

Le port de Montréal à la veille de l'ouverture de la nouvelle voie navigable du Saint-Laurent

Pierre Camu

Volume 3, numéro 5, 1958

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/020116ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/020116ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Camu, P. (1958). Le port de Montréal à la veille de l'ouverture de la nouvelle voie navigable du Saint-Laurent. *Cahiers de géographie du Québec*, 3(5), 85–95. <https://doi.org/10.7202/020116ar>

Résumé de l'article

A few months before the opening of the new St. Lawrence Seaway, the author reappraises the effects of the Project on the Port of Montréal. Analysing the conclusions and recommendations of three studies published in 1957 and 1958, the *Report of the Tolls Committee of the St. Lawrence Seaway*, the *Report of the Royal Commission on Coastal Trade*, and the report published by the Faculty of Commerce of McGill University, *The Impact of the St. Lawrence Seaway on the Montréal Area*, one comes to the conclusion that the Port of Montréal will remain a grain transshipment centre, but will lose a good part of its general cargo trade to Great Lakes ports. The loss of general cargo tonnage is estimated at 650,000 tons. In conclusion, several factors that may contribute to keep Montréal the leading oceanic port on the Seaway are stressed : 1. the imponderables ; 2. the Lachine rapids that are reduced in size by the new canal, but do not disappear; 3. competition between different types of vessels ; and, 4. traffic congestion in the waterway.

LE PORT DE MONTRÉAL À LA VEILLE DE L'OUVERTURE DE LA NOUVELLE VOIE NAVIGABLE DU SAINT-LAURENT ¹

par

Pierre CAMU

Professeur de géographie, Université Laval, Québec.

SUMMARY

A few months before the opening of the new St. Lawrence Seaway, the author reappraises the effects of the Project on the Port of Montréal. Analysing the conclusions and recommendations of three studies published in 1957 and 1958, the Report of the Tolls Committee of the St. Lawrence Seaway, the Report of the Royal Commission on Coastal Trade, and the report published by the Faculty of Commerce of McGill University, The Impact of the St. Lawrence Seaway on the Montréal Area, one comes to the conclusion that the Port of Montréal will remain a grain transshipment centre, but will lose a good part of its general cargo trade to Great Lakes ports. The loss of general cargo tonnage is estimated at 650,000 tons. In conclusion, several factors that may contribute to keep Montréal the leading oceanic port on the Seaway are stressed: 1. the imponderables; 2. the Lachine rapids that are reduced in size by the new canal, but do not disappear; 3. competition between different types of vessels; and, 4. traffic congestion in the waterway.

Nous avons cru qu'il était opportun, quelques mois avant l'ouverture de la nouvelle voie navigable, de se pencher une autre fois sur le problème des effets du projet de canalisation du Saint-Laurent sur le port de Montréal. À quelques reprises dans le passé nous avons fait des prévisions.² Mais il faut sans cesse se corriger. C'est notre dernière chance aujourd'hui, car la prochaine saison de navigation sera différente, le site de Montréal le long d'une nouvelle voie navigable ne sera plus ce qu'il était, et le port exercera sans doute des fonctions portuaires modifiées.

Sans revenir sur ce que nous avons écrit et sur notre position qui fut optimiste, dans l'ensemble, au sujet de l'avenir du port de Montréal, nous désirons analyser trois rapports qui ont paru depuis un an environ :

1° le rapport du Comité du péage de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent ;

2° le rapport de la Commission royale d'enquête sur le cabotage ;

3° *The Impact of the St. Lawrence Seaway on the Montreal Area*, une étude préparée en collaboration par la Faculté de commerce de l'université McGill et des associations d'hommes d'affaires de Montréal.

De l'analyse et de l'étude des documents précédents qui ont été basés sur de nombreux témoignages, sur des opinions d'experts et de spécialistes et sur

¹ Texte basé sur une conférence prononcée devant les membres de la Société de géographie de Montréal, le 20 janvier 1959.

² Voir en particulier : CAMU, P., *Effets du projet de canalisation du Saint-Laurent sur le port de Montréal*, dans *L'Actualité Économique*, vol. 28, n° 3, janvier-mars 1953, pp. 3-21. Montréal Board of Trade. *The Port of Montreal and the St. Lawrence Seaway. A two-part discussion sponsored by the Montreal Board of Trade.* April 25 and May 2, 1957. Montréal, 1957, 65 pages.

des dossiers qu'un chercheur indépendant ne peut pas consulter, nous pourrions mieux entrevoir ce que nous réserve l'avenir.

