Déjà, en 1970, une étude réalisée par D.W.M. Carr et Associés (voir annexe 3.0) reconnaissait cette concurrence entre le système Saint-Laurent / Grands Lacs et ce qu'elle appelle la route du Pacifique. Les auteurs du rapport précisent que « L'avantage de la route du Pacifique s'est accru au point qu'une part de plus en plus grande des grains à destination de l'Europe utilise maintenant cette route » (p. 17). Il faut noter, tel que l'indique le tableau 6.1, que le « marché naturel » du système Saint-Laurent / Grands Lacs, c'est-à-dire l'Europe de l'Ouest, l'Europe de l'Est, l'Afrique et le Moyen-Orient représente, depuis 1972, de 44% à 60% des exportations canadiennes du grain. Selon les données présentées au tableau 6.2, au cours de la même période, la part des exportations canadiennes de céréales manutentionnées dans les ports du Saint-Laurent a été relativement stable, représentant environ 45% des exportations. Quant à la route du Pacifique, elle a vu sa part de marché passer de 40% à 45%. De plus, le tableau 6.3 révèle qu'entre 1972 et 1977, une part non négligeable des exportations canadiennes de céréales à destination de l'Europe, c'est-à-dire une destination faisant partie du « marché naturel » du système Saint-Laurent / Grands Lacs transitait par le port de Vancouver. Sauf pour 1974, ce trafic destiné à l'Europe (la partie européenne de l'Union des Républiques socialistes soviétiques incluse) représentait de 4% à 25% environ des exportations canadiennes destinées au même marché et manutentionnées aux ports de Vancouver et du Saint-Laurent.