

La manipulation des marchandises en vue de l'exportation

Raphaël Monette

Volume 31, Number 2, July–September 1955

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1002617ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1002617ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (print)

1710-3991 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Monette, R. (1955). La manipulation des marchandises en vue de l'exportation. *L'Actualité économique*, 31(2), 218–225. <https://doi.org/10.7202/1002617ar>

La manipulation des marchandises en vue de l'exportation

Le commerce d'exportation est souvent une nécessité et toujours un facteur de progrès économique pour une nation. Il accélère en effet le développement des industries manufacturières, commerciales, agricoles, etc., permet l'abaissement des prix de revient grâce à l'extension des débouchés et apporte également un surcroît d'activité pour une foule d'institutions commerciales, telles que les banques, les assurances, le transport maritime et ferroviaire.

Les chemins de fer canadiens, dont l'importance dans le développement économique de notre pays est évidente, même à l'homme de la rue, demeurent encore le moyen de transport par excellence des marchandises destinées à l'exportation. Pour les longues distances — ce qui est fréquemment le cas au Canada — les exportateurs utilisent de préférence les chemins de fer pour expédier les marchandises aux ports d'embarquement, parce que, d'une façon générale, c'est un moyen beaucoup moins coûteux que les autres.

Tandis que le fret ferroviaire s'exprime invariablement en X cents par 100 lbs. ou par tonne de 2,000 lbs., il en va tout autrement quand il s'agit de fret océanique. On emploie alors comme base tantôt la tonne de 2,000 lbs. ou de 2,240 lbs., ou encore la tonne de 40 pieds cubes, de sorte que les taux de transport maritime sont basés soit sur le poids brut, soit sur le volume des colis, suivant ce qui est le plus avantageux pour l'armateur.

Il reste néanmoins que l'exportateur doit rechercher le moyen le plus sûr et en même temps le plus rapide et le plus économique d'acheminer les marchandises vers son client. Comme les plus importants armateurs sont groupés dans le Canadian-United Kingdom Eastbound Freight Conference, on comprendra que les taux de transport maritime soient uniformes. Il y a cependant quatre lignes maritimes groupant, sauf erreur, trente-deux navires, qui ne sont pas membres de la C.U.K.E.F. Conference et qui peuvent donc se permettre de coter des taux plus avantageux pour l'exportateur. On nous permettra de souligner que dans le cas d'une expédition très volumineuse — qui entraînerait le louage de tout ou d'une partie importante d'un navire, l'exportateur aurait intérêt à recourir à l'affrètement, qui est évidemment beaucoup plus économique.

Afin de mieux nous rendre compte de tout ce qu'implique le mouvement des marchandises destinées à l'exportation, choisissons comme exemple une expédition de papier-journal à destination de la Belgique. Supposons, en outre, qu'il s'agisse d'une commande de 25 tonnes vendues C & F Anvers, comme il se doit.

La première chose à faire est de réserver l'espace nécessaire sur un vapeur dont la date de chargement coïncidera avec celle de l'arrivée des 25 tonnes de papier-journal à Montréal. Comme il y a plusieurs compagnies de navigation qui assurent le service Montréal/Anvers, l'exportateur devra tenir compte des facteurs suivants dans son choix: vitesse du navire, nombre de ports intermédiaires où le navire doit relâcher avant d'arriver à destination, et également le tonnage du navire.

Bien que l'exportateur ne soit pas aussi directement intéressé que l'acheteur dans l'arrivée plus ou moins prompte des marchandises à bon port, on comprend qu'il est de son intérêt de ne rien négliger pour donner satisfaction à son client. Des cargos rapides traversent en effet l'Atlantique à une vitesse de 16 à 18 nœuds à l'heure, tandis que par ailleurs de vénérables cargos s'essouffent en vain à faire 9, 10 ou 12 nœuds. Il peut donc y avoir un décalage de 3 ou 4 jours pour la traversée, ce qui pour l'importateur a tout de même une certaine importance.

En outre, si le navire s'arrête aux Trois-Rivières, à Québec ou à Port-Alfred, avant de faire voile vers Anvers, il se peut fort

bien qu'un autre, dont le départ de Montréal s'effectue deux jours plus tard, arrive à destination un ou deux jours avant le premier.