I. CONSTATATION DE FAITS

a) *En aval de Montréal*

De l'Atlantique à Montréal, la voie navigable du Saint-Laurent a une profondeur limite de trente-cinq pieds. C'est une route maritime très fréquentée par des navires de toutes sortes venant de tous les coins du monde. Chaque année on exécute des travaux d'entretien et d'aménagement qui consistent, pour plusieurs années à venir, à élargir et creuser les courbes du chenal afin de le rendre de plus en plus accessible.

Dans les ports de Trois-Rivières et de Québec on agrandit les élévateurs à grain et on construit de nouveaux hangars et de nouveaux quais. Dans d'autres ports de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent, on procède également à des travaux de réfection et d'entretien. À Baie-Comeau, par exemple, la compagnie Cargill fait construire des élévateurs à grain d'une capacité de douze à quinze millions de boisseaux, capacité légèrement inférieure à ce que le port de Montréal possède en ce moment.

Partout on se prépare à recevoir et à manutentionner plus de cargaisons qu'autrefois. Mais ce n'est pas partout qu'il y aura accroissement de tonnages de marchandises chargées et déchargées. On semble prendre des risques, ne sachant pas exactement qui bénéficiera de cette recrudescence de trafic causé par l'ouverture de la nouvelle voie navigable du Saint-Laurent. Est-ce que le transbordement du grain qui se fait à Montréal se fera ailleurs, à Québec, à Baie-Comeau, par exemple? Voilà la question. Le port de Montréal voit donc surgir en aval des concurrents nouveaux.

b) *À Montréal même*

On n'est pas demeuré endormi pendant ce temps à Montréal. Nous distinguons deux développements intéressants, d'une part la création de bureaux de publicité, de surveillance et de « promotion » des intérêts du port, d'autre part un vaste programme de rénovation et d'agrandissement.

Le port de Montréal est administré par le Conseil des ports nationaux du Canada comme les autres grands ports du pays. Il est difficile pour ces ports d'être des concurrents en soi ; ils sont complémentaires les uns des autres. Pour défendre et promouvoir ses intérêts, la ville de Montréal a créé, en 1956, le Bureau municipal du Saint-Laurent qui a déjà rendu d'appréciables services. Espérons que le Bureau continuera d'assumer son rôle d'agent de publicité, de centre d'information et de bureau de recherches. Récemment, on a procédé à la création d'un comité consultatif portuaire qui groupe les intérêts les plus actifs de la région métropolitaine dans le monde maritime. Le rôle de ce comité serait : 1° d'agir d'intermédiaire entre la direction du port et les intérêts commerciaux, financiers et industriels de la région ; et, 2° d'apporter plus d'affaires et

d'accroître le trafic et le revenu du port. Deux des associations représentées au sein de ce comité ont joué un rôle de premier plan dans le passé, ce sont la Chambre de commerce et le *Board of Trade* de Montréal, qui, par leurs publications, ont étudié le développement économique du port et posé le problème des effets du projet de canalisation.

Le Conseil des ports nationaux n'est pas demeuré inactif. Il suffit de lire son rapport annuel pour constater, depuis trois ans surtout, qu'on est passé d'une période d'entretien à une période de construction de quais, de hangars et d'éleveurs à grain. On agrandit, on rénove, on aménage, bref on se prépare. Mais on se prépare à quoi? La réponse ne se fait pas attendre, on se prépare à garder au port le rôle prédominant qu'il joue et qu'il a acquis au cours de 130 années de service et d'expérience.

Montréal s'attend à conserver le trafic des grands paquebots et des grands pétroliers qui ne peuvent pas remonter en amont à cause de leur tirant d'eau. L'obstacle des rapides de Lachine demeure entier pour cette classe de navires. Pour les autres océaniques, les cargos mixtes et *tramps*, ils pourront désormais poursuivre leur route et atteindre les ports des Grands Lacs. Montréal s'attend à perdre quelque chose, mais ose espérer que les grands navires des Lacs qui, au printemps de 1959, toucheront ses quais pour la première fois, transborderont régulièrement les céréales des Prairies, forçant les océaniques à demeurer à Montréal et dans les autres ports du Saint-Laurent inférieur.

c) *En amont de Montréal*

Les travaux de canalisation s'achèvent. Afin de profiter des avantages de la nouvelle voie navigable, les grands ports américains et canadiens des Lacs ont dépensé des millions de dollars en construction de quais, hangars et jetées, en draguage de chenaux d'accès et en aménagement de bassins. Ils se sont transformés de ports intérieurs en ports océaniques.

