

Les exportations de papier journal canadien Analyse des courants commerciaux

Benoît Brouillette

Volume 35, numéro 1, avril-juin 1959

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1001356ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1001356ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (imprimé)

1710-3991 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Brouillette, B. (1959). Les exportations de papier journal canadien : analyse des courants commerciaux. *L'Actualité économique*, 35(1), 39–60.
<https://doi.org/10.7202/1001356ar>

Les exportations de papier journal canadien

Analyse des courants commerciaux

Le Canada est, de loin, le premier producteur et commerçant de papier journal dans le monde. C'est pourquoi il est fort instructif d'analyser les courants commerciaux de cette marchandise, au Canada d'abord, et dans le reste du monde ensuite. Un tel travail, à notre connaissance, n'a jamais été fait, mais on peut désormais l'entreprendre grâce aux données fournies par l'Office fédéral de la Statistique¹.

La production canadienne de papier journal, d'environ 6.4 millions de tonnes courtes, est quatre fois supérieure à celle des États-Unis (1.8 millions de tonnes) et atteint presque la moitié de la production mondiale (48.7 p.c.) en 1957. Comme notre pays en exporte 92 p.c., il n'est pas étonnant de constater qu'il fait à lui seul les trois quarts du commerce de cette denrée dans le monde, ses plus proches concurrents étant la Finlande (7.7 p.c.), la Suède (3.5 p.c.) et la Norvège (2.2 p.c.)².

Le papier journal se place, en valeur, au premier rang des exportations canadiennes avec 715.5 millions de dollars, doublant

1. Bibliographie sommaire:

- O.F.S.: *Shipping Report*, 1957, vol. I et II, Ottawa, 1958.
- " *Canal Statistics*, 1957, Ottawa, 1958.
- " *Railway Freight Traffic*, 1957, Ottawa, 1958.
- " *Railway Transport*, 1957, Part V, Ottawa, 1958.
- " *Review of Foreign Trade*, 1957, Ottawa, 1958.
- " *Trade of Canada, Exports, Dec.*, 1957, Ottawa, 1958.
- " *Commerce du Canada*, 1956, Vol. II, Exportations, Ottawa, 1958.
- " *L'industrie des pâtes et papiers*, 1957, Ottawa, 1959.

2. Les exportations des États-Unis augmentent. Insignifiantes avant la seconde guerre mondiale (environ 15,000 tonnes), elles ont dépassé 200,000 tonnes en 1955 et furent supérieures aux exportations norvégiennes de 1954 à 1957.

presque celles du blé qui s'élèvent à 380.4 millions. En volume, le blé l'emporte légèrement sur le papier, avec 6.5 millions de tonnes contre 5.9; mais ces deux marchandises sont largement dépassées par le minerai de fer, qui totalise une vingtaine de millions de tonnes. Toutefois la valeur de ce dernier produit (152.3 millions de dollars) ne le place qu'au huitième rang des exportations.

Le commerce de papier journal en 1957, dont le volume s'est élevé à 5.9 millions de tonnes, est un peu inférieur à celui de l'année précédente qui avait marqué un record avec 5.97 millions de tonnes. La production elle-même a diminué de 6,445,000 tonnes en 1956 à 6,361,600 en 1957. Les expéditions des fabricants vers leur clientèle qui avaient été, en 1956, de 6,432,900 tonnes, furent réduites de 116,000 tonnes en 1957, à cause d'une grève dans les usines de la Colombie-Britannique vers la fin de l'année. Les expéditions vers les marchés des États-Unis furent de 175,000 tonnes inférieures à celles de l'année précédente, et le marché national s'est en outre comprimé de 20,400 tonnes. Toutefois les expéditions outre-mer ont augmenté de 110,700 tonnes¹.

Tableau I²

La production du papier journal au Canada, 1957

Provinces	Nombre d'usines	Volume (Milliers de tonnes courtes)	Valeur (Millions de dollars)	Valeur moyenne à la tonne (dollars)
Québec.....	20	3,278.2	376.3	114.81
Ontario.....	11	1,487.4	172.1	115.68
Colombie-Britannique.....	4	1,596.0	180.6	113.16
Terre-Neuve.....	2			
Nouvelle-Écosse.....	1			
Nouveau-Brunswick.....	1			
Manitoba.....	1			
Canada.....	40	6,361.6	729.0	114.59

Avant de suivre les routes du papier journal à travers le Canada et le monde, voyons quelles sont les provinces et les villes qui le produisent. Le tableau I montre le partage régional de la

1. *Newsprint Data* 1958, nov. 1958, Montréal, p. 10, tableau 4.
 2. *L'Industrie des pâtes et papiers, 1957*, Office fédéral de la Statistique, Ottawa, 1959, p. H-32. Cette source évalue la production de la Colombie-Britannique à environ 9 p.c., ce qui donnerait 572,600 tonnes à cette province et 1,023,400 tonnes aux autres.

