

Le transport du blé canadien vers les marchés extérieurs

Benoît Brouillette

Volume 31, numéro 1, avril-juin 1955

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1002570ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1002570ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (imprimé)

1710-3991 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Brouillette, B. (1955). Le transport du blé canadien vers les marchés extérieurs. *L'Actualité économique*, 31(1), 5–25. <https://doi.org/10.7202/1002570ar>

Le transport du blé canadien vers les marchés extérieurs

L'objet de cet article est d'étudier comment s'effectue le transport du blé à travers le Canada d'abord et à travers les océans ensuite pour atteindre les nombreux marchés extérieurs.

Au milieu du XX^e siècle, notre pays demeure l'un des principaux fournisseurs d'une denrée nécessaire aux pays de civilisation occidentale. Grâce à une organisation commerciale de type supérieur, le Canada parvient à offrir son blé sur le marché international à un prix de concurrence malgré le handicap des frais de transport et des tarifs douaniers. Pour y arriver, il faut que les cultivateurs puissent réduire au minimum leur coût de production et que les frais de transport soient absorbés par la quantité et par la haute qualité du blé mis sur le marché.

La Prairie canadienne récolte en moyenne 95 p.c. du blé du pays, principalement en Saskatchewan (50 à 60 p.c.) et en Alberta (25 à 30 p.c.). Depuis l'avènement des chemins de fer (1885), cette région est devenue un des greniers du monde. On y a acclimaté des blés de printemps appropriés, tels que le blé Marquis (1908), et l'on pratique une mécanisation de plus en plus poussée. D'où le caractère extensif de ce genre d'agriculture. Les trois quarts des emblavures de la Prairie se font sur des fermes de 400 acres et plus. Sur 90,500 moissonneuses-batteuses (*combines*) au Canada, on en trouve 43,000 en Saskatchewan, 21,000 en Alberta et 15,200 au Manitoba.

L'ACTUALITÉ ÉCONOMIQUE

L'usage des engrais est sinon inconnu, du moins jugé trop coûteux; on laisse le sol en jachère une année sur trois, et les seules rotations praticables sont celles d'autres céréales: l'avoine, l'orge et le seigle. Il n'est donc pas étonnant, dans ces conditions, d'observer des fluctuations considérables dans le volume de la récolte (voir tableau I). Les superficies emblavées de la Prairie

Tableau I
Emblavures et récoltes du blé¹
de 1945 à 1954

	Moyenne 1945-49			1951			1952			1953			1954		
	Superficie ²	Rendement ³	Récolte ⁴	Superficie ²	Rendement ³	Récolte ⁴	Superficie ²	Rendement ³	Récolte ⁴	Superficie ²	Rendement ³	Récolte ⁴	Superficie ²	Rendement ³	Récolte ⁴
Saskatchewan.....	14.5	12.8	185.2	15.7	20.8	325.0	16.4	26.5	435.0	16.1	23.3	375.0	15.5	9.7	151.0
Alberta.....	6.9	15.6	107.5	6.4	23.7	152.0	6.4	26.9	172.0	6.3	25.7	163.0	5.9	16.2	95.0
Manitoba.....	2.4	20.0	48.2	2.3	22.4	52.0	2.4	24.1	57.0	2.2	20.8	46.0	2.0	12.8	26.0
Total de la Prairie.....	23.8	14.3	340.9	24.4	21.7	529.0	25.2	26.3	664.0	24.6	23.7	584.0	23.4	11.6	272.0
Autres provinces..	0.9	28.2	25.4	0.9	26.3	23.7	0.8	29.9	23.9	0.9	33.0	30.0	0.9	29.9	26.9
Total du Canada.....	24.7	14.8	366.3	25.3	21.9	552.7	26.0	26.5	687.9	25.5	24.1	614.0	24.3	12.3	298.9

ne varient guère (ordre de 24 millions d'acres). Mais le rendement subit des écarts extraordinaires d'une année à l'autre. En 1951, 1952 et 1953, grâce à des conditions climatiques particulièrement favorables, le rendement fut presque égal à celui des pays de culture intensive: il a atteint 26.3 boisseaux à l'acre; en 1954, au contraire, l'été pluvieux a favorisé la propagation de la rouille et réduit le rendement à 11.1 boisseaux à l'acre. Le rendement moyen des 20 ou 30 dernières années est entre 14 et 15 boisseaux à l'acre.

Le Canada pratique à l'égard des producteurs de blé une politique d'économie dirigée. Depuis l'établissement, en 1935, de la Commission canadienne du Blé, le gouvernement fédéral

1. *Bulletin trimestriel de la statistique agricole*, Bureau fédéral de la Statistique, Ottawa.
2. En millions d'acres.
3. Nombre de boisseaux à l'acre.
4. En millions de boisseaux.

LE TRANSPORT DU BLÉ CANADIEN

garantit un prix minimum aux cultivateurs. Il a été amené peu à peu, et à son corps défendant, à réglementer sinon la production, du moins le commerce du blé. Aujourd'hui, il lui est impossible de faire machine arrière, et il contrôle désormais la vente entière du blé soit à l'intérieur du pays ou sur les marchés extérieurs¹.

La Commission canadienne du Blé achète la récolte entière que les cultivateurs livrent aux entrepôts et achemine cette récolte sur les marchés par les organismes commerciaux préexistants (pools et marchands de céréales) qui agissent en qualité d'agents de la Commission. Voici, à titre d'exemple, quelles furent les opérations effectuées durant la campagne de 1952-53 (tableau II).

Tableau II
Opérations de la Commission canadienne du Blé²
du 1^{er} août 1952 au 31 juillet 1953

1.—ACHATS DE BLÉ (en volume)		
a) livré par les cultivateurs	533,015,077	boisseaux
b) blé invendu de la campagne de 1951-52.....	103,205,410	“
c) autres sources.....	<u>2,030,211</u>	“
TOTAL.....	<u>638,303,698</u>	“
2.—COÛT D'ACHAT (en valeur)..... \$ 988,375,017.62		
3.—PRODUIT DES VENTES ET VALEUR DU STOCK INVENDU		
a) ventes réalisées.....	\$583,694,584.18	
b) ventes en cours.....	<u>114,367,239.23</u>	
TOTAL des ventes....	698,061,823.41	
c) valeur du stock invendu.....	<u>379,100,799.35</u>	1,077,162,622.76
Excédent des ventes sur les achats.....		88,787,605.14
4.—Montant recouvré pour divers frais (à ajouter)..... <u>9,731,455.43</u>		
5.—Excédent brut au 31 juillet 1953..... 98,519,050.57		
6.—Frais d'exploitation..... <u>28,295,291.50</u>		
7.—Surplus..... <u>70,223,769.07</u>		

1. D. A. MacGibbon, *The Canadian Grain Trade, 1931-1951*, University of Toronto Press, Toronto 1952.

2. Chambre des Communes. Comité permanent de l'agriculture. *Procès verbaux*, fasc. 2, 4 mai 1954, pages 28 et 29.

La Commission a acheté 533 millions de boisseaux, soit 78 p.c. de la récolte totale de 1952, en payant aux cultivateurs le prix minimum fixé par l'État, qui était de \$1.60 à \$1.70 le boisseau, selon la qualité. Les cultivateurs gardent à domicile leurs semences et certains stocks de blé non marchand. Le report du blé invendu de la campagne précédente ajouta 105 millions de boisseaux et porta le volume total des opérations à plus de 638 millions de boisseaux, d'une valeur initiale d'achat légèrement inférieure à un million de dollars. Ce chiffre nous montre l'ordre de grandeur des opérations financières de la Commission. Les ventes effectuées durant cette campagne ont rapporté un peu moins de 700 millions de dollars. Elles ont porté sur un volume de 388.1 millions de boisseaux¹, répartis ainsi:

	<u>Nombre de boisseaux</u>
Ventes sur le marché canadien.	45,351,509
Exportations, catégorie II.	134,511,975
Exportations aux termes de l'A.I.B. (Accord international du blé).	208,228,278

Le prix de vente sur le marché canadien fut en moyenne de \$1.85 à \$1.53 le boisseau selon la qualité; celui de la catégorie II à l'exportation, de \$2.16 à \$1.58 et celui établi aux termes de l'Accord international du blé (A.I.B.), de \$1.75 à \$1.52. Puis en ajoutant aux ventes la valeur du stock en magasin, estimé à \$379.1 millions, soit au prix minimum versé par la Commission aux cultivateurs, on obtient la somme globale de \$1,077.2 millions. Le tableau II montre comment on arrive à estimer le surplus de la campagne à plus de 70 millions. C'est à même ce surplus que l'État peut effectuer des ristournes aux cultivateurs. Par un décret du 29 septembre 1953, une somme de \$63,961,800 fut distribuée aux producteurs pour leurs livraisons de blé. La ristourne fut en moyenne de \$0.12 par boisseau, ce qui, par exemple, a porté le prix d'achat du blé no 1 *Northern* à \$1.81871 le boisseau.

La récolte de 1952 fut, nous l'avons vu précédemment, la plus abondante que le Canada ait jamais eue. La Prairie produisit 664 millions de boisseaux sur un total de 687.9. Grâce au dégel précoce, les semailles furent effectuées presque partout du 21 avril au 15 mai. Le sol avait emmagasiné une réserve d'humidité

1. Même source que le tableau II, p. 7.

LE TRANSPORT DU BLÉ CANADIEN

supérieure à la moyenne normale durant l'automne pluvieux de 1951, de sorte que le blé germa promptement et les tiges sortirent de terre en rangs serrés. Les pluies du printemps furent favorables à la croissance. En août, la température fut idéale pour une bonne maturation; dès le milieu du mois, chose rare, la moisson était commencée dans quelques régions. Elle se poursuivit en septembre, malgré des sautes brusques de température, et se termina dans les régions septentrionales à la mi-octobre. Cette moisson fut si abondante que la Commission du Blé dut imposer aux cultivateurs des quotas de livraison encore plus rigoureux que ceux des années précédentes, dans le but d'empêcher l'engorgement des élévateurs. Un décret du 24 juillet fixa le quota à 5 boisseaux par acre ensemencé dans toute la Prairie. Il ne fut relevé à 15 boisseaux qu'au 9 décembre au Manitoba, qu'au 29 janvier 1953 en Alberta et qu'au 3 mars en Saskatchewan¹. La qualité de cette récolte fut en outre excellente. Les 533 millions de boisseaux livrés par les cultivateurs furent classés ainsi:

Blé roux de printemps, no 1, nord	9.0 p.c.
" no 2 "	51.4
" no 3 "	21.0
" no 4 "	7.9
" no 5 "	5.5
" no 6 "	0.8
Blé <i>durum</i> , no 1 à no 4	1.5
Blé <i>garnet</i> , no 1 à no 3	1.0
Blé fourrager	0.1
Autres catégories	1.2

100.0 p.c.

* * *

1. Les quotas de livraisons de la campagne de 1954-55 furent encore plus sévères que ceux des saisons précédentes. Par exemple, au 23 mars 1955, les cultivateurs étaient soumis aux restrictions suivantes: ils ne pouvaient livrer que deux boisseaux par acre ensemencé à 470 lieux de livraison, trois boisseaux à 760 autres, quatre boisseaux à 566 autres, cinq boisseaux à 93 et six boisseaux à 171 seulement. Dix-neuf lieux de livraisons étaient fermés et 830 autres n'acceptaient que certaines céréales ou certaines catégories de céréales.

Aussi n'est-il pas étonnant que les cultivateurs restent avec des quantités considérables de blé non livré sur les bras.

En 1952-53, les livraisons aux élévateurs ruraux de la Prairie avaient été de 533 millions de boisseaux; en 1953-54, de 392.4 millions. Or, malgré leur mauvaise récolte de 1954, ils n'avaient encore livré que 150 millions de boisseaux d'août 1954 au 16 mars 1955, contre 261.2 millions durant la même période de l'année précédente, et 250 millions durant la même période pour les dix dernières années. Ceci reflète l'engorgement des entrepôts à l'heure actuelle. La situation peut devenir tragique, car les cultivateurs ne sont pas équipés pour conserver longtemps le blé dans leurs fermes. D'autre part, ils ne reçoivent leur avance initiale que sur livraison; or, la vente n'étant pas soumise aux fluctuations des marchés, ils n'ont aucun intérêt à entreposer leur récolte.

L'ACTUALITÉ ÉCONOMIQUE

Tableau III
Transport du blé à travers le Canada¹
du 31 juillet 1952 au 1^{er} août 1953

	Capacité des élévateurs (Millions de b.)	RÉCEPTIONS			EXPÉDITIONS		
		Volume reçu (Millions de b.)			Volume expédié (Millions de b.)		
1. Dans la Prairie							
a) Livraisons des cultivateurs:							
En Saskatchewan.....	175.1	353.1					
En Alberta.....	117.6	136.9					
Au Manitoba.....	48.7	46.0					
TOTAL.....	341.4	536.0					
b) Expéditions vers:							
Le Lac Supérieur.....					292.6		
La Côte du Pacifique.....					106.2		
La baie d'Hudson.....					8.5		
Les élévateurs tête de ligne dans la Prairie.....					13.5		
Les minoteries et autres consommateurs de la Prairie.....					114.1		
TOTAL.....					534.9		
2. Sur la côte du Pacifique							
Vancouver et New Westminster.....	19.5	101.8			Eau	Rail	Total
Prince-Rupert.....	1.3	4.3			99.9	1.8	101.7
Victoria.....	1.0	0.9			3.9	..	3.9
TOTAL.....	21.8	107.0			0.9	..	0.9
3. Baie d'Hudson							
Churchill.....	2.5	8.5			104.7	1.8	106.5
					8.5	..	8.5
4. Lac Supérieur (Fort-William et Port-Arthur)							
Destination:	86.4	Eau	Rail	Total			
Ports canadiens:		..	293.6	293.6	251.8	26.7	278.5
Lac Huron et baie Georgienne.....	..	..	..	..	139.6	..	139.6
Lacs Érié et Ontario.....	..	..	..	..	86.0	1.1	87.1
Saint-Laurent.....	..	..	..	..	3.6	2.4	6.0
Côte de l'Atlantique.....	..	..	..	..	..	20.7	20.7
Ports américains des Grands-Lacs.....	..	..	..	..	21.7	..	21.7
Ports européens directement.....	..	..	..	..	0.2	..	0.2
Consommateurs.....	..	..	..	..	0.4	2.5	2.9
Pertes.....	..	..	..	..	0.3	..	0.3
5. Manutentions dans les ports de l'Est							
a) Lac Huron et baie Georgienne							
Midland - Port McNicoll.....	19.3	84.6	..	84.6	..	89.6	89.6
Sarnia.....	5.4	15.4	1.3	16.7	4.5	9.4	13.9
Goderich.....	3.6	13.4	..	13.4	0.3	12.7	13.0
Collingwood.....	2.0	10.8	..	10.8	..	10.1	10.1
Owen Sound.....	4.0	12.3	..	12.3	0.1	12.2	12.3
Windsor.....	1.3	3.2	0.5	3.7	0.4	3.0	3.4
TOTAL.....	35.6	139.7	1.8	141.5	5.3	137.0	142.3
b) Lacs Érié et Ontario							
Port Colborne.....	7.5	52.5	3.7	56.2	36.1	18.8	54.9
Kingston.....	2.4	19.1	..	19.1	18.5	..	18.5
Toronto.....	4.0	7.3	1.4	8.7	4.4	4.1	8.5
Prescott.....	5.5	7.7	..	7.7	7.2	1.8	9.0
TOTAL.....	19.4	86.6	5.1	91.7	66.2	24.7	90.9
c) Saint-Laurent							
Montréal.....	15.9	37.4	59.2	96.6	88.7	4.4	93.1
Québec.....	4.0	1.8	27.3	29.1	26.9	0.7	27.6
Trois-Rivières.....	2.0	18.6	6.5	25.1	24.8	0.1	24.9
Sorel.....	3.0	9.3	7.9	17.2	16.0	0.1	16.1
TOTAL.....	24.9	67.1	100.9	168.0	156.4	5.3	161.7
d) Côte de l'Atlantique							
Saint-Jean, N.-B.....	3.1	..	22.0	22.0	19.4	..	19.4
Halifax.....	2.2	..	14.5	14.5	13.3	..	13.3
TOTAL.....	5.3	..	36.5	36.5	32.7	..	32.7