Ports concurrents de Montréal, ils le sont davantage depuis 1935, depuis que des petits navires océaniques les relie directement aux ports européens et à d'autres ports du monde. Un million de tonnes de marchandises ont ainsi été transportées annuellement, pendant les trois dernières années. On estime que ce tonnage atteindra plus de 4,000,000 tonnes par année à partir de 1960. Montréal ne sera pas le seul perdant, les ports américains de l'Atlantique le seront aussi. Il faut s'attendre à une concurrence assez vive des ports des Grands-Lacs surtout dans le trafic des cargaisons générales.

* * *

Le problème central se résume à un problème de taux des transports. Est-il plus économique de transporter le grain de Fort-William à Liverpool dans un océanique ou de le transporter dans un navire des lacs de Fort-William à Montréal et de le transborder dans ce dernier port, dans un océanique qui filera ensuite vers Liverpool? Est-il plus économique de décharger des voitures européennes directement à Milwaukee ou de les transborder à Montréal, d'un

océanique à un navire des lacs, qui les acheminera ensuite vers Milwaukee? Dans les deux cas la réponse est simple, il faut éviter les transbordements, les ruptures de charge, et charger au point d'origine et décharger au point de destination. Et Montréal devrait aussi perdre sa fonction de port de transit et de transbordement. Est-ce que les conclusions des trois rapports que nous analyserons maintenant confirment indirectement cette conclusion?

II. LE RAPPORT DU COMITÉ DU PÉAGE ³

On imposera un péage à tout navire qui utilisera les canaux entre Montréal et le lac Ontario de 4 sous par tonne de jauge brute enregistrée, que le navire soit chargé ou sur lest, de 40 sous par tonne de cargaison en vrac (grain, charbon, pétrole, sable, minerais, etc.), et de 90 sous par tonne de cargaison mixte ou générale (marchandises emballées, caissage). Pour les navires qui emprunteront le canal Welland, le péage sera de 2 sous par tonne de jauge brute enregistrée, 2 sous par tonne de cargaison en vrac et 5 sous par tonne de marchandises générales. Si un navire utilise seulement une section et s'arrête entre deux écluses, il paiera alors 15% par écluse franchie du péage déterminé plus haut pour l'utilisation des canaux entre Montréal et le lac Ontario, et 50% du péage déterminé dans le canal Welland, peu importe le nombre d'écluses.⁴

Le péage s'ajoutera au coût de transport des marchandises acheminées dans les deux directions, en montant aussi bien qu'en descendant. Est-ce que ce coût additionnel est trop élevé, c'est-à-dire que les navires n'emprunteront pas la voie navigable et que Montréal continuera d'être le grand centre de transbordement entre le trafic des Grands-Lacs et le trafic océanique? Nous ne le croyons pas. Ces taux sont suffisamment bas pour attirer les navires sans qu'ils aient à craindre la concurrence du rail ou du camion sur des routes parallèles, à l'Ouest de Montréal, surtout avec les nouvelles hausses de tarifs consenties aux chemins de fer canadiens depuis six mois. Sont-ils suffisamment élevés pour amortir le projet en 50 ans, c'est une autre affaire. Somme toute, l'imposition du péage hausse les coûts de transports sans les rendre prohibitifs. Le problème reste entier.

III. LE RAPPORT DE LA COMMISSION ROYALE SUR LE CABOTAGE ⁵

On est en présence, dans le port de Montréal, de deux espèces de trafics : le trafic étranger et le trafic intérieur. Le trafic étranger consiste en marchandises importées et exportées par des entreprises et des industries montréalaises et par des établissements situés dans d'autres régions du Canada et même des États-Unis. Une partie du tonnage qui arrive au port de Montréal passe en transit à destination de points plus à l'ouest, ou arrive de ces mêmes points à

³ The St. Lawrence Seaway Authority. Canadian Tolls Committee — *Report of Tolls Committee*, Montréal, juin 1958, 14 pages, 11 tableaux et graphiques.

⁴ La tonne de jauge brute enregistrée est une tonne de 2,240 livres; la tonne courte, utilisée pour le péage des cargaisons est une tonne de 2,000 livres.