EXPORTATIONS DE PAPIER JOURNAL

Tableau II
Capacité de production des fabriques canadiennes
de papier journal¹

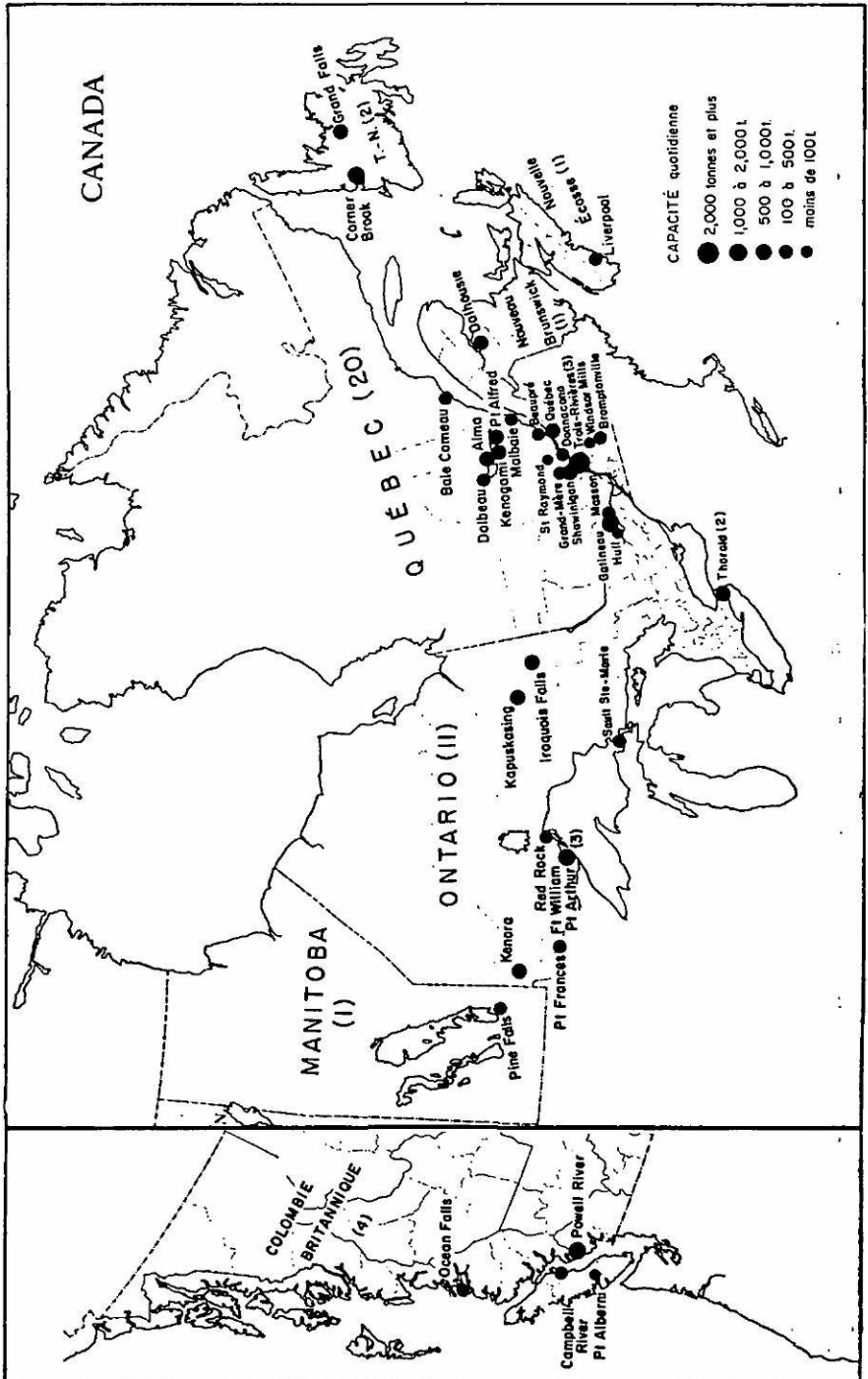
Régions	Lieux	Nombre d'usines	Tonnes courtes		
			1957	1958	
Provinces de l'Est: Côte du Golfe et de l'Atlantique.....	Cornerbrook (T.-N.).....	1	968,306	983,768	
	Grand-Falls (T.-N.).....	1			
	Dalhousie (N.-B.).....	1			
	Liverpool (N.-É.).....	1			
		4			
Québec: Mauricie.....	Trois-Rivières.....	3	1,144,912	1,167,628	
	Shawinigan.....	1			
	Grand'Mère.....	1			
Saguenay.....	Riverbend (Alma).....	1	827,116	849,980	
	Kénogami.....	1			
	Port-Alfred.....	1			
	Dolbeau.....	1			
Outaouais.....	Gatineau.....	1	480,760	491,384	
	Masson.....	1			
	Hull.....	1			
Environ de Québec.....	Québec.....	1	404,700	409,395	
	Donnacona.....	1			
	St-Raymond.....	1			
Estuaire du Saint-Laurent.....	Baie-Comeau.....	1	373,178	392,250	
	Beaupré.....	1			
	Clermont (Malbaie).....	1			
Cantons de l'Est.....	Bromptonville.....	1	137,675	137,675	
	Windsor-Mills.....	1			
Ontario et Manitoba:		20	3,368,341	3,448,312	
	Grands-Lacs.....	Fort-William.....	3	789,649	957,022
		Port-Arthur.....			
		Thorold.....			
		Sault-Ste-Marie.....			
	Nord-Est ontarien.....	Red-Rock.....	1	504,872	518,880
		Iroquois-Falls.....	1		
	Frontière du Manitoba.....	Kapuskasing.....	1	392,517	423,644
		Port-Frances.....	1		
		Kenora.....	1		
		Pine-Falls, Man.....	1		
	Colombie-Britannique: Côte du Pacifique.....		12	1,687,038	1,899,546
Powell-River.....		1	720,012	898,000	
Campbell-River.....		1			
Ocean-Falls.....		1			
Port-Alberni.....		1			
		4			
Grand total.....		40	6,743,697	7,229,626	