1. Grain Trade of Canada, 1952-53. Bureau Fédéral de la Statistique, Ottawa, 1954.

Voyons maintenant comment s'effectue l'acheminement de cette énorme récolte vers les nombreuses destinations. Disons d'abord que la manipulation du blé se fait totalement en vrac. La majeure partie de la moisson est faite à l'aide de moissonneuses-batteuses. Le blé est recueilli dans des camions qui le transportent aux élévateurs locaux situés le long des voies ferrées. Ces élévateurs appartiennent soit à des sociétés coopératives ou à des sociétés privées qui font leurs transactions en qualité d'agents de la Commission canadienne du Blé. La coopérative la plus importante est celle de la Saskatchewan qui, fondée en 1924, compte 136,700 membres et manipule la moitié du blé vendu dans la province; celle de l'Alberta (1923) a 57,000 membres et s'occupe du tiers de la récolte; celle du Manitoba (1930) en a 14,000 et reçoit près de la moitié de la récolte provinciale. La société United Grain Growers Ltd. (1906), qui compte 35,000 membres, fonctionne partiellement comme une coopérative. Parmi les sociétés privées, qui font une bonne moitié du commerce total, citons les plus importantes, telles que Searle Grain, Federal Grain et National Grain. Ce sont ces dernières qui réclament l'abolition du monopole commercial dont jouit la Commission canadienne, ainsi que sa conséquence logique qui serait la réouverture de la Bourse de Winnipeg. Cette dernière dut suspendre en 1943 ses opérations sur le blé (mais non pas sur les autres céréales), les ventes à terme étant incompatibles avec la politique dirigée, pratiquée depuis par l'État.

Le tableau III illustre par des données concrètes l'acheminement du blé à travers le Canada durant la campagne de 1952-53. Les quatre cinquièmes du blé livré aux élévateurs sont expédiés hors de la Prairie, soit environ 400 millions de boisseaux. Or les trois quarts s'orientent vers l'est, vers Fort-William et Port-Arthur sur les rives du lac Supérieur; un quart traverse les Rocheuses pour gagner la côte du Pacifique; une quantité infime est acheminée vers le nord, à Churchill sur la baie d'Hudson. L'arrière-pays des ports du Pacifique, de Vancouver principalement, couvre toute l'Alberta et l'ouest de la Saskatchewan. La ligne de démarcation passe entre Biggar et Saskatoon, entre Swift-Current et Moose-Jaw, et entre Shaunavon et Gravelbourg. «En tirant une

ligne de Saskatoon vers le sud, déclare le Commissaire William Riddle, on peut dire que les stocks à l'ouest de cette ligne s'en vont à Vancouver. Là où la différence de taux de fret en faveur de Fort-William est de 4 cents le 100 livres ou moins, nous expédions de la Saskatchewan à la côte du Pacifique»¹.

Le taux de fret de 100 livres de céréales pour l'exportation entre Saskatoon et Vancouver (1088 milles) est de 24 cents; il est de 22 cents vers Fort-William (904 milles) et de 21 cents vers Churchill (814 milles). On ne peut guère parler d'arrière-pays de la baie d'Hudson car les quantités expédiées par cette voie sont faibles; mais il semble que la limite soit Saskatoon au sud-ouest, Yorkton et Swan-River au sud-est.

Le gros de la récolte, environ 300 millions de boisseaux, s'achemine vers les Grands-Lacs (tableau III). Les villes jumelles de Fort-William et de Port-Arthur peuvent engranger dans leurs entrepôts 86 millions de boisseaux. Un premier transbordement s'effectue ici. Environ 90 p.c. du blé quitte ces ports par eau. Il est même surprenant de constater que 26.7 millions de boisseaux soient acheminés par rail vers l'est, et en majeure partie jusqu'au littoral de l'Atlantique. Ceci se passe en hiver (22.4 millions en janvier, février et mars 1953), lorsque la navigation est interrompue sur les Grands-Lacs, et que Saint-Jean et Halifax ont besoin de blé pour l'exportation².

Les cargaisons³ de blé embarquées à l'ouest du lac Supérieur se dispersent vers l'aval: plus de la moitié (140 millions de boisseaux) est déchargée aux ports de la baie Georgienne (Midland, Port-McNicoll, Owen-Sound et Collingwood) et du lac Huron (Sarnia et Windsor). Des 110 millions qui restent sur la voie d'eau, un cinquième (22 millions) est à destination des ports américains du lac Érié. Le port canadien le plus actif sur le même

1. Chambre des Communes. Comité permanent de l'agriculture. *Procès verbaux*, fasc. 1, page 40.

2. Notons toutefois que la campagne de 1952-53 fut exceptionnelle à cet égard. Durant la campagne précédente, on en a transporté par rail deux fois moins (14.3 millions) et en 1953-54 seulement 3.3 millions, ce qui est le volume normal.

