

*The Impact of the St. Lawrence Seaway on the Montreal Area*, par le Montreal Research Council. Une brochure 7 po. x 10, 129 pages. — Montreal Research Council, School of Commerce, McGill University, Montréal, 1958. (\$2.)

François-Albert Angers

Volume 34, numéro 4, janvier–mars 1959

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1001435ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1001435ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (imprimé)

1710-3991 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Angers, F.-A. (1959). Compte rendu de [*The Impact of the St. Lawrence Seaway on the Montreal Area*, par le Montreal Research Council. Une brochure 7 po. x 10, 129 pages. — Montreal Research Council, School of Commerce, McGill University, Montréal, 1958. (\$2.)]. *L'Actualité économique*, 34(4), 702–703. <https://doi.org/10.7202/1001435ar>

Tous droits réservés © HEC Montréal, 1959

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

<https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

é  
rudit

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

<https://www.erudit.org/fr/>

**The Impact of the St. Lawrence Seaway on the Montreal Area**, par le MONTREAL RESEARCH COUNCIL. Une brochure 7 po. × 10, 129 pages. — MONTREAL RESEARCH COUNCIL, SCHOOL OF COMMERCE, MCGILL UNIVERSITY, Montréal, 1958. (\$2.).

Il s'est dit et écrit beaucoup de choses, et beaucoup de choses contradictoires sur les effets possibles de la canalisation du Saint-Laurent à Montréal. Et pourtant, en dépit de l'influence majeure d'une telle réalisation sur les courants économiques et commerciaux — et par conséquent des dangers évidents qu'elle pouvait présenter pour Montréal — personne de ceux qui auraient eu le moyen de faire entreprendre l'étude approfondie du sujet — gouvernement provincial, entreprises ou associations d'entreprises — ne s'est jamais intéressé à le faire. Comme toujours, quand la politique s'empare d'une question, chacun semblait préférer rester dans l'équivoque afin de n'avoir pas à changer d'avis s'il eût fallu qu'une étude vraiment objective vînt l'obliger à modifier sa position.

La présente brochure est un premier effort en vue de dénouer cet imbroglio. Elle est le résultat d'une étude poursuivie par le Montreal Research Council, à partir d'un octroi fourni par un comité de développement économique. Il serait exagéré de dire que le résultat est tel que le problème puisse être considéré comme réglé. Mais c'est en tout cas un premier pas valable.

Les auteurs du présent rapport, contrairement à beaucoup d'autres personnes qui ont discuté de cette question en fonction d'arguments massues, se sont rendu compte que la clef de toute l'affaire réside en une différence de tarifs entre des moyens de transport différents. Ils ont donc entrepris d'établir de telles comparaisons en ce qui concerne le transport des marchandises en vrac, le grain, le charbon, le minerai, les huiles et les cargaisons générales. Ils se sont aussi intéressés, dans les mêmes perspectives, aux effets de localisation industrielle.

C'est donc indiscutablement une contribution positive à l'étude de la question. Il est plus difficile d'apprécier la valeur exacte de cette contribution. D'abord dans quelle mesure les taux établis sont-ils réalistes? Et n'aurait-il pas été nécessaire, étant donné l'extrême variabilité des taux maritimes, d'envisager le problème dans la perspective de limites minima et de limites maxima plutôt que de taux fixes?

De plus, pour appliquer leurs taux, les auteurs ont dû supposer un certain nombre d'éventualités possibles. Au lieu d'envisager les conséquences dans diverses éventualités plausibles ou probables, ils ont plutôt opté dans chaque cas pour une éventualité, dont ils ont fait le présupposé (*assumption*) qui sert de base à toutes leurs conclusions. Cela limite considérablement la portée de ces conclusions, que l'on a rapporté, dans le public, comme si elles avaient une portée générale.

Ces présupposés constituent d'ailleurs la partie la plus discutable de l'étude, puisqu'ils impliquent généralement des prises de position hypothétiques sur le présumé déroulement de tel ou tel événement, une fois que le canal du Saint-Laurent sera ouvert. En général, on est amené à se demander si tels de ces présupposés n'ont pas été choisis, de préférence à d'autres, parce qu'ils autorisaient des conclusions plus optimistes sur l'avenir du port de Montréal.

La faiblesse la plus grande de l'étude cependant, pour autant qu'on la considère comme un effort pour aborder le problème dans ce qu'il a d'essentiel, c'est qu'elle est centrée avant tout sur l'activité du port, comme port; alors que dans l'état de développement où se trouve Montréal aujourd'hui, ce qui importe avant tout pour l'avenir de la région métropolitaine, c'est le rôle du port comme facteur-clé de localisation industrielle. À cette immense question, la brochure ne consacre que six pages, où on ne rapporte en définitive que des opinions ou des impressions plus ou moins fondées, qui ont été obtenues à l'aide d'un questionnaire adressé à diverses maisons d'affaires. C'est un début, mais manifestement insuffisant pour permettre une réponse valable aux questions posées.

François-Albert Angers

**Statistiques industrielles 1900-1957.** Un album, 9½ po. × 12½, broché, 174 pages. — ORGANISATION EUROPÉENNE DE COOPÉRATION ÉCONOMIQUE, Paris, 1958.

Le titre est un peu ambitieux. L'O.E.C.E. n'a pas rassemblé les statistiques originales nécessaires pour fournir des séries continues pour tous les pays membres, et d'autre part le Canada et les États-Unis.

On s'est contenté de présenter des séries comparables en remontant dans le passé aussi loin qu'on le pouvait, à même les renseignements fournis par les gouvernements eux-mêmes. Les indices généraux de la production industrielle, les indices des grands secteurs, les séries afférentes à la production, la consommation et le commerce extérieur de l'énergie, des minerais et des métaux, des industries métalliques, textiles, papetières, chimiques et de quelques autres industries de moindre importance, sont ainsi rassemblées et présentées d'une façon claire et pratique.

Rien n'est original, en définitive, mais on dispose là d'une source documentaire synthétique de première valeur. On notera, en passant, que dans chaque tableau, on a regroupé les statistiques applicables à la communauté économique européenne, en reconstituant les indices globaux jusqu'au tournant du siècle.

Jacques Parizeau

**The European Common Market, New Frontier for American Business** (An American Management Association Report). Un vol., 6¼ po. × 9¾, relié, XXXVI et 220 pages. — AMERICAN MANAGEMENT ASSOCIATION, 1515, Broadway Street, New-York, 1958.

Ce livre a été préparé à l'aide des communications présentées à une conférence de l'American Management Association en février 1958. Il s'agissait alors d'initier les hommes d'affaires américains aux diverses possibilités qui leur sont offertes dans le nouveau marché commun européen. D'où le sous-titre (*Frontier*), d'ailleurs assez ridicule, de l'ouvrage.

On y trouvera d'excellents résumés du *Traité* constituant le marché commun, des données sur les caractéristiques économico-sociales du marché de l'Europe de l'Ouest, des études sur le tarif de la nouvelle communauté et sur ses répercussions possibles sur le commerce et les investissements des États-Unis.