Le tonnage d'un navire est quelquefois un élément à considérer dans les frais d'expédition, car les assureurs ne font pas défaut de percevoir une surprime, le cas échéant. Cette surprime, appelée *vessel additional*, s'applique en général à tous les navires dont le tonnage brut est au-dessous de 1,000 tonnes et varie de 5 à 25 cents par 100 dollars, suivant le navire. On fait, nous dit-on, usage de cette même clause pour enrayer les trop nombreux larcins qui se répèteraient sur un navire en cours de route. Il est certain qu'un armateur dont le ou les navires seraient pour cette raison sujets à la clause *vessel additional* n'hésiterait pas à prendre les mesures qui s'imposent pour faire cesser le pillage de la cargaison et partant revenir dans les bonnes grâces des assureurs. Voilà une occasion où l'assurance maritime peut arriver à des résultats heureux. . .

Notre exportateur, toutes les précautions ayant été prises, se prépare donc à téléphoner à l'armateur afin de réserver l'espace nécessaire pour ses 25 tonnes de papier-journal. Il indiquera le poids brut et le volume des ballots à embarquer sur tel navire déterminé afin d'obtenir un numéro de contrat de l'armement. Ce document, qui lui parviendra d'ailleurs dès le lendemain, mentionne tous les détails de l'expédition en cours: nom du navire, port d'embarquement et destination, dates de chargement et le taux de fret maritime applicable en l'occurrence.

Il reste maintenant à l'exportateur de communiquer à son fournisseur le numéro de contrat de l'armement, le nom du navire, la date de départ et tous autres renseignements utiles. Tous ces détails apparaîtront au connaissance terrestre que doit préparer le fournisseur. Celui-ci devra y faire paraître également les marques et le nombre de colis, le poids brut et la description des marchandises laquelle, dans le cas présent, ne suscite aucune difficulté. Il serait utile de préciser que le papier-journal dont il est question plus haut, est, par exemple, fabriqué à Bromptonville. L'agent de gare de cet endroit, à qui on a présenté la lettre de voiture

dûment complétée, s'occupe de faire charger la marchandise dans un wagon qu'il aura réservé à cette fin.

On exigeait autrefois que l'exportateur obtienne un permis des compagnies de chemins de fer pour toute expédition à partir d'un port de mer canadien. Comme il est souvent question de la remise en force de cette législation, nous croyons utile d'indiquer brièvement ce qui en était.

Un simple coup de fil à l'agent de gare ou au bureau de fret étranger d'une compagnie de chemins de fer, les informant d'une expédition destinée à tel ou tel navire, suffisait généralement pour obtenir un numéro de permis. L'exportateur communiquait ce numéro à son fournisseur qui, à son tour, le faisait apparaître sur la lettre de voiture accompagnant l'expédition.

On comprend, cependant, que l'obtention d'un permis n'était pas laissée au hasard ou à la bonne volonté d'un employé de bureau. Comme les compagnies de navigation annoncent à la Railway Association of Canada la date approximative d'arrivée de leurs navires dans les ports canadiens et également des dates de chargement, celle-ci dressait une liste de tous ces navires en indiquant leur port de destination et la période de temps au cours de laquelle on allait procéder à leur chargement. Une copie de cette liste était envoyée à tous les bureaux de fret étranger des compagnies de chemins de fer, qui étaient ainsi en mesure d'octroyer les permis à bon escient.

On reconnaît ainsi l'utilité de ces permis qui prévenaient, dans une large mesure, la congestion dans les ports d'embarquement en régularisant les arrivées de marchandises. On évitait ainsi que le fret ne s'accumulât sur les quais ou dans les hangars trop longtemps avant la date de départ du navire auquel il était destiné. D'autre part, dans le cas où il se révélait à peu près impossible de rendre une expédition à quai pour la date ultime de chargement, on refusait d'octroyer le permis nécessaire et, en conséquence, l'expéditeur devait attendre le moment propice pour expédier. On notera qu'on n'a jamais exigé de tels permis sauf en temps de guerre, pour des expéditions du Canada via des ports américains. Il en est de même maintenant pour toutes les expéditions par des ports canadiens, et il incombe à l'exportateur de n'expédier ni trop tôt ni trop tard, afin d'éviter des frais de surestarie et d'autres frais.