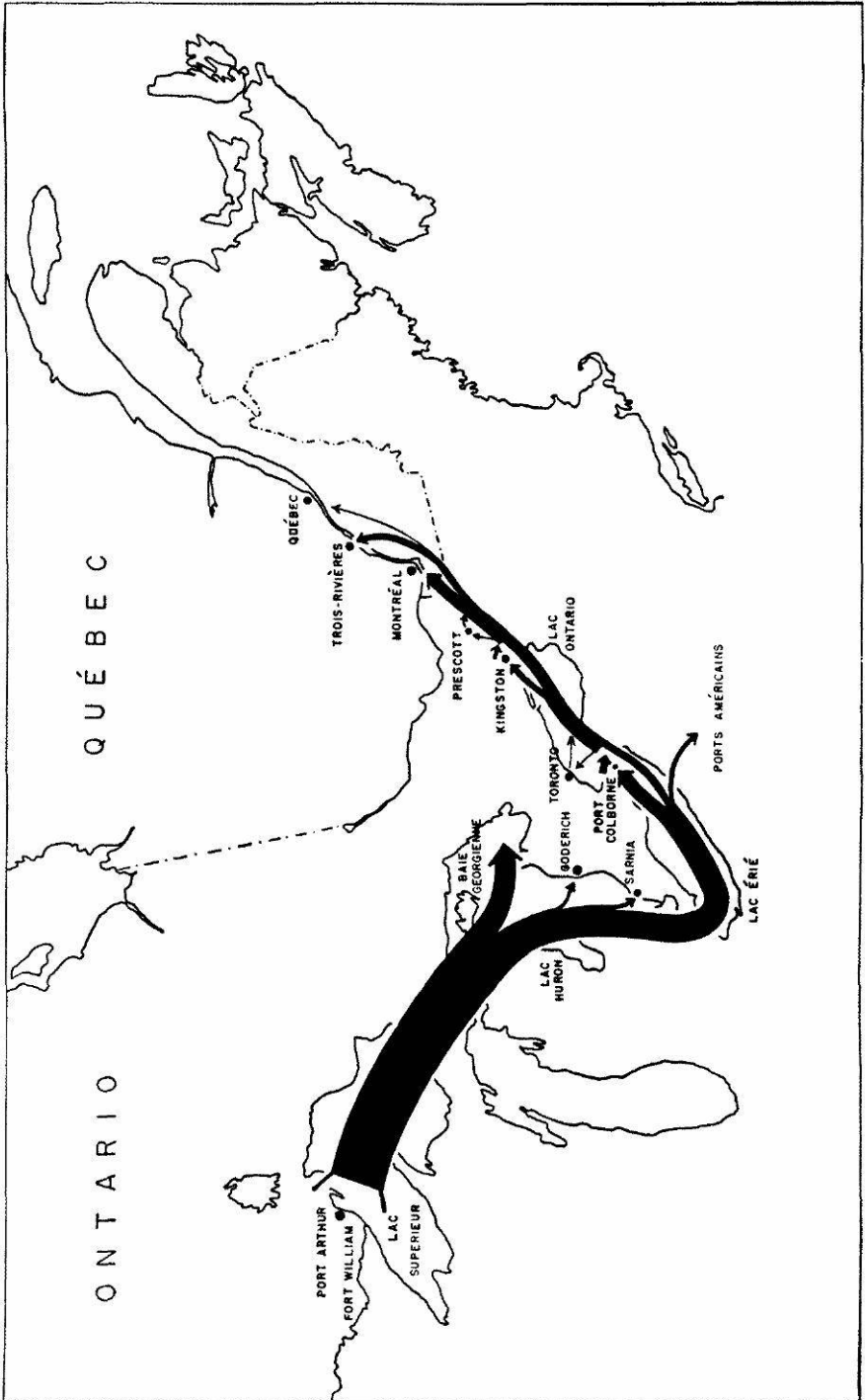
3. Durant la campagne de 1952-53, on a chargé à Fort-William — Port-Arthur 1850 cargos, dont 1659 battaient pavillon canadien, 158 sous le pavillon américain et 33 sous pavillon étranger. Cette campagne ainsi que celle de l'année précédente furent exceptionnellement abondantes. Les données préliminaires de 1953-54 montrent une diminution du tiers environ, soit un volume sensiblement égal à celui de la période de 1946 à 1950. Il faut remonter à 10 ans en arrière, en 1944 et 1945, pour trouver un volume supérieur à 300 millions de boisseaux.

lac est Port-Colborne, où l'on décharge 52 millions de boisseaux et en recharge presque autant (36 millions). Kingston et Prescott sont les ports les plus achalandés du lac Ontario. En aval de Prescott, il ne reste plus sur la voie fluviale que 67 millions de boisseaux, dont plus de la moitié est destinée à Montréal (37 millions) et le reste à Trois-Rivières principalement. Notons que des quantités infimes s'acheminent directement de Fort-William et de Port-Arthur aux rives du Saint-Laurent: 3.6 millions destinés aux ports du Saint-Laurent et 200,000 boisseaux outre-mer. Si le courant est encore de 67 millions de boisseaux en aval du lac Ontario, c'est que d'importants transbordements s'effectuent à Port-Colborne et à Kingston. Ils sont nécessités par le gabarit des écluses de l'aval qui en interdit l'accès aux navires de fort tonnage, ceux qui transportent le blé le plus économiquement. En fait, il y a deux fois plus de blé qui gagne les ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique par rail que par eau, comme l'illustrent fort bien les deux cartes-graphiques ci-jointes.

De tels transbordements, soit des navires aux trains ou entre navires, grèvent lourdement le transport du blé. On conçoit aisément la hâte que manifestent les commerçants de grains au sujet de la canalisation du Saint-Laurent, dont la conséquence immédiate sera de réduire sensiblement les frais de transport et de manutention du blé. Les seuls frais de transports seront réduits de moitié entre Fort-William et Montréal, via la baie Georgienne. En 1953, le taux de fret par 100 livres de blé destiné à l'exportation était de \$0.092 de Fort-William à Midland par eau et de \$0.40 de Midland à Montréal par rail. Tandis que le transport effectué totalement par eau était de \$0.265. Il est probable que l'écart sera moindre après la canalisation, car les canaux seront alors à péage, tandis que leur passage est gratuit actuellement. Mais on économisera en outre sur la manutention.

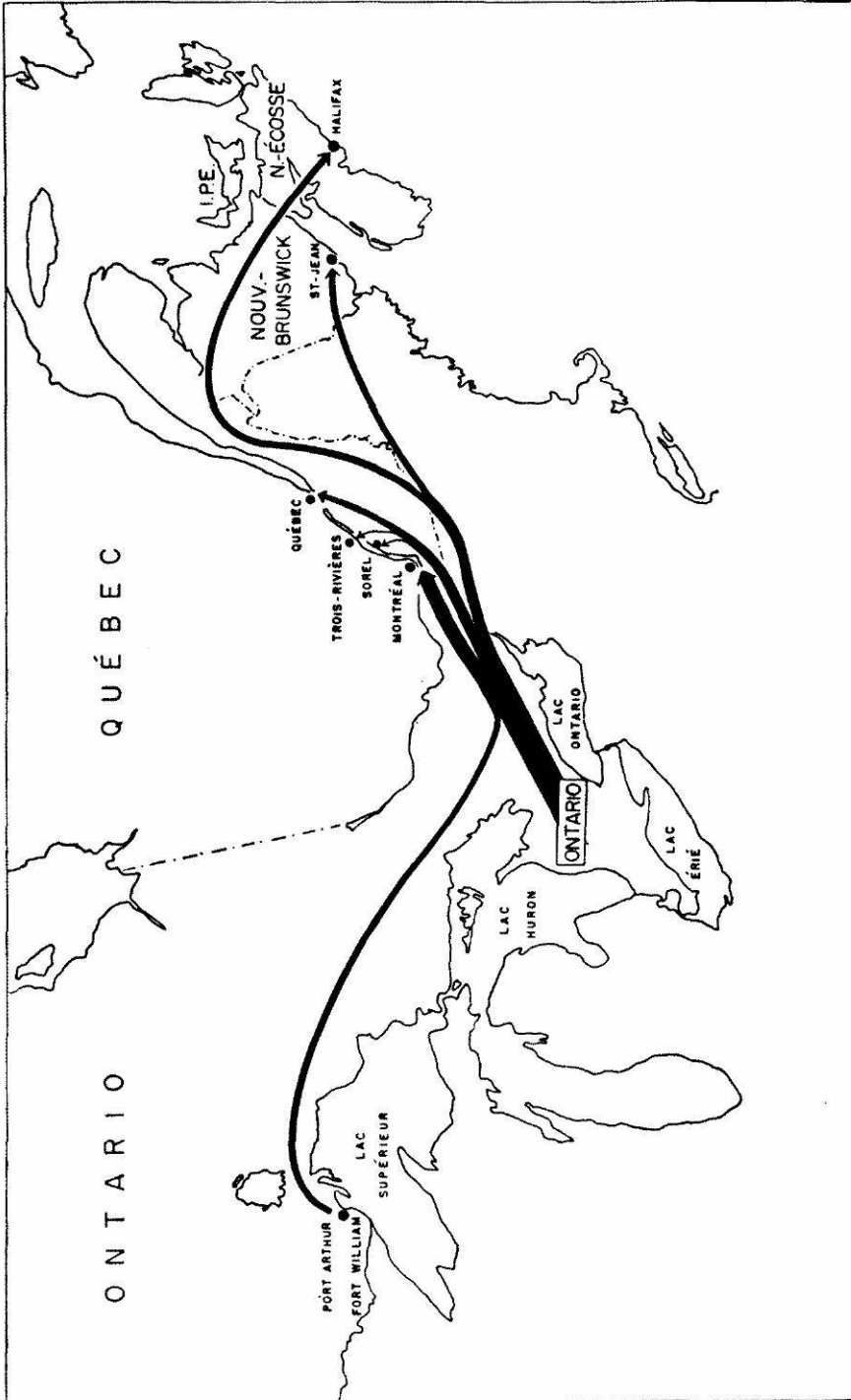
L'analyse du tableau III nous a finalement montré comment s'éparpillent les 278.5 millions de boisseaux qui passent par le goulot de Fort-William — Port-Arthur: environ 30 p.c. sont retenus par les consommateurs de l'est, qui disposent en outre de la récolte ontarienne (correspondant à environ 25 millions de boisseaux). Malgré le handicap des transbordements, ce sont les

