

Les routes maritimes des exportations canadiennes de blé

Benoît Brouillette

Volume 34, numéro 4, janvier–mars 1959

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1001421ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1001421ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (imprimé)

1710-3991 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Brouillette, B. (1959). Les routes maritimes des exportations canadiennes de blé. *L'Actualité économique*, 34(4), 571–580. <https://doi.org/10.7202/1001421ar>

Les routes maritimes des exportations canadiennes de blé

Nous avons déjà analysé les principaux courants commerciaux du blé canadien vers ses marchés extérieurs en 1951, 1952 et 1953¹. Une partie notable du blé destiné à l'Europe s'acheminait déjà par la voie, surprenante à première vue, de Vancouver et du canal de Panama. Examinons la situation en 1957, deux ans avant l'inauguration de la voie maritime du Saint-Laurent, qui détournera, espère-t-on, une part importante du commerce de Vancouver au profit des ports orientaux du pays.

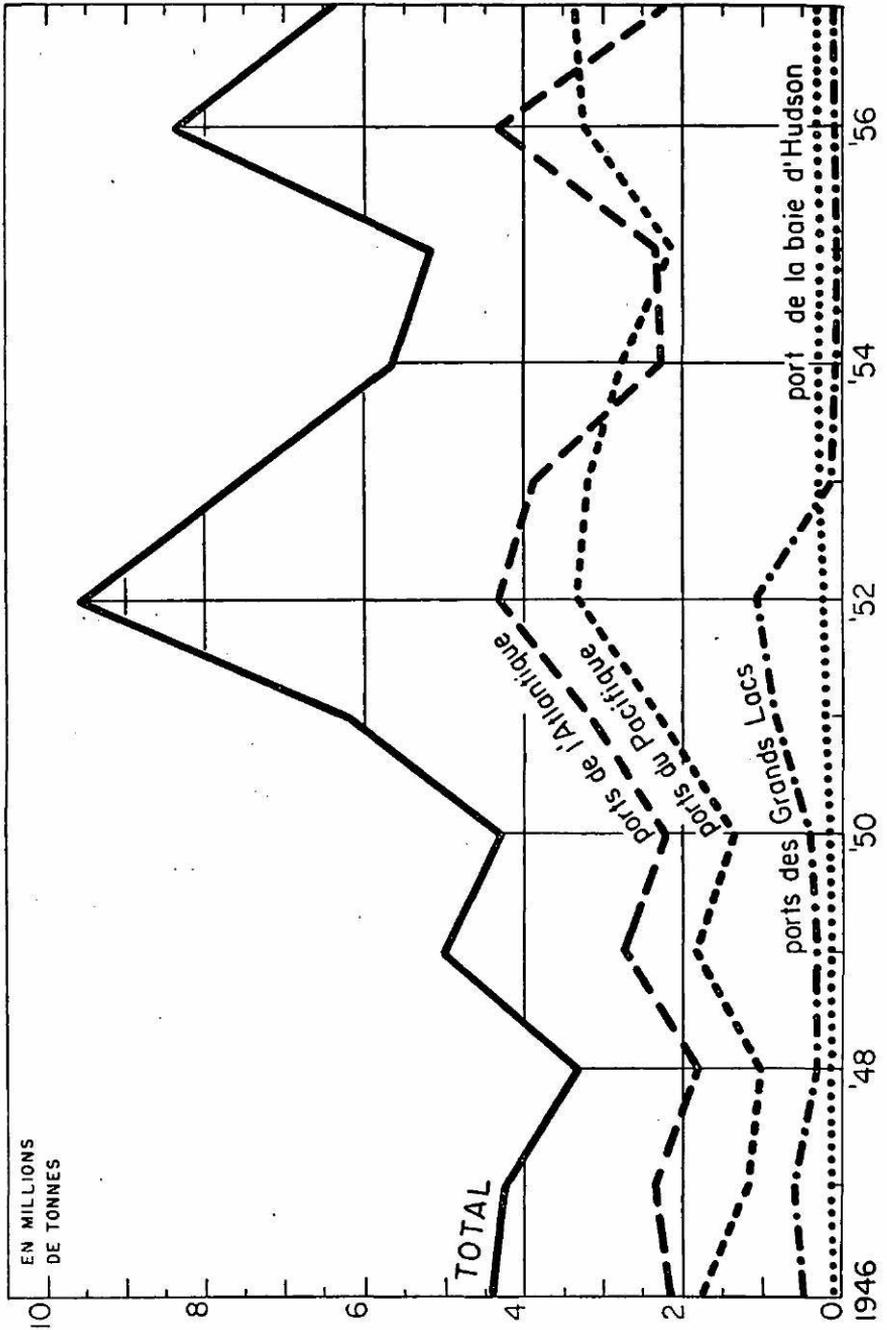
Le blé occupe une place de choix dans le commerce extérieur canadien: il vient au second rang parmi les denrées exportées, tant pour sa valeur que pour son volume. En 1957, les exportations de blé furent de 380.4 millions de dollars, alors que celles du papier journal se montaient à 715.5 millions de dollars. En volume, le blé ne le cède qu'au minerai de fer, soit 6.5 millions de tonnes (233 millions de boisseaux) contre 20 millions; mais le minerai n'a qu'une valeur de 152.3 millions de dollars, ce qui place cette marchandise au huitième rang des exportations canadiennes.