⁵ *Rapport de la Commission royale sur le cabotage*. Rendu public le 9 décembre 1957, Ottawa, 1958, xvii, 389 pages, carte et graphiques.

destination de ports d'outre-mer. Ainsi, en 1957, on a manutentionné 8,722,262 tonnes de cargaisons étrangères et 7,138,522 tonnes de cargaisons intérieures.⁶ Ce dernier tonnage s'appelle aussi cabotage, c'est un trafic entre ports canadiens qu'on désigne quelquefois sous le nom de trafic intérieur ou domestique. Il s'agit de cette deuxième espèce de trafic dans le rapport de la Commission royale. Spécifions cependant, que la distinction n'est pas toujours claire. Ainsi le blé qui voyage entre Port-Arthur et Montréal est classifié comme tonnage intérieur (cabotage), mais le même blé, lorsqu'il quitte Montréal à destination de Liverpool ou de Hambourg, est considéré comme tonnage étranger. En 1957, le tonnage des céréales, car il y a autre chose que du blé, se chiffrait à 3,999,112 tonnes, c'est-à-dire 25% du tonnage total du port de Montréal.⁷ Cet exemple démontre que tout en se limitant aux questions de cabotage, on aborde aussi la question du trafic étranger.

Les conclusions du Rapport qui nous intéressent et qui ont un effet direct sur la voie maritime du Saint-Laurent révèlent que :

1. Les navires immatriculés dans n'importe quel pays du Commonwealth peuvent faire du cabotage au Canada, au même titre que les navires immatriculés au Canada. On sera donc en présence d'océaniques britanniques — *tramps*, cargos, cargos-mixtes et navires spéciaux — qui deviendront des concurrents de la flotte intérieure des grands navires des Lacs.

2. De l'étude comparée des taux de transport de 10 types de navires utilisant la voie navigable, on en conclut qu'il y a des possibilités plus avantageuses que d'autres et que le navire océanique d'enregistrement britannique est le plus économique de tous. On n'est pas aussi spécifique dans le Rapport (conclusions du chapitre 6 : *Perspectives de la marine marchande du Canada en ce qui concerne le cabotage*, pages 122-124). C'est nous qui déduisons cela, mais l'appendice XIII et l'appendice XV sont bien révélateurs.⁸ Nous avons étudié ces deux appendices et voici comment l'on peut illustrer, au moyen de quatre exemples, ce que l'on considère comme la combinaison la plus économique qui soit pour le transport des céréales outre-mer.

L'EXPÉDITION DIRECTE DE BLÉ OUTRE-MER COMPARÉE AU TRANSBORDEMENT À MONTRÉAL

Premier exemple : *Expédition directe outre-mer par tramp océanique*, Montréal à Fort-William sur lest. Il s'agit d'un navire à pont-abri de 445 pieds de longueur, construit et immatriculé au Royaume-Uni, se déplaçant à une vitesse moyenne de 15 nœuds à l'heure et d'une capacité de 10,000 tonnes courtes. Le navire a un tirant d'eau de 25'6", la limite permise dans les nouveaux canaux du Saint-Laurent. Il en coûtera \$2.24 pour transporter une tonne de blé entre les deux ports. Comme le navire ne s'arrête pas à Montréal, en supposant que le prix entre Montréal et Liverpool est de \$6.75 la tonne, le prix de la tonne, rendue à destination, sera d'environ \$9.00 (\$8.99).

⁶ *Rapport annuel du Conseil des Ports nationaux*. Année 1957, page 63.

⁷ *Ibid*, p. 64.

⁸ *Rapport de la Commission royale sur le cabotage*, Appendice XIII, par MM. Milne, Gilmore et German, architectes navals, pp. 332-354, et Appendice XV. Différences entre les coûts d'exportation du blé, après l'achèvement de la voie maritime. L'expédition directe outre-mer comparée au transbordement à Montréal, pp. 377-380.

Deuxième exemple : *Transbordement à Montréal du cabotage à un océanique*. Le caboteur voyage de Montréal à Fort-William sur lest. Il s'agit d'un caboteur spécialement construit pour naviguer dans les canaux du Saint-Laurent. Il a 640 pieds de longueur, est construit et immatriculé au Royaume-Uni, se déplace à une vitesse moyenne de 14 nœuds à l'heure, à une capacité de 17,100 tonnes et un tirant d'eau de 25'6". À Montréal on transborde le grain dans un océanique ordinaire.

Le prix du transport d'une tonne de blé coûte alors \$2.27 jusqu'à Montréal. Si on transborde la tonne de blé du caboteur dans un océanique, il faut ajouter 70 cents de frais, soit un total de \$2.97 lorsque la tonne de blé quitte Montréal. Rendue dans un port anglais, la tonne de blé coûtera alors \$9.72 la tonne. Il y a donc une dépense additionnelle de 73 sous la tonne par rapport au 1^{er} exemple.