Graphique I — Transport du blé par eau, 1952-1953



LE TRANSPORT DU BLÉ CANADIEN

Graphique II — Transport du blé par rail, 1952-1953



ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique qui expédient outre-mer la majeure partie des exportations canadiennes de blé. Le tableau IV indique que cette prééminence existe depuis long-

Tableau IV
Ports de sortie du blé canadien exporté outre-mer¹
(en milliers de boisseaux)

	1934-35 à 1938-39	1946-47 à 1950-51	1951-52	1952-53	1953-54	1954-55 (1 ^{er} août- 2 mars 55)
	Moyenne quinquennale					
Ports du Pacifique...	38,075.6	55,717.0	103,184.1	104,715.9	113,345.2	48,304
Port de la baie d'Hudson.....	2,454.3 ²	5,102.8	7,545.4	8,620.6	10,980.7 ²	11,986
Ports des Grands-Lacs .....	.....	63.5	115.9	206.9	.....	.....
Ports du St-Laurent et de l'Atlantique...	63,914.1	92,233.2	151,208.6	188,836.5	76,705.5	67,502
Ports américains de l'Atlantique.....	32,426.7	7,838.0	3,985.2	3,748.9	125.6	.....
TOTAL.....	136,870.7	160,954.5	266,039.2	306,128.8	201,157.0	127,792

temps. Toutefois, la campagne de 1952-53 est celle qui a fourni le plus de blé au commerce extérieur durant ces dernières années. Il est intéressant d'observer, en outre, les fluctuations saisonnières des exportations sur le graphique ci-joint.

* * *

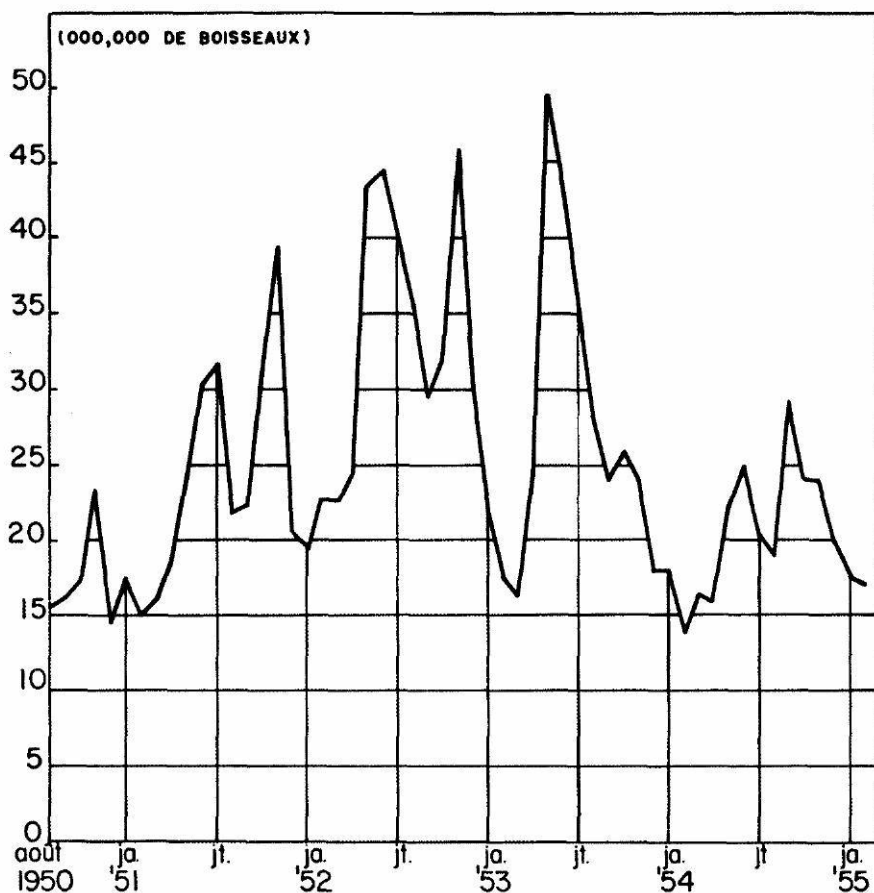
Voyons maintenant quels sont les clients du Canada à travers le monde. Nous disposons pour faire cette analyse de deux sources statistiques: celle du commerce extérieur, qui indique pour chaque pays le volume en boisseaux et la valeur des exportations canadiennes (tableau V), et celle du *Shipping Report*, qui indique seulement le volume des cargaisons de blé (tableau VI). Dans les deux cas, il ne s'agit plus, comme précédemment, de campagnes annuelles (du 31 juillet au 1^{er} août de l'année suivante), mais de l'année du calendrier. Examinons d'abord le tableau V, qui montre par pays et par continent le volume et la valeur des exportations canadiennes de blé durant les derniers quatre ans.

1. *Grain Trade of Canada, The Wheat Review et Grain Statistics Weekly*, Bureau fédéral de la Statistique, Ottawa.

2. Y compris le blé exporté directement de Fort-William et Port-Arthur.

Graphique III

Fluctuations saisonnières des exportations canadiennes
de blé et de farine, août 1950 — février 1955



Le blé constitue, avec le papier-journal, le bois d'œuvre et la pâte de bois, l'un des principaux articles d'exportation du Canada. Il fut en tête de liste en 1952, la meilleure année de l'après-guerre; mais son volume et sa valeur ont diminué durant les deux années suivantes. La Grande-Bretagne, notre principal client, prend bon an mal an le tiers des exportations; l'ensemble de l'Europe, environ les deux tiers. Ce sont les pays industriels de la vieille Europe qui sont donc nos meilleurs clients: l'Angleterre, l'Allemagne de l'Ouest, la Belgique, la Hollande, l'Italie (sauf en 1954), la Suisse, l'Irlande et les pays scandinaves. En

L'ACTUALITÉ ÉCONOMIQUE

Tableau V
Exportations de blé du Canada¹
(en milliers de boisseaux de 60 lbs et en milliers de dollars)