Comme au cours des années 1950-1953, le blé destiné à l'exportation continue de s'acheminer en grande partie par les ports occidentaux du Canada. On peut le constater au tableau I.

Les ports de l'Ouest, dont le principal est Vancouver, l'avaient déjà emporté sur leurs rivaux de l'Est dès 1953-54 (avec 56 p.c. du trafic contre moins de 30 p.c. avant la guerre). Ils ont repris de

1. *L'Actualité Économique*, 31^e année, no 1, avril-juin 1955, pp. 5-25.

Graphique I
Chargements de blé canadien pour l'exportation, 1946-1957



EXPORTATIONS CANADIENNES DE BLÉ

Tableau I
Ports de sortie du blé canadien exporté outre-mer¹

Ports de sortie	1954-55		1955-56		1956-57		1957-58	
	millions de boisseaux	p.c.						
Ports du Pacifique.	79.9	37.0	98.3	37.5	109.1	47.5	129.6	48.3
Port de la Baie d'Hudson...	9.2	4.3	12.8	4.9	13.3	6.0	18.9	6.9
Ports des Grands Lacs....	0.1	0.1	—	—	—	—	0.1	0.1
Ports du St-Laurent et de l'Atlantique	124.5	57.7	150.5	57.5	101.5	46.3	120.3	44.7
Ports américains de l'Atlantique.....	1.9	0.9	0.2	0.1	0.5	0.2	—	—
Total.....	215.8	100.0	261.8	100.0	219.4	100.0	268.5	100.0

nouveau l'avantage durant les deux plus récentes campagnes, de 1956 à 1958.

Les chargements sur les navires, de blé destiné à l'exportation illustrent le même phénomène. Le graphique I montre que les sorties par les ports de l'Atlantique et du Pacifique se suivaient au même rythme, calqué sur les fluctuations totales, entre 1940 et 1953, les premiers l'emportant sur les seconds avec une marge importante. Il n'en est plus ainsi depuis 1954, et la différence en faveur de Vancouver est particulièrement marquée en 1957.

Demandons-nous, afin d'expliquer ce phénomène, si la clientèle du blé canadien s'oriente davantage vers l'Asie. Le tableau II² indique clairement que l'Europe prend une part grandissante des exportations canadiennes. Les pays de ce continent recevaient 64.3 p.c. des chargements en 1951, les deux tiers en 1953, aujourd'hui près de trois quarts (74.0 p.c.). L'Asie n'en prend guère plus du cinquième, comme auparavant. Quant à l'Amérique et l'Afrique qui importaient 21.6 p.c. en 1951 et encore 17.2 p.c. en 1953, leur part est réduite à moins de 5 p.c. en 1957. Donc les exportations s'orientent désormais surtout vers les Îles britanniques et l'Europe continentale.

Nous avons été frappé, en 1955, par la part considérable du blé destiné à l'Europe qui s'acheminait par Vancouver et le canal

1. Suite du tableau IV, p. 16, *L'Actualité Économique*, avril-juin 1955.

2. À comparer avec les tableaux V et VI, pp. 18 et 19, *L'Actualité Économique*, op. cit.