Troisième exemple : *Transbordement à Montréal du caboteur à un océanique*. Le caboteur, cette fois-ci, transporte une cargaison de minerai de fer entre Sept-Îles et Cleveland. Il s'agit du même navire voyageant dans les mêmes conditions que dans le cas précédent (exemple n° 2). Le fait principal à retenir ici c'est que le caboteur travaille mieux, il voyage à vide sur de petites distances seulement et rapporte davantage aux armateurs ; on peut diminuer le coût de transport du blé entre Fort-William et Montréal. Dans cet exemple, il y a économie de 13 cents la tonne par rapport au 1^{er} exemple et de 86 cents la tonne par rapport au deuxième. Le coût d'une tonne de blé rendue outre-mer sera de \$8.86 la tonne.

Quatrième exemple : *Expédition directe outre-mer par tramp* (navire décrit dans le premier exemple) transportant une cargaison de minerai de fer entre Sept-Îles et Cleveland.

Comme dans l'exemple précédent, le navire franchit de courtes distances sur lest, il voyage presque toujours rempli et rapporte à ses armateurs. La combinaison des transports de blé et de fer lui permet de transporter une tonne de blé, entre Fort-William et Montréal, à un taux inférieur, soit \$1.48 la tonne. Ajoutons le prix fixe de \$6.75 la tonne pour le transport entre Montréal et Liverpool, et nous obtenons un coût total de \$8.23, soit un gain de 63 cents par rapport à l'exemple précédent. Il est évident que le *tramp* océanique dans ces circonstances, s'il ne perd pas de temps, sera le navire le plus économique. Le transbordement des céréales a de fortes chances de se faire directement dans les ports du fond des lacs Supérieur et Michigan.

Cependant, on apporte certaines réserves. S'il y a congestion dans les canaux, dans les ports, et ailleurs le long de la route, il faut alors ajouter 21 et 18 cents par jour au coût de la tonne de blé mentionnée dans les exemples précédents.⁹ L'échelle des taux est donc très fragile. On conclut que « dans l'ensemble, on peut s'attendre que la flotte intérieure (qui peut inclure d'autres vaisseaux que les navires canadiens des lacs) transporte non seulement tous les grains du commerce national, mais aussi des quantités considérables de grain d'exportation devant être transbordées dans des navires réguliers et autres océaniques à divers ports, bien que la concurrence pour les expéditions directes outre-mer puisse être très vive ».¹⁰

3. Au sujet du transport des marchandises générales par bateau, on ne croit pas que les navires canadiens perdront leur trafic de cabotage entre ports canadiens. Il est fort possible que le trafic étranger (importations et exportations) destiné ou venant des villes et centres industriels des Grands Lacs passe devant Montréal sans s'arrêter. Le port perdrait une partie de son trafic de transit et de transbordement de cargaisons générales.

⁹ *Rapport de la Commission royale sur la cabotage*, p. 378.

¹⁰ *Ibid*, p. 122.

IV. THE IMPACT OF THE ST. LAWRENCE SEAWAY ON THE MONTREAL AREA¹¹

C'est l'étude la plus sérieuse que nous ayons lue sur les effets de la canalisation dans la région métropolitaine de Montréal. N'oublions pas que les deux rapports précédents sont des rapports officiels dont les conclusions ne sont pas directement applicables à une région donnée, tandis que cette étude a pour but de savoir ce qui arriverait au port et à la région montréalaise.

On a divisé l'étude en cinq analyses : 1. le transport des marchandises en vrac ; 2. le trafic du grain ; 3. le trafic du charbon, des minerais et de l'huile ; 4. le trafic des cargaisons générales ; et, 5. les effets sur la localisation des industries.

1. On a choisi quatre voyages classiques et sept types de navires différents pour déterminer quel serait le navire le plus économique pour transporter les marchandises en vrac. Voici les quatre routes que l'on examine : a) le transport du minerai de fer de Sept-Îles à Ashtabula, Ohio ; b) le transport du blé de Fort-William à Montréal où il est déchargé ; c) le transport du blé de Fort-William à Montréal où il passe sans s'arrêter, en route pour outre-mer ; et, d) le transport du charbon d'Ashtabula à Montréal. Le navire accomplit son voyage de retour sur lest dans les quatre cas précédents, et entre les ports mentionnés. On en conclut que l'océanique immatriculé au Royaume-Uni, d'une capacité de 15,000 tonnes, est le type de navire le plus économique. Il peut transporter une tonne de marchandises en vrac à des taux inférieurs à ceux des navires des lacs par exemple. La position de Montréal comme centre de transbordement de minerais est menacée. En examinant ensuite le détail du trafic du blé et des autres minerais, on semble optimiste, pourquoi ?