Pays	1951		1952		1953		1954	
	Volume	Valeur	Volume	Valeur	Volume	Valeur	Volume	Valeur
EUROPE								
Royaume-Uni	85,742	159,179	103,529	189,575	103,641	206,391	73,670	132,990
Allemagne de l'Ouest	6,305	10,585	22,186	40,439	19,065	39,445	24,025	43,775
Belgique	18,571	35,805	20,015	36,687	14,257	27,488	15,857	28,279
Pays-Bas	7,041	13,109	12,420	22,910	13,920	26,562	11,135	19,736
Suisse	5,677	10,618	5,994	11,314	9,032	18,043	7,592	14,878
Italie	12,566	23,681	14,889	28,130	8,495	16,522	674	1,187
Espagne	28	49	664	1,205	6,627	11,840	..	..
Irlande	6,939	12,866	6,966	13,655	5,043	10,094	1,609	2,954
Norvège	3,858	6,774	4,872	9,039	4,228	8,239	4,251	7,439
Autriche .....	..	..	852	1,467	1,738	3,413	782	1,284
Malte	506	979	1,518	2,874	1,503	3,135	1,485	2,765
France	2,149	5,134	5,724	11,113	1,008	1,700	185	304
Portugal	252	519	942	1,703	984	2,327	243	523
Yougoslavie	715	933	12,255	21,562	752	1,287	3,620	6,119
Danemark	538	1,031	1,413	2,552	1,268	2,239	353	628
Islande	1	3	..	..	4	7	2	3
Grèce .....	..	..	1,393	2,383	..	..	..	..
Finlande .....	..	..	671	1,302	..	..	..	..
Suède	1,255	2,440	1,442	2,970	..	..	..	..
TOTAL	152,143	283,706	217,748	400,880	191,565	378,734	145,482	262,863
ASIE								
Japon	15,516	29,478	17,119	36,493	27,050	52,434	28,777	50,819
Inde	10,349	18,674	20,190	38,572	14,701	26,854	1,835	3,130
Pakistan .....	..	..	2,240	4,621	11,133	23,791	377	847
Israël	1,625	3,146	2,596	4,995	3,534	6,880	4,115	7,080
Syrie et Liban	1,627	2,946	1,840	3,348	611	1,127	..	..
Arabie	24	61	74	161	649	1,392	519	1,030
Hong-Kong .....	..	..	3	6	1	2	169	322
Chine .....	..	..	59	97	..	..	..	..
Jordanie	512	991	..	..	..	..	..	..
Turquie	367	918	..	..	..	..	..	..
Formose .....	..	..	..	..	..	..	77	149
TOTAL	30,020	56,214	44,121	88,292	57,680	112,481	35,869	63,378
AFRIQUE								
Union Sud-Africaine	5,716	10,879	5,719	10,440	7,521	13,857	5,533	10,175
Égypte	370	896	3,908	7,255	3,517	7,125	..	..
Libye	1,070	2,021	224	401	661	1,220	470	810
Afr. portugaise orientale .....	..	..	149	272	168	331	455	853
Congo belge .....	..	..	..	..	7	14	9	20
Rhodésie du Sud	4	8	..	..	..	..	343	574
Afrique française	1,866	4,500	723	1,662	..	..	..	..
Maroc	304	538	370	854	..	..	..	..
Canaries .....	..	..	438	815	..	..	..	..
Açores et Madère .....	..	..	..	..	..	..	112	229
Afr. orientale anglaise .....	..	..	..	..	..	..	1	3
TOTAL	9,330	18,842	11,532	21,700	11,874	22,546	6,925	12,664
AMÉRIQUE								
États-Unis	37,917	65,036	44,082	72,533	12,924	23,694	6,859	12,003
Brésil	3,019	6,275	6,585	13,649	5,482	10,292	7,697	13,827
Pérou	180	353	5,321	10,332	4,705	8,278	426	708
Bolivie	861	1,649	2,408	5,062	2,310	4,616	..	..
Équateur	74	180	146	413	1,190	2,589	2,098	4,183
Cuba	26	76	1,762	3,398	1,495	2,742	1,205	2,153
Colombie	661	1,773	251	710	659	1,529	1,586	3,312
Venezuela	58	115	127	254	83	175	42	88
Costa-Rica	42	96	50	101	71	146	33	75
Jamaïque	25	62	32	76	25	61	27	57
Républ. Dominicaine	16	35	17	43	6	17	6	12
Barbade	1	2	1	3	1	3	1	2
Trinité	1	2	3	7	1	3	0	1
Chili	2,678	6,604	1,828	3,815	..	..	..	..
Honduras	7	15	10	22	..	..	7	13
Mexique	2	7	..	..	..	..	..	..
TOTAL	45,567	82,280	62,623	110,418	28,954	54,146	19,987	36,433
GRAND TOTAL	237,060	441,042	336,024	621,291	290,073	567,907	208,262	375,338

1. Commerce du Canada, volume II, Exportations, 1954, Bureau fédéral de la Statistique, Ottawa.

LE TRANSPORT DU BLÉ CANADIEN

Tableau VI

Chargements de blé canadien pour l'exportation¹

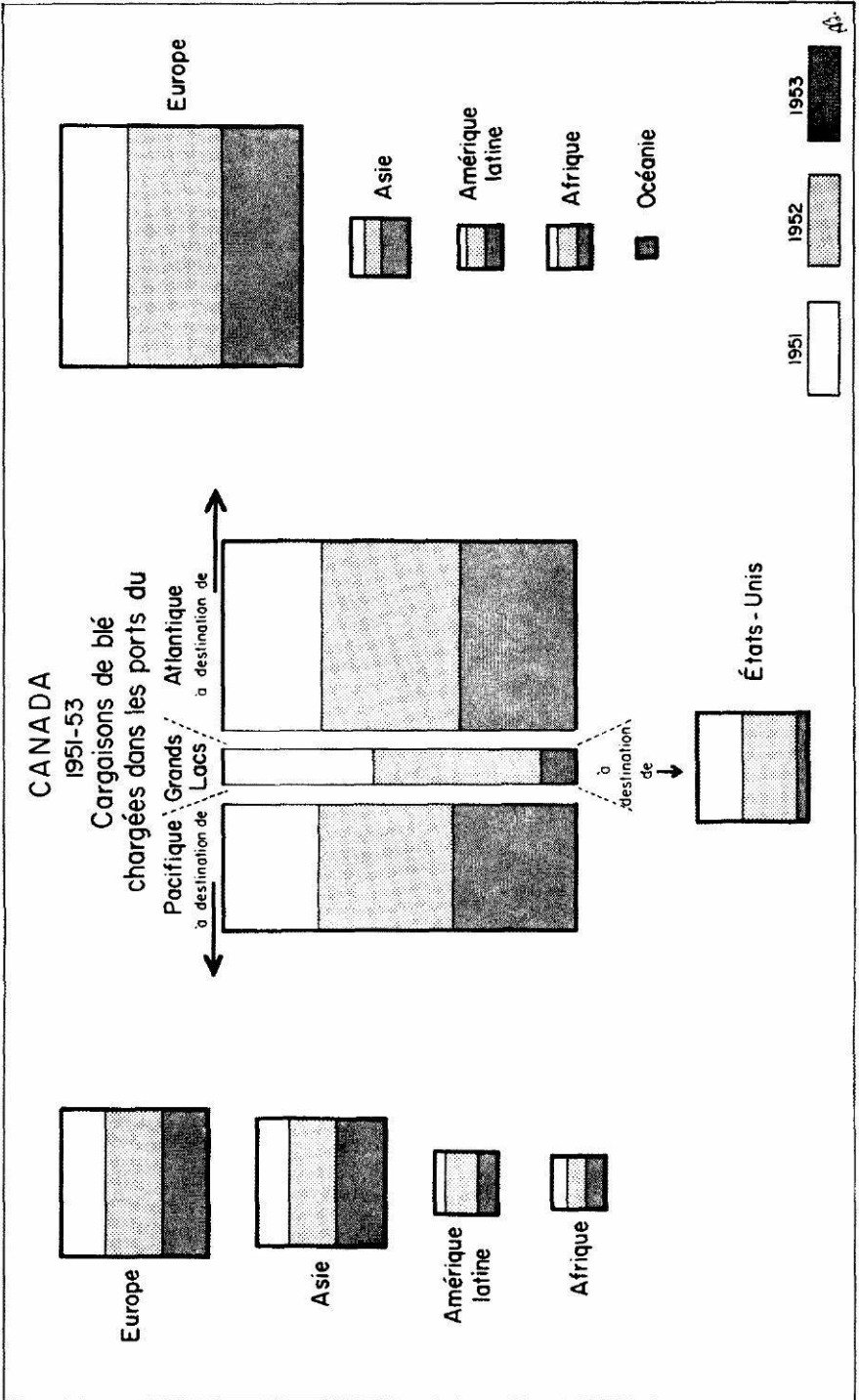
(Milliers de tonnes de 2000 lbs)