L'ACTUALITÉ ÉCONOMIQUE

de Panama. Elle était de 54.5 p.c. en 1951. Or en 1957 elle s'élève à 61.5 p.c., malgré une sensible augmentation du tonnage en direction de nos clients d'Asie, le Japon et l'Extrême-Orient soviétique (graphique II).

Le graphique II illustre mieux qu'on ne saurait le décrire le réseau extraordinaire des routes du blé canadien vers sa clientèle.

Tableau II
Chargements de blé canadien pour l'exportation, 1957

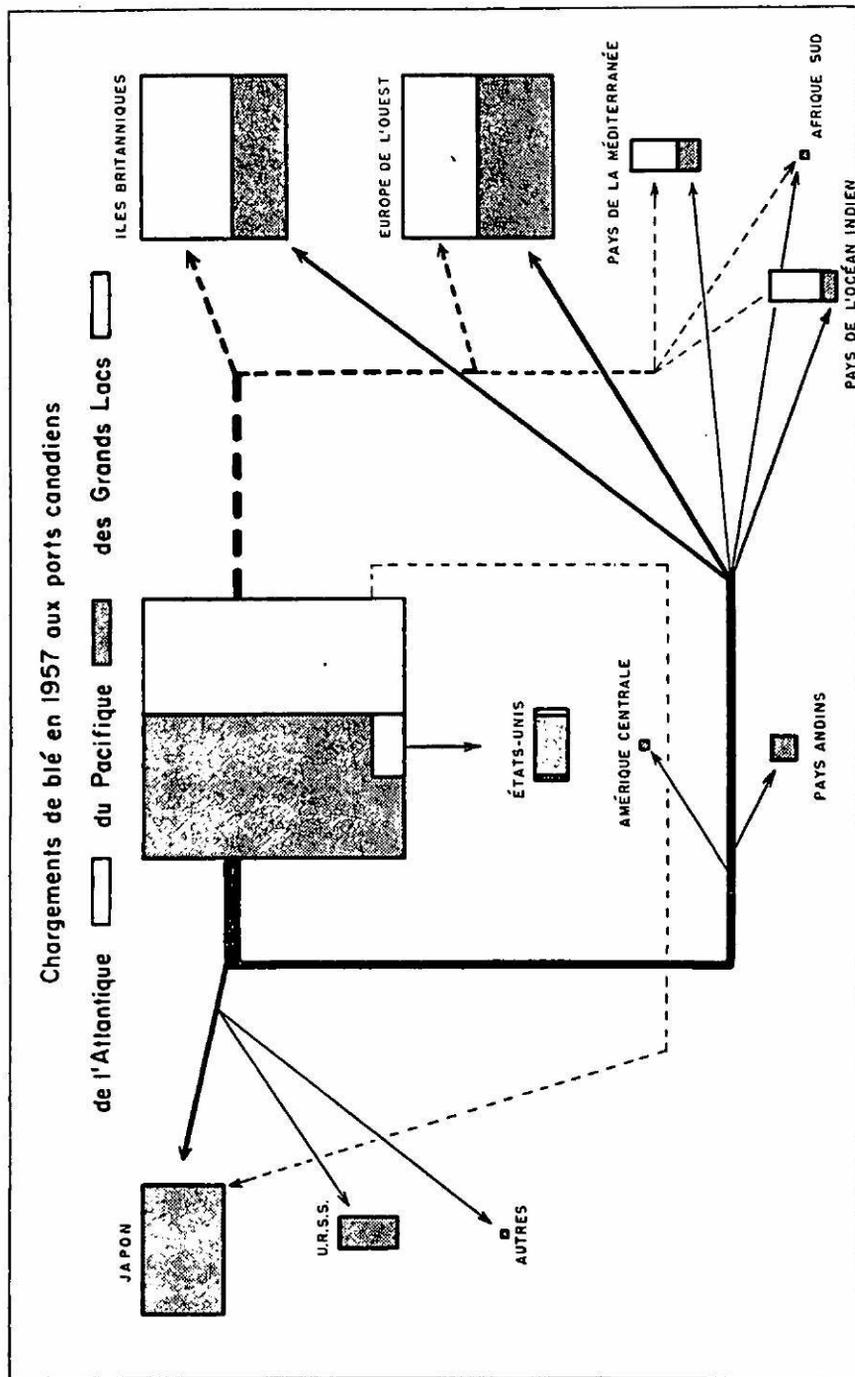
(1,000 tonnes de 2,000 livres)