2. On a déchargé à Montréal, annuellement, au cours de la période 1952-1956, 2,7 millions de tonnes de grain, soit 32% des cargaisons déchargées, et on a expédié en moyenne, par année, 3,3 millions de tonnes, soit 40% des cargaisons chargées. Les deux tonnages représentent 36% du trafic total annuel du port.¹²

Les exportations de grain canadien par Montréal au cours de cette période de cinq années constituent 35,7% de toutes les expéditions de céréales vers les marchés d'outre-mer. Les autres ports d'exportation sont les ports de la côte du Pacifique (35,7%), les autres ports du Saint-Laurent inférieur (14,6%), les ports des Maritimes (9,9%) le port de Churchill dans la baie d'Hudson (3,2%) et les ports américains de l'Atlantique (0,8%).¹³ Voilà pour le trafic actuel des céréales canadiennes.

Quel sera le rôle de Montréal demain ? Conservera-t-il le même pourcentage des expéditions de céréales outre-mer, perdra-t-il ou accroîtra-t-il ce pourcentage ? On suppose d'abord qu'il y aura une demande forte et continue d'espace pour cargaisons sur des océaniques, qu'il n'y aura pas ensuite de changement dans le volume et les marchés extérieurs de céréales canadiennes, enfin,

¹¹ *The Impact of the St. Lawrence Seaway on the Montreal area*. Montreal Research Council, School of Commerce of McGill University, Montréal 1958, 129 pp.

¹² *The Impact of the St. Lawrence Seaway on the Montreal area*, p. 37.

¹³ *Ibid*, p. 40.

qu'il y aura des installations portuaires adéquates, capables de s'adapter rapidement aux changements de types de navires. On discute ensuite les cinq ports et groupes de ports rivaux de Montréal ; 1° ceux du Pacifique qui expédient du grain en Europe par la route du canal de Panama ; 2° ceux de la baie Georgienne et des provinces Maritimes (avec un déplacement par rail entre les deux groupes de ports) ; 3° celui de Churchill situé au fond de la baie d'Hudson ; et, 5° celui de Sept-Îles. Seul le port de Churchill est en mesure de concurrencer, à partir de 1959, les expéditions de céréales par bateau, par la voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent, expéditions destinées au marché européen. On estime donc que les ports du Pacifique perdront une bonne partie du tonnage destiné aux ports européens, que les ports de la baie Georgienne perdront leur fonction de transbordement, ne gardant que celle d'entrepôt d'occasion, que les ports des Maritimes, ports d'hiver sur la côte Atlantique du Canada, subiront un certain déclin, et que le port de Sept-Îles est un port sans marché intérieur, sans arrière-pays, qui ne peut pas absorber des tonnages volumineux de marchandises variées. Dans ce dernier cas, les *tramps* qui viendraient chercher des céréales à Sept-Îles, devraient au préalable décharger quelque part les marchandises apportées d'ailleurs, à moins qu'ils arrivent sur lest, c'est là une proposition qui n'est pas très rentable. Montréal semble conserver par rapport à ses rivaux, beaucoup d'avantages, dont celui de garder sa fonction de port de transbordement après 1959. Montréal devrait manutentionner quelques 65,000,000 de boisseaux de céréales de plus, en se basant sur le fait que le *tramp* océanique, bien que plus économique que le grand navire des Lacs dans le secteur Fort-William-Montréal, ne sera pas, en général, intéressé à procéder jusqu'au fond des Grands Lacs pour aller y chercher du grain. Surtout si la demande d'espace pour le transport de marchandises par océanique est forte, le *tramp* préférera s'arrêter à Montréal, y charger, et repartir vers des ports où il trouvera d'autres cargaisons intéressantes. Si la demande d'espace de navire est faible, alors Montréal y perdra et le *tramp* ira chercher directement sa cargaison de céréales au fond des Lacs. On ne croit pas qu'il en sera ainsi. On prévoit donc un gain de trafic.

3. Le trafic de charbon, de minerais et d'huile à Montréal. Plus de 86% du charbon déchargé à Montréal (période 1954-1956) est destiné à sa région. On ne prévoit pas de changement, peut-être Montréal attirera-t-il une partie des 320,000 tonnes de charbon destinées aux centres de la vallée de l'Outaouais et qui passent par les ports du Saint-Laurent supérieur. C'est possible. Si l'on continue d'exporter du charbon américain vers l'Europe, il se peut qu'un certain tonnage descende le Saint-Laurent et soit transbordé à Montréal dans des océaniques à destination d'Anvers ou de Rotterdam.

Montréal n'est pas un port de transbordement de minerais spéciaux. Le minerais de fer venant de Sept-Îles est déchargé à Contrecoeur ou continue sa route vers Hamilton (Ontario) et les ports américains du lac Érié. Les autres minéraux passent tout droit, sans s'arrêter, excepté ceux qui sont destinés à la région et qui continueront obligatoirement de s'y arrêter. Pas de gain, pas de perte de tonnage de minerais.