Pays de destination	1951		1952		1953	
	Ports de l'Atlantique	Ports du Pacifique	Ports de l'Atlantique	Ports du Pacifique	Ports de l'Atlantique	Ports du Pacifique
EUROPE						
Grande-Bretagne.....	1.307.0	1.052.3	1.663.1	880.2	1.889.9	850.4
Pays-Bas.....	276.8	14.6	225.7	149.5	323.7	207.2
Belgique.....	573.3	83.8	443.9	265.6	281.9	169.8
Allemagne.....	111.9	1.9	554.8	14.9	346.5	4.5
Italie.....	354.7	92.7	307.5	123.9	179.9	112.5
Espagne.....	9.1	..	25.3	..	189.5	..
Norvège.....	80.1	27.8	103.0	28.5	76.8	29.6
Suisse.....	..	..	45.1	30.0	74.1	19.5
Irlande.....	45.2	3.4	149.3	..	75.5	..
Danemark.....	16.1	..	51.0	..	38.3	..
France (ports de l'Atlantique).....	20.1	..	69.6	38.7	19.7	10.4
France (ports de la Méditerranée).....	62.4	..	47.8	..	0.5	9.9
Malte.....	12.2	..	..	44.7	31.3	..
Portugal.....	38.5	..	27.2	..	27.1	..
Yougoslavie.....	32.8	..	362.9	..	22.5	..
Suède.....	35.0	..	41.6	..	..	..
Grèce.....	..	..	40.7	..	..	..
Finlande.....	..	..	27.1	..	..	..
Autriche.....	..	..	9.0	..	..	..
Gibraltar.....	..	..	8.5	..	..	..
	2,975.2	1,276.5	4,203.1	1,576.0	3,577.2	1,413.8
ASIE						
Japon.....	27.6	482.9	49.8	507.6	28.5	751.8
Inde.....	..	284.2	..	605.3	..	409.4
Pakistan.....	..	1.5	58.7	..	243.7	20.6
Israël.....	53.4	..	34.4	22.3	27.7	65.6
Syrie.....	68.2	..	25.8	21.3	22.8	..
Corée.....	..	..	..	..	9.9	..
Arabie.....	..	..	..	..	4.8	..
Hong-Kong.....	..	..	..	..	..	0.2
Iran.....	..	..	..	..	0.1	..
Chine.....	..	..	..	1.8	..	..
Turquie.....	11.0	..	..	..	..	..
	160.2	768.6	168.7	1,158.3	337.5	1,247.6
AFRIQUE						
Union Sud-Africaine.....	..	167.5	..	179.8	22.0	198.9
Égypte.....	11.1	..	118.7	0.6	78.9	..
Afrique espagnole.....	..	..	0.9	..	4.2	..
Afrique française du Nord.....	85.2	..	31.7	..	..	..
	96.3	167.5	151.3	180.4	105.1	198.9
AMÉRIQUE						
AMÉRIQUE						
États-Unis:						
Ports des Grands-Lacs.....	..	966.4	..	1,081.5	10.2	253.4
" du Pacifique.....	..	..	..	3.1	..	10.6
" de l'Atlantique et Golfe du Mexique.....	..	..	..	1.6	..	0.1
Bésil.....	41.1	..	42.3	90.0	79.4	8.5
Pérou.....	..	..	5.4	9.5	200.1	161.9
Cuba.....	0.5	..	..	0.2	46.6	35.8
Équateur.....	..	..	1.6	9.6	3.6	29.8
Bolivie.....	..	..	..	..	8.9	20.1
Colombie.....	11.4	..	7.6	0.8	4.8	5.1
Chili.....	22.0	..	74.1	47.3	45.6	1.7
Costa-Rica.....	..	..	1.3	..	1.5	1.6
Honduras.....	..	..	0.2	..	0.3	..
République Dominicaine.....	..	..	..	..	1.1	..
Venezuela.....	0.5	..	0.6	1.0	0.1	..
Jamaïque.....	0.4	..	..	..	..	..
	75.9	966.4	133.1	158.4	395.1	275.2
Océanie						
Nouvelle Zélande.....	..	..	..	..	9.1	..
GRAND TOTAL.....	3,307.6	966.4	2,345.7	4,681.5	3,309.8	4,198.9

1. Shipping Report, 1951, 1952, 1953. Bureau fédéral de la Statistique, Ottawa.



Graphique IV



Asie, les deux importateurs principaux sont: le Japon, dont les achats augmentent chaque année, et l'Inde (sauf en 1954). Au Proche-Orient, Israël est un client plus régulier que ses voisins. En Amérique, la meilleure clientèle est celle des États-Unis (blé fourrager). Le Brésil est ensuite le plus constant. Les États andins prennent des quantités variables, de même que ceux des Antilles. Enfin, en Afrique, on ne peut guère compter que sur l'Union Sud-Africaine. Bref, le tableau V nous renseigne d'une manière précise et complète sur le volume et la valeur des exportations canadiennes de blé; il donne la liste de tous les clients du Canada et indique les modifications survenues durant les quatre dernières années; mais il faut consulter le tableau suivant (tableau VI) pour connaître les courants commerciaux engendrés par le transport maritime du blé canadien à destination de sa clientèle. Il s'agit ici du volume, exprimé en tonnes de 2000 livres, des cargaisons de blé chargées aux ports canadiens à destination de tel ou tel pays. Le volume de ces cargaisons est légèrement inférieur à celui qu'on a exprimé en boisseaux dans le tableau précédent; car le *Shipping Report* prévient ses lecteurs que sous la rubrique «*general cargo*» on a englobé toutes les denrées pour lesquelles il n'est pas possible d'obtenir des indications plus précises. Par exemple, en 1953, le total des cargaisons de blé à destination d'outre-mer fut 7,334,400 tonnes, soit environ 244.5 millions de boisseaux (33 1/3 boisseaux à la tonne); tandis que le volume réel du blé exporté outre-mer (sauf aux États-Unis) fut de 277 millions de boisseaux. La différence de 33 millions s'explique par l'inclusion de blé sous la rubrique «*general cargo*». Malgré cela, les données du *Shipping Report* sont précieuses; car elles seules peuvent nous montrer l'orientation des courants commerciaux depuis les ports de l'Atlantique, du Pacifique et des Grands-Lacs. N'est-il pas surprenant de constater que plus du tiers du blé destiné à l'Europe emprunte, après avoir franchi les Rocheuses, la voie de l'océan Pacifique et du canal de Panama? Éloquent témoignage des entraves causées par les coûteux transbordements du blé sur la route des Grands-Lacs. Presque la moitié des chargements dirigés sur l'Angleterre avait pris cette voie détournée en 1951. La même remarque s'applique pour le blé vendu aux autres pays de l'Europe du Nord-Ouest, tels que la Belgique et les Pays-

Bas, dont la part en provenance des ports canadiens du Pacifique augmente entre 1951 et 1953. La route de Panama est moins surprenante en ce qui concerne le blé vendu en Italie. Malgré la diminution des exportations canadiennes vers ce pays, la part en provenance du Pacifique est croissante.