Pays de destination	Ports de l'Atlantique, du St-Laurent et de la Baie d'Hudson	Ports du Pacifique	Total en tonnes	Volume total (millions de boisseaux)	Valeur totale (millions de dollars)
EUROPE					
Grande-Bretagne...	1,355.2	832.6	2,187.8	76.5	129.6
Allemagne (Rép. Féd.)...	257.4	369.2	726.6	31.9	53.5
Belgique...	334.8	288.1	622.9	14.2	23.1
Pays-Bas...	253.7	283.9	537.6	16.7	24.9
Pologne...	198.8	100.6	299.4	10.9	16.2
France...	110.7	14.9	125.6	3.4	6.3
Italie...	47.1	45.3	92.4	3.2	5.9
Norvège...	51.4	42.3	93.7	2.5	4.1
Irlande...	69.6	—	69.6	2.4	4.5
Suisse...	—	57.3	57.3	6.5	12.3
Malte et Chypre...	9.4	33.9	43.3	1.5	2.6
Autriche...	—	12.9	12.9	1.3	2.3
Danemark...	—	9.1	9.1	0.2	0.4
Suède...	4.8	—	4.8	1.1	0.9
Portugal...	3.0	—	3.0	—	—
Grèce...	0.5	—	0.5	—	—
Total	2,696.4 (94 p.c.)	2,090.1 (61.5 p.c.)	4,886.5 (74 p.c.)	172.3	286.6
ASIE					
Japon...	2.6	991.0	993.6	34.1	53.7
U.R.S.S. (Sibérie)...	—	177.4	177.4	5.9	9.1
Inde...	113.0	—	113.0	3.7	5.3
Pakistan...	46.8	—	46.8	1.2	2.0
Israël...	—	39.4	39.4	1.3	2.1
Hong-Kong...	—	5.6	5.6	0.2	0.3
Arabie saoudite...	4.1	3.3	7.4	0.6	1.0
Iran...	—	—	—	—	—
Total	166.5 (6 p.c.)	1,216.8	1,383.3 (21.3 p.c.)	47.0	73.5
AMÉRIQUE					
États-Unis...	2.1	11.1	224.0 ¹	10.8	16.0
Pérou...	—	43.9	43.9	1.8	2.7
Équateur...	—	19.4	19.4	0.6	1.1
Guatemala...	—	2.9	2.9	0.1	0.2
Salvador...	—	1.9	1.9	0.1	0.1
Honduras...	—	0.4	0.4	—	—
Chili...	—	0.1	0.1	—	—
Total	2.1 (nég. en p.c.)	79.7 (2.3 p.c.)	292.6 (4.5 p.c.)	13.2	20.1
AFRIQUE					
Afrique portugaise...	—	6.2	6.2	0.1	0.1
Union Sud-Africaine	—	5.8	5.8	0.1	0.1
Total	—	12.0 (0.4 p.c.)	12.0 (0.2 p.c.)	0.2	0.2
OCÉANIE					
—	—	2.4	2.4	—	—
Grand total	2,865.0	3,401.0	6,476.8	232.7	380.4

1. 210,800 tonnes ont été expédiées par les ports des Grands Lacs.

EXPORTATIONS CANADIENNES DE BLÉ

Graphique II



La voie du canal de Panama l'emporte sur celles des Grands Lacs et du Saint-Laurent en 1957 (2.15 millions de tonnes contre 1.93). Pourtant Montréal n'est qu'à 2,966 milles marins de Liverpool, tandis que Vancouver, via Panama, est presque trois fois plus loin (8,647 milles). L'explication la plus vraisemblable doit être recherchée dans les frais de transport.

Suivons, par exemple, une cargaison de blé destiné à l'exportation, depuis Saskatoon, au centre de la Prairie, région d'où vient tout le blé canadien vendu à l'étranger. Lorsqu'on l'achemine par rail vers Vancouver sur une distance de 1,008 milles, le transport coûte 24 cents par cent livres. Pour atteindre Montréal, au contraire, il coûte deux fois plus, soit 22 cents sur les 904 milles de rail entre Saskatoon et Fort-William, 9.23 cents sur les 537 milles de voie lacustre jusqu'à Midland, enfin 22.92 cents sur les 374 milles de rail vers Montréal: au total, 54.15 cents en direction de l'Est contre 24 cents dans le sens opposé.