Enfin, on ne prévoit pas de changement dans le trafic des pétroles.

4. Par cargaison générale on entend les marchandises autres que les céréales, les minerais concentrés, le charbon, le pétrole et ses sous-produits, la pâte de bois, la pâte et le papier.

Les marchandises générales sont considérées à juste titre comme la principale source de revenu du port de Montréal. On a donc examiné cette question attentivement et on en conclut, se basant sur l'étude de deux types de navires, un navire canadien construit pour le transport de cargaisons générales de Montréal aux ports des Grands Lacs et retour, et un navire européen construit pour naviguer sur mer et dans la voie navigable, que le deuxième navire étant plus économique que le premier, le port de Montréal perdrait 1,600,000 tonnes de cargaisons générales.¹⁴ Il s'agit de cargaisons qui seraient chargées et déchargées directement dans les ports des Grands Lacs.

Voici comment l'on a déterminé cette perte de 1,600,000 tonnes.

En 1956, on a manutentionné 6,228,796 tonnes de marchandises générales, dont :

a) 4,586,877 tonnes représentant les échanges avec les ports d'outre-mer et les ports américains de l'Atlantique (73.6%) ;

b) 1,152,365 tonnes représentant les échanges avec les ports canadiens de l'Atlantique et du Saint-Laurent inférieur (18,5%) ;

c) 450,888 tonnes échangées avec les ports canadiens des Grands Lacs (7.2%) ; etc,

d) 38,666 tonnes échangées avec les ports américains des Grands-Lacs.¹⁵

On s'attend donc que Montréal conserve le trafic de b), presque tout le trafic de c) et de d) ; par contre on pense que Montréal perdra environ 35% de a), c'est-à-dire 1,600,000 tonnes de marchandises générales.¹⁶

5. On ne croit pas que l'ouverture de la nouvelle voie navigable soit un facteur extraordinaire de localisation d'industries. Des entrepreneurs avisés y installeront, bien sûr, des usines nouvelles, mais qu'on ne s'attende pas à y découvrir un aimant d'une force irrésistible.

CONCLUSION

Le port de Montréal perdra-t-il sa fonction de port de transbordement et de transit ?

Nous avons vu que les péages imposés aux navires et aux cargaisons qu'ils transporteront dans les canaux du Saint-Laurent ne seront pas prohibitifs ; ils n'empêcheront pas les océaniques de se diriger vers les ports en amont de Montréal et les navires des Lacs de descendre et d'attendre les ports en aval.

Le rapport de la Commission royale sur le cabotage recommande qu'on laisse aux navires d'immatriculation britannique le droit de faire du cabotage entre les ports canadiens. En interprétant les conclusions du rapport nous sommes d'avis que ces navires vont devenir de sérieux concurrents de la flotte des

¹⁴ *The Impact of the St. Lawrence Seaway on the Montreal area*, p. 13.

¹⁵ *Ibid.*, p. 16.

¹⁶ *Ibid.*, p. 16.

Grands Lacs ; tout laisse prévoir qu'on fera moins de transbordements à Montréal et plus ailleurs, dans les ports des Grands Lacs ou dans les ports du golfe Saint-Laurent. Ce serait une perte considérable pour le port local, perte que nous avons estimé à 42.5% de son tonnage total.¹⁷ Dans le rapport Turner, on a une impression mitigée.¹⁸ On ne pense pas que Montréal perde son trafic de transbordement de céréales et de minerais, mais qu'il l'augmentera, on pense aussi qu'il perdra une bonne partie de son trafic de cargaisons générales. Le rapport Turner, dans l'ensemble, est juste, et nous partageons l'opinion exprimée au sujet du trafic des céréales.

Nous pensons aussi que Montréal subira une perte de tonnage de cargaisons générales. On a estimé cette perte à 1,600,000 tonnes.¹⁹ Nous croyons, cependant, que l'année 1956 qui a servi de base aux calculs pour déterminer ce tonnage n'est pas une année représentative.²⁰ Au contraire, c'est une année exceptionnelle ; on accentue démesurément la fonction commerciale du port en utilisant ces données. La définition du terme *general cargo* inclut une infinité de marchandises qu'on omet d'habitude.