Les courants dirigés sur l'Asie nous révèlent d'autres détails intéressants. Que le Japon prenne la presque totalité de son blé à Vancouver, rien d'étonnant. Mais on peut se demander par quelle voie l'Inde reçoit le sien. Puisqu'il provient entièrement du Pacifique, il emprunte vraisemblablement la route du Grand Océan, car la distance entre Vancouver et Calcutta est plus courte via Singapour (8,839 milles) que via Panama et Suez (13,820 milles de Vancouver à Bombay). Le Pakistan, au contraire, importe son blé des ports de l'Atlantique (1953); de Montréal à Karachi, la distance est de 7,808 milles via Suez. Donc la péninsule du Deccan marque la frontière aux antipodes du Canada, entre les courants commerciaux orientés soit à travers le Pacifique ou à travers l'Atlantique et la Méditerranée. Il est cependant curieux de constater qu'Israël, recevant ses importations du Canada par la Méditerranée, prenne en 1953 les deux tiers de son blé sur le littoral du Pacifique, alors que le volume total de 1951 venait du littoral de l'Atlantique. L'Égypte au contraire, pourtant située sur la même route, reçoit ses cargaisons de l'Atlantique. Quant à l'Afrique du Sud, elle s'approvisionne surtout aux ports du Pacifique, malgré la distance plus grande du Cap à Vancouver (10,527 milles) que du Cap à Montréal (7,108) ou à Saint-Jean, N.-B. (6,672), et malgré les frais de passage du canal de Panama.

Enfin, les courants d'exportations vers l'Amérique latine révèlent des changements de direction d'une année à l'autre. Le Brésil partageait la provenance de ses cargaisons également entre l'Atlantique et le Pacifique en 1951 et en 1952; mais les a prises entièrement sur l'Atlantique en 1953, par la route la plus courte. Le Pérou, au contraire et c'est naturel, achète sur le Pacifique, de même que l'Équateur et la Bolivie; mais pourquoi le Chili en prend-il une partie sur l'Atlantique et Cuba entièrement sur le Pacifique?

Le chassé-croisé des courants du blé canadien, d'apparence paradoxale, s'explique facilement. Le blé ne constitue souvent

LE TRANSPORT DU BLÉ CANADIEN

qu'une partie des cargaisons qui s'acheminent par telle ou telle voie et sert de fret d'appoint ou de retour dans le mouvement très complexe des marchandises à travers le monde. Les acheteurs étrangers prennent leurs cargaisons aux ports canadiens qui disposent des quantités et de la qualité dont ils ont besoin, au moment précis où ils en veulent. Si la voie la plus courte était, par exemple, le seul critère, tout le blé destiné à l'Europe du Nord-Ouest serait exporté par Churchill, la baie d'Hudson et l'Atlantique. Or cette route, établie en 1931, commence à peine d'être utilisée, à cause de la brièveté de la saison de navigation d'une part, et ne sera jamais très importante à cause du manque de fret en sens contraire. Si une activité croissante se manifeste sur le littoral du Pacifique, cela s'explique non seulement par la navigation pérenne par opposition à la navigation saisonnière des ports du Saint-Laurent, mais en outre par l'accroissement des importations vers ces ports canadiens. Toutefois, la canalisation du Saint-Laurent, qui fera baisser les taux de transport vers l'est, affectera sérieusement le commerce du Pacifique en direction de l'Europe.

Puisque nous traitons du commerce extérieur du blé canadien, nos lecteurs avertis se demanderont peut-être comment l'Accord international du Blé affecte les exportations canadiennes. Le Canada, qui fut un des instigateurs de cet accord en 1949, en a profité du moins au début, comme le montre le tableau VII. L'Accord porte sur le commerce du blé et de la farine exprimé en boisseaux de blé. Les statistiques publiées sur ce sujet portent sur

Tableau VII
Exportations de blé et de farine¹
(en milliers de boisseaux)

	1949-50	1950-51	1951-52	1952-53	1953-54
Aux termes de l'Accord International du blé . . .	183,934	190,915	241,613	231,079	90,895
Quantité garantie A.I.B. . .	(205,103)	(221,592)	(238,490)	(235,000)	(150,842)
Hors l'Accord (catégorie no II)	41,202.8	50,045.8	114,212.3	154,447.5	164,186
Exportations totales	225,136.8	240,960.8	355,825.3	385,526.5	255,081

1. *Wheat Review*, de 1949 à 1955. Bureau fédéral de la Statistique, Ottawa.

des campagnes se terminant au 31 juillet. Les quatre premières campagnes constituent le premier accord, la dernière amorce le deuxième accord auquel la Grande-Bretagne a refusé de participer. Jusqu'en 1953, les importateurs de blé canadien eurent intérêt à prendre leur part garantie aux termes de l'Accord, non seulement pour s'acquitter de leur engagement, mais parce que le prix du blé de la catégorie no II (hors de l'accord) était sensiblement supérieur à l'autre. Or, après le retrait de la Grande-Bretagne, on a vu, de septembre à novembre 1953, les prix des deux catégories s'égaliser. Pour la campagne de 1953-54, le Canada avait garanti 150.8 millions de boisseaux aux termes de l'Accord international et n'en a exporté que 90.9 millions, contre 164.2 hors de l'Accord. Les gros clients comme l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas ont pris les deux tiers de leurs importations aux termes de l'Accord. Seul le Japon en a pris 100 p.c., mais l'Inde et l'Égypte n'ont rien importé selon l'Accord. Il serait sans doute prématuré de dire que l'A.I.B. est une faillite. Le Canada s'efforce de le raviver, d'autant plus qu'il dispose en ce moment d'un surplus rarement aussi considérable, sauf après la guerre (tableau VIII). Lorsqu'il y a pléthore de blé dans le monde, comme c'est le cas aujourd'hui, le Canada éprouve de sérieuses difficultés

Tableau VIII

**Offre et demande du blé et de la farine
durant les 4 dernières années¹**

(en millions de boisseaux)

	1951	1952	1953	1954
Surplus au 31 juillet.....	189.2	217.2	369.2	594.2
Récolte.....	552.7	687.9	614.0	298.9
Total disponible.....	741.9	905.1	983.2	893.1
Consommation nationale.....	168.9	150.4	134.4	160.0
Exportations.....	355.8	385.5	254.6	117.2 ²
Total utilisé.....	524.7	535.9	389.0	277.2
Surplus disponible du 1 ^{er} janvier 1955 .				615.9

1. *Annuaire du Canada et Wheat Review*, Bureau fédéral de la Statistique, Ottawa.

2. Exportations du 1^{er} août au 31 décembre 1954.

LE TRANSPORT DU BLÉ CANADIEN

à vendre son blé. S'il y a pénurie au contraire, comme durant l'après-guerre, ses clients exigent des concessions de prix telles que celles qui ont été consenties par l'A.I.B. Tel est le dilemme imposé au Canada, véritable rançon de sa monoculture dans la Prairie.

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