1. Newsprint Bulletin, no 13, 28 fév., 1958, publié par l'American Newspaper Publishers Association, New-York. En 1959, la capacité totale est estimée à 7,520,000 tonnes.

2. Nouvelle en 1957.

Carte 1

Localisation des fabriques de papier journal au Canada, 1957
(nombre d'usines dans chaque province, entre parenthèses)



EXPORTATIONS DE PAPIER JOURNAL

production en 1957. Le tableau II et la carte no 1 indiquent la répartition des usines selon leur capacité.

L'industrie papetière s'est implantée au Canada depuis le début du XX^e siècle à cause de plusieurs facteurs naturels, tels que l'abondance de la matière première (forêts de conifères) et des sources d'énergie (houille blanche), et à la faveur d'un embargo sur les exportations de bois à pâte coupé sur les terres publiques. Les facilités de transport (flottage, navigation fluviale) et la main-d'œuvre disponible dans des régions où l'agriculture ne parvient pas à occuper les excédents de population ont, en outre, largement contribué au succès de l'industrie. Après une expansion rapide au lendemain de la première guerre mondiale, l'industrie papetière a traversé une crise majeure entre 1930 et 1935, durant laquelle les entreprises se sont concentrées et réorganisées en s'efforçant d'abaisser leur prix de revient de manière à lutter efficacement contre leurs rivales des pays scandinaves.

Les capitaux investis dans cette industrie furent à l'origine presque totalement apportés de l'extérieur. L'épargne canadienne s'y est intéressée puisque, un quart de siècle après ses débuts, l'industrie papetière est déjà à moitié canadienne. On estime le capital engagé, fin de 1955, à 1,442 millions de dollars dont 50 p.c. est canadien, 42 p.c. américain, 9 p.c. britannique¹. Le contrôle financier de ces mêmes entreprises s'exerce désormais au Canada en majeure partie, soit 46 p.c. en regard de 43 p.c. aux États-Unis et 11 p.c. en Grande-Bretagne. Il n'est pas exagéré, croyons-nous, de citer l'industrie papetière comme un bon exemple d'investissements, qui, étant étrangers à l'origine, sont peu à peu devenus canadiens.

Toutefois le papier journal fabriqué au Canada est destiné à l'usage presque exclusif des éditeurs américains dont l'avidité clientèle réclame des journaux sans cesse plus volumineux². C'est ce que nous allons voir dans le tableau III. Si les pays d'Amérique, en effet, importent environ neuf dixièmes du papier journal exporté par le Canada, les États-Unis, ont pris, à eux seuls, en 1957, 85.7 p.c. en volume et 85.3 p.c. en valeur. Toutefois, la proportion

1. *The Canadian Balance of International Payments, 1957*, Office fédéral de la Statistique, Ottawa, 1958, pp. 52, 53.