Bref, les premières formalités remplies, les 25 tonnes de papier-journal sont déjà en route vers Montréal, d'où elles seront embarquées sur un vapeur à destination d'Anvers.

Il nous est agréable de souligner que dans les ports canadiens, le transfert des marchandises des wagons aux hangars des compagnies de navigation est une opération très simple. En effet, dans tous les ports canadiens, le National Harbour Board, qui est propriétaire des hangars à marchandises, en répartit l'usage aux diverses compagnies. Généralement, afin qu'il n'y ait pas de confusion, le Maître du Port aura soin d'allouer le ou les mêmes hangars aux navires de la même compagnie, mais ce n'est pas toujours le cas. En conséquence, l'armement spécifie que les marchandises doivent être à tel ou tel hangar à une date déterminée. Dans le port de Montréal, par exemple, où le National Harbour Board exploite son propre système de chemins de fer sur les quais, les marchandises sont dirigées à l'endroit spécifié à trois reprises différentes dans la journée. La première livraison a lieu au début de la matinée, avant huit heures; la deuxième, à l'heure du dîner, entre midi et une heure; et la dernière, entre cinq et sept heures généralement. Les wagons sont alors déchargés dans le hangar et la marchandise se trouve donc prête à être mise à bord au moment voulu.

Dans l'exemple que nous avons choisi, il s'agissait d'un wagon complet C.L. (*carload*), soit 40,000 lbs. ou plus. Pour toutes expéditions inférieures à 40,000 lbs., ou, en d'autres termes, pour un wagon incomplet L.C.L. (*less than carload lot*), les chemins de fer se servent de camions pour transporter les marchandises de leur entrepôt de fret au navire dans lequel elles doivent être chargées. Les expéditions faites par camions directement de leur lieu d'origine au port sont traitées comme il a été indiqué plus haut. Dans ce cas, cependant, des pointeurs sont sur les lieux pour vérifier et prendre livraison des marchandises, étant entendu que chaque camionneur est tenu de fournir le personnel nécessaire pour décharger son camion et en remiser la cargaison à l'endroit indiqué par le pointeur.

Malgré l'augmentation constante du volume de fret transporté par camions, il n'en reste pas moins exact que les chemins de fer occupent encore une place prépondérante dans le transport du

fret pour l'exportation. Ces longues rames de wagons à marchandises (*box-cars*) qui, aux passages à niveau, impatientent tellement les automobilistes toujours pressés, illustrent fort bien la part importante du trafic ferroviaire dans le commerce d'exportation.

Ces wagons d'une longueur normale de 36'6'', mesure intérieure, protègent tout au plus les marchandises contre les intempéries. Le transport des produits putrescibles, tels que les viandes fraîches, les fruits et les légumes, etc., requiert par contre des wagons frigorifiques, qui sont également des wagons fermés comme les précédents, mais auxquels on a ajouté un fort revêtement de matières isolantes. On a aussi aménagé, à chaque extrémité, un compartiment (*bunker*) qu'on remplit de glace afin de maintenir une température peu élevée. À noter qu'on utilise ces mêmes wagons quand il s'agit de protéger la cargaison contre le gel, mais dans ce cas, on place des chaufferettes portatives dans les compartiments en question.

Le transport du bois de construction, du bois à pâte, ou de toute autre marchandise capable de subir sans dommage les intempéries, se fait dans des wagons plats. Pour les liquides, essence, huile, etc., on utilise des wagons-citernes, tandis que les wagons à claire-voie servent pour le transport des animaux vivants.

Le mouvement des marchandises destinées à l'exportation exige en fait surtout des wagons à marchandises ordinaires et frigorifiques et des wagons plats. Dès leur arrivée sur les quais, les wagons sont déchargés dans les hangars par les dockers et les chemins de fer assument les frais de ce service, lequel est d'ailleurs inclus dans les taux de fret pour l'exportation.

Il ne reste maintenant qu'à charger les marchandises dans le navire qui les transportera à destination.

Dans le port de Montréal, par exemple, où il n'est pas rare de compter de 15 à 20 océaniques, en plus des navires côtiers et autres, on peut imaginer l'activité qui règne et les multiples problèmes qui se posent chaque jour à l'administration. Notons qu'il y a 112 quais d'amarrage (*berths*) d'une longueur totale d'environ dix milles et dont 31 sont équipés de hangars. Ces derniers couvrent à peu près 2,400,000 pieds carrés. Il faut également ajouter un entrepôt frigorifique de 3,000,000 de pieds cubes.