Utilisant la même méthode, la même définition de *general cargo*, mais les données de l'année 1957, extraites du dernier rapport annuel du Conseil des Ports nationaux au lieu du *Shipping Report* et du rapport *Canal Statistics*, et supposant que les échanges avec les autres ports du monde sont dans les mêmes proportions qu'en 1956, nous estimons que le port de Montréal perdrait quelque 650,000 tonnes de marchandises générales, c'est-à-dire 4% de son tonnage total.²¹

Toutefois, Montréal demeure un centre de transbordement de céréales et la perte de tonnage de marchandises générales ne sera pas aussi forte qu'on le prévoit. Il ne s'agit pas d'une, mais de plusieurs raisons.

a) *Un facteur d'importance : les impondérables*

Tous les ports ne sont pas identiques, ils n'ont pas les mêmes installations portuaires, quelques-uns sont mieux équipés que d'autres, voire les seuls à manutentionner une cargaison un peu spéciale. Au point de départ, des ports ont un avantage sur d'autres. Montréal a une avance appréciable. C'est déjà un port océanique de fort tonnage, très bien équipé, habitué à manutentionner les cargaisons les plus hétéroclites et les tonnages les plus divers ; c'est un port qui a la réputation d'être rapide, ses débardeurs sont parmi les plus habiles au monde dit-on ; c'est un port de douane et un port qui s'appuie, dans le quartier qui lui est voisin, d'un centre bancaire, financier et administratif et de services consulaires et maritimes complets. Ce sont ces mille et un avantages que nous avons déjà

¹⁷ *The Port of Montreal and the St. Lawrence Seaway. A two-part discussion sponsored by the Montreal Board of Trade, 1957, p. 6.*

¹⁸ Du nom du coordinateur du rapport *The Impact of the St. Lawrence Seaway on the Montreal Area.*

¹⁹ *The Impact of the St. Lawrence Seaway.*, p. 94.

²⁰ Toute la discussion est basée sur les rapports *Shipping Report 1956* et *Canal Statistics 1956* et illustrée dans les tables 16-22 et le carte 7 de *The Impact of the St. Lawrence Seaway . . .* pp. 90-92.

²¹ *Rapport annuel du Conseil des Ports nationaux. Année 1957, Ottawa, 1958, 108 pp.*

qualifiés d'impondérables, difficiles à estimer, qui font la valeur d'un port et permettent aux capitaines de navires qui le fréquentent de le qualifier de grand ou petit.

b) *L'obstacle des rapides de Lachine, un obstacle qui demeure*

Montréal est situé en aval de l'entrée de la nouvelle voie navigable et en deçà du canal et de la première écluse, route qui, à partir de l'écluse Saint-Lambert, est une route payante. On ne fait pas sauter l'obstacle, on le diminue mais il demeure, et dorénavant pour le franchir, il faudra payer.

c) *La concurrence entre types de navires*

Deux types de navires vont se concurrencer, le grand navire des Lacs qui atteindra désormais Montréal et le navire océanique spécialement construit pour naviguer dans la nouvelle voie du Saint-Laurent. On concède que le deuxième type est plus économique que le premier, mais les questions de taux doivent être discutées, non pas sur des parcours limités, entre ports des Grands Lacs et des ports du golfe Saint-Laurent et des ports intermédiaires comme Montréal, mais en tenant compte d'un ensemble de facteurs et de routes.

Les taux et coûts de transports sont une chose, la régularité des services, l'organisation des marchés, la lenteur et la perte de temps dans les canaux, l'offre et la demande sur les marchés mondiaux en sont d'autres. La combinaison de *tous* les facteurs économiques, en plus des coûts de transport, semble, cependant favoriser le navire océanique de type mixte qui voyage régulièrement sur la même route et qui arrive avec une cargaison variée et repart avec des céréales et des marchandises générales.

d) *La congestion dans les canaux et le chenal*

La congestion dans les canaux et les ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs entraînera des retards, et tout retard fait monter les coûts de transports rapidement. Nous répétons ici les réserves que l'on a déjà citées. Si, à cause de l'inexpérience de l'équipage dans les eaux plus difficiles, le voyage est plus lent, ajouter 21 cents la tonne aux frais, pour chaque jour de retard.²² Les retards peuvent se produire partout et en tout temps, forçant les navires à s'arrêter à Montréal et à compléter leur chargement ici plutôt que de s'aventurer dans les Grands Lacs et y perdre temps et argent.

Le sort sera jeté en avril 1959 ; on connaîtra alors les intentions des armateurs, les mouvements des premiers navires et le choix des escales qu'ils feront au cours de leurs voyages dans la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Espérons que Montréal deviendra une escale favorite et conservera son rôle de grand port de transbordement et de transit.

Pierre CAMU

²² *Rapport de la Commission royale sur le cabotage*, p. 378.