Il n'y a, d'autre part, guère d'intérêt dans les conditions présentes à expédier la cargaison directement par eau de Fort-William à Montréal, à cause du transbordement qui nécessite la faible profondeur des canaux en aval du lac Ontario. Le voyage est plus long (1,225 milles au lieu de 911), et le tarif par eau est de 26.7 cents, soit seulement 5.5 cents de moins que le transport mixte eau-rail.

Depuis 1951, le tarif ferroviaire entre Midland et Montréal, applicable en été (du 1^{er} avril au 30 novembre) pour le blé d'exportation, s'est accru sensiblement. Il est passé de 18.5 cents les cent livres en 1951 à 22.92 en 1957. Le tarif par eau de Fort-William à Midland n'a cependant guère varié durant la même période, sauf en 1954 et en 1955. Il était de 9.21 cents les cent livres en 1951, il est de 9.23 cents en 1957, après être descendu à 7.1 et 7.01 en 1954 et 1955. Au total, les frais de transport par eau et rail entre Fort-William et Montréal ont augmenté de plus de 4.44 cents depuis 1951 et de 4.27 cents depuis 1955; tandis que les tarifs ferroviaires entre Saskatoon et Vancouver n'ont pas varié (24 cents) durant la même période.

La hausse des frais de transport sur la route du blé vers l'Est du Canada explique, en partie du moins, que cette denrée se détourne des ports de l'Atlantique vers ceux du Pacifique. Toute-

fois, tellè n'est pas la raison principale. On sait que le coût moyen du transport du blé canadien était, en 1956, d'environ 1.25 dollar par cent livres entre la Saskatchewan et un port britannique. Une hausse de 4.5 cents du tarif ferroviaire vers Montréal, sans contrepartie vers Vancouver, n'est certes pas négligeable, mais elle n'explique pas à elle seule le détournement du blé vers l'Ouest. Il faut rechercher la cause essentielle dans le coût du transport maritime, que nous allons essayer d'établir.

On a calculé récemment¹ que le coût du transport entre Scott, Sask., et l'Angleterre, par Montréal, s'élevait à 1.22 dollar par cent livres. Nous avons vu précédemment que le transport de la même cargaison coûte environ 55 cents jusqu'à Montréal. En soustrayant 10 cents de frais administratifs, on trouve que le coût moyen du transport maritime de Montréal en Angleterre serait de 57 cents. Dans la direction opposée, de Scott en Angleterre par Vancouver, ce transport coûterait 1.30 dollar, dont il faut soustraire le transport par rail, de l'ordre de 24 cents, et les frais administratifs, d'environ 11 cents. Il s'élèverait donc à quelque 95 cents. En somme le tarif moyen du transport maritime Vancouver-Grande-Bretagne était d'à peu près 70 p.c. plus élevé que le tarif moyen Montréal-Grande-Bretagne.

Or le fret maritime est, sur le marché général des biens et des services, l'un des prix qui varient le plus. On a déjà montré ailleurs dans cette revue que les variations du simple au double ou au triple en un ou deux ans ne sont pas rares dans le cas des taux de fret applicables aux tramps nolisés au voyage². Étant donné le manque d'élasticité des taux de transport ferroviaire, il est clair qu'en période de taux déprimés Vancouver va avoir un avantage relatif sur Montréal, alors qu'en période de taux élevés, Montréal devrait l'emporter.

Les comparaisons faites plus haut se rapportent aux données moyennes de 1956. À cette époque les taux de fret s'étaient élevés graduellement à un niveau aussi haut que celui qui avait été atteint

1. Montreal Research Council, *The Impact of the St. Lawrence Seaway on the Montreal Area*, School of Commerce, McGill University, Montréal, juillet 1958, p. 42.

Le point de départ choisi par les auteurs est le village de Scott, en Saskatchewan, situé à 60 milles à l'ouest de Saskatoon. Le tarif ferroviaire au départ de cette localité est vraisemblablement le même que celui de Saskatoon, à un cent près dans l'une ou l'autre direction.