La voie ferrée du port a un peu plus de 160 milles et dessert presque tous les quais. Huit locomotives électriques diesel assurent le service d'aiguillage dont la capacité est de 1,500 wagons par jour. Mentionnons également les 4 élévateurs à grains, où il y a place pour plus de 15 millions de boisseaux et dont les facilités de manutention permettent d'entreposer ou d'expédier environ 1¼ million de boisseaux par jour de 13 heures.

Comme une grande partie des exportations canadiennes s'effectue par des ports américains, notamment par New-York, peut-être serait-il intéressant de montrer comment on y procède. Une première constatation s'impose: il est beaucoup plus compliqué et plus coûteux d'expédier par New-York que par les ports canadiens, et il est absolument nécessaire de recourir aux services d'un agent transitaire dont l'exportateur peut fort bien se dispenser ici.

Tandis que dans les ports canadiens, les marchandises pour exportation sont amenées par chemins de fer ou camions directement aux points d'embarquement, il en va tout autrement à New-York, où presque tout le fret est chargé sur des allèges qui le transportent aux navires à bord desquels il est finalement chargé.

Cette façon de procéder est due au fait que les chemins de fer américains ont leur terminus sur la côte du New-Jersey principalement, où ils ont aménagé des cours de triage à proximité de la rivière Hudson. Le fret est transporté en camions des wagons aux allèges qui sont amarrées aux quais. Ces allèges, dont un grand nombre appartiennent aux chemins de fer, sont tout simplement des chalands d'une capacité de 3 à 400 tonnes. Quand trois ou quatre allèges ont été chargées, un remorqueur les toue jusqu'au navire auquel le fret est destiné. Si le navire en question n'est pas encore au port, les marchandises sont alors remisées dans des hangars sur les quais, tout comme dans les ports canadiens. C'est l'exception, cependant, et il n'est pas rare de voir des navires recevant du fret à babord, directement des allèges, pendant qu'à tribord les dockers les chargent de marchandises venant des hangars.

Les expéditions moins considérables qu'un wagon complet sont faites soit par allèges soit par camions. À ce sujet, il est utile de souligner que les livraisons aux quais effectuées par camions

coûtent très cher à cause des délais inévitables occasionnés, d'une part par l'augmentation du fret transporté de cette façon, mais surtout par le peu de facilités mises à la disposition des camionneurs. Comme les chemins de fer ne font pas le service de camionnage jusqu'aux quais, l'agent transitaire à New-York doit donner les instructions nécessaires pour rendre les marchandises au navire, soit en utilisant les allèges ou les camions. Il est entendu que l'expéditeur doit en assumer tous les frais.

On se rend compte que dans un port aussi grand que New-York le mouvement des marchandises ne s'effectue pas avec autant de rapidité que dans les ports canadiens, où la façon de procéder est beaucoup plus simple. En conséquence, il est prudent de s'assurer que les marchandises soient à destination de 3 à 5 jours avant le départ du navire de New-York.

Notons qu'on utilise également des chalands munis de rails sur lesquels les wagons sont chargés directement des cours de triage. Ces chalands sont ensuite toués près des navires et leur cargaison passe des wagons aux cales, sans plus de formalités. Les denrées périssables sont habituellement mises à bord de cette façon.

Nous ne voulons pas cependant donner l'impression que le mouvement des marchandises dans le port de New-York soit inefficace. Au contraire, nous devons reconnaître que malgré les complexités qui sont inhérentes à tout grand port de mer, nos voisins, comme à l'accoutumée, ont tout l'équipement nécessaire et la manipulation du fret s'y effectue d'une manière fort satisfaisante.

Enfin, mentionnons que le mouvement des marchandises pour exportations peut aussi s'effectuer par messageries, terrestres ou aériennes, et par poste. Comme cela ne représente en définitive qu'un infime volume des exportations, nous ne croyons pas nécessaire d'en décrire les modalités; d'ailleurs ce que nous avons dit précédemment trouve son application ici, *mutatis mutandis*.

Raphaël MONETTE,
licencié en sciences commerciales
(Montréal).