2. Le nombre de pages des quotidiens est passé de 27 en 1939 à 40 en 1957; celui des hebdomadaires (*Sunday papers*), de 82 à 138.

Tableau III

Les exportations canadiennes de papier journal selon leurs destinations

Destination	1954		1955		1956		1957	
	Volume ('000 quintaux)	Valeur ('000 dollars)	Volume ('000 quintaux)	Valeur ('000 dollars)	Volume ('000 quintaux)	Valeur ('000 dollars)	Volume ('000 quintaux)	Valeur ('000 dollars)
	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.
Amérique....	91.5	91.4	90.2	89.8	90.8	90.4	89.6	89.5
États-Unis.	88.1	87.9	87.0	86.8	87.5	87.0	85.7	85.3
Autres pays.	3.4	3.5	3.2	3.0	3.3	3.4	3.9	4.2
Europe.....	5.7	5.7	6.4	6.5	6.6	6.7	7.2	7.1
Royaume-								
Uni.....	4.5	4.5	5.0	5.0	5.8	5.8	6.3	6.2
Autres pays.	1.2	1.2	1.4	1.5	0.8	0.9	0.9	0.9
Océanie.....	1.4	1.5	1.9	2.1	1.4	1.5	1.7	1.9
Afrique.....	0.6	0.6	0.7	0.7	0.7	0.8	0.9	0.9
Asie.....	0.8	0.8	0.8	0.9	0.5	0.6	0.6	0.6
Total.....	110,430.6	635,669.7	115,263.3	665,877	119,343.9	708,384.8	118,012.4	715,490

livrée aux États-Unis tend à diminuer depuis quatre ans. L'Amérique entière recevait, en 1954, 91.5 p.c. du volume, dont 88.1 p.c. destinés aux États-Unis. Les autres pays d'Amérique ont augmenté le volume de leurs importations de 3.4 p.c. à 3.9 p.c. entre 1954 et 1957. Par exemple, les achats du Mexique, d'Argentine et du Venezuela se sont accrus d'un million de dollars, ceux du Brésil, de 2.5 millions, pour ne citer que les principaux clients d'Amérique latine. La faible diminution des ventes aux États-Unis s'explique par la concurrence sur ce marché, non pas des pays étrangers mais des nouveaux producteurs américains dans les États du Sud¹. La plus-value du dollar canadien est aussi un facteur défavorable pour les exportateurs canadiens. Au début de 1958, on prévoyait que les usines canadiennes allaient ralentir leur production à 85 p.c.² de leur capacité, contre 95 p.c. en 1957. On redoute même un affaissement des prix, sinon aux États-Unis et en Grande-Bretagne, où la majorité des ventes se fait par contrats, mais dans les autres pays où les affaires sont réglées au comptant, selon

1. B.-H. Taylor, «Canadian Production, Review and Forecast», *Pulp and Paper Magazine* (Gardenvale, P.Q.), vol. 59, no 1, janvier 1958, pp. 76-78.

2. On estime la capacité des usines à 6,743,700 tonnes en 1957 et à 7,229,600 tonnes en 1958. Mais le déclin de la production en regard de la capacité est constant depuis l'automne de 1957. Durant les 10 années précédentes, le rapport entre la production et la capacité des usines était en moyenne annuelle supérieure à 100; il a même atteint 103.6 en 1956. Il fut inférieur à 100 depuis avril 1957; d'après le tableau 4, p. 2, du *Monthly Newsprint Report* d'octobre 1958. En réalité, les usines n'ont fonctionné qu'à 82.9 p.c. en 1958 et à 81.9 p.c. au début de 1959.

EXPORTATIONS DE PAPIER JOURNAL

la méthode appelée *spot sales*. Les acheteurs pourraient bénéficier dans ce cas de rabais clandestins, susceptibles de provoquer de sérieuses perturbations dans la structure des prix.

L'Europe achète plus que jamais le papier journal canadien. Sa part a augmenté de 5.7 à 7.2 p.c. du volume exporté entre 1954 et 1957. C'est le marché anglais qui est responsable des progrès, car il absorbe plus de neuf dixièmes du papier expédié dans cette direction. Parmi les autres clients européens, seule la France a triplé ses achats, de 771,000 dollars à près de 3 millions, tandis que l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas ont, au contraire, réduit très sensiblement les leurs.