2. Cf. Jean Delpuer, «Le marché du fret maritime et l'évolution récente des taux», *L'Actualité Économique*, octobre-décembre 1957, p. 518.

durant et après la guerre de Corée. Depuis lors, on a assisté à un véritable écroulement des cours. L'index général des taux applicables aux tramps est tombé de 157 en 1956, à 66 en octobre 1958 (sur la base 1952=100)¹.

Si ces données étaient applicables intégralement au transport du blé canadien, voici ce que seraient devenus les frais de transport moyens de 100 livres de blé, à partir d'un point situé à l'intérieur des frontières de la Saskatchewan, à l'ouest de Saskatoon. On suppose qu'entre 1956 et la fin de 1958, seuls les frais de transport maritime se sont modifiés. Il s'agit de coûts moyens, donc de données très approximatives.

Tableau III
Coût du transport du blé entre la Saskatchewan et l'Angleterre²
(en cents par cent livres)

	1956		Octobre 1958	
	Via Montréal	Via Vancouver	Via Montréal	Via Vancouver
Frais de transport au port d'exportation.....	55	24	55	24
Frais de transport maritime....	57	95	24	40
Frais divers.....	10	11	10	11
	<hr/> 122	<hr/> 130	<hr/> 89	<hr/> 75

On voit du premier coup d'œil que Montréal a perdu son avantage sur Vancouver, qui bénéficie désormais de 14 cents sur son concurrent.

Le coût du transport par Vancouver, étant celui qui comporte la plus forte part de fret maritime, est le plus sensible aux fluctuations des taux. Il oscille donc sans cesse en fonction du coût de transport par Montréal.

Dans le cas actuel, la chute du fret maritime a nettement avantage Vancouver depuis deux ans, et s'est ajoutée à la hausse discriminatoire des tarifs ferroviaires dans l'Est du pays. On peut se

1. *The Economist*, 1^{er} novembre, 1958, p. 460. Les taux de fret sont établis en livres sterling.
2. Les chiffres sont très arrondis.

EXPORTATIONS CANADIENNES DE BLÉ

demander pourquoi la baisse dont bénéficie Vancouver n'a pas provoqué une véritable avalanche de blé vers les ports de l'Ouest, mais seulement un glissement partiel, quoique significatif.

Plusieurs raisons expliquent ce manque de souplesse. En premier lieu comme on l'a dit ailleurs, les fluctuations spectaculaires des taux de fret maritime ne s'appliquent guère qu'aux tramps en disponibilité et n'affectent donc que peu à peu le prix des marchandises transportées¹. D'autre part, les taux appliqués aux marchandises transportées sur les navires des lignes régulières sont beaucoup moins flexibles. On sait qu'une bonne partie du blé exporté aussi bien à Vancouver qu'à Montréal est acheminée par les lignes régulières. Enfin, il est évident que la capacité des installations portuaires aux deux extrémités du continent n'est pas illimitée.

* * *

Quelle sera l'influence de la canalisation du Saint-Laurent sur l'orientation future des courants commerciaux du blé? On réussira, sans doute, à diminuer les frais de transport entre Fort-William et les ports du Saint-Laurent, en supprimant les transbordements et le transport par voie ferrée, mais aussi, en permettant à des navires de haute mer d'accéder plus facilement aux Grands Lacs. Ces navires — britanniques, en particulier — ayant des frais généraux relativement bas, feront baisser encore davantage le coût du transport.

On estime aujourd'hui à 10 cents environ par cent livres la réduction prévisible dans le transport du blé de Fort-William à Montréal. C'est une économie appréciable qui, éventuellement, fera s'accroître les exportations de blé vers l'Est. Toutefois cette économie de 10 cents ne représente guère plus de 7 ou 8 p.c. du prix total du transport vers l'Angleterre en période de fret élevé.

Il faut donc s'attendre à ce que le mouvement de balancier se fasse désormais sur des bases nouvelles. En période de haut fret océanique, le blé prendra vraisemblablement la voie la plus courte, bien que la lucrative fonction montréalaise de transbordement soit menacée. Lorsqu'il y aura abondance d'espace sur les cargos, au

1. Jean Delpuer, *op. cit.*, pp. 521-522.

contraire, les ports du Pacifique prendront leur revanche, car les tarifs du transport intérieur auront toujours une structure rigide les empêchant de s'adapter aux fluctuations des tarifs maritimes.

Benoît BROUILLETTE,
*professeur à l'École des Hautes Études
commerciales (Montréal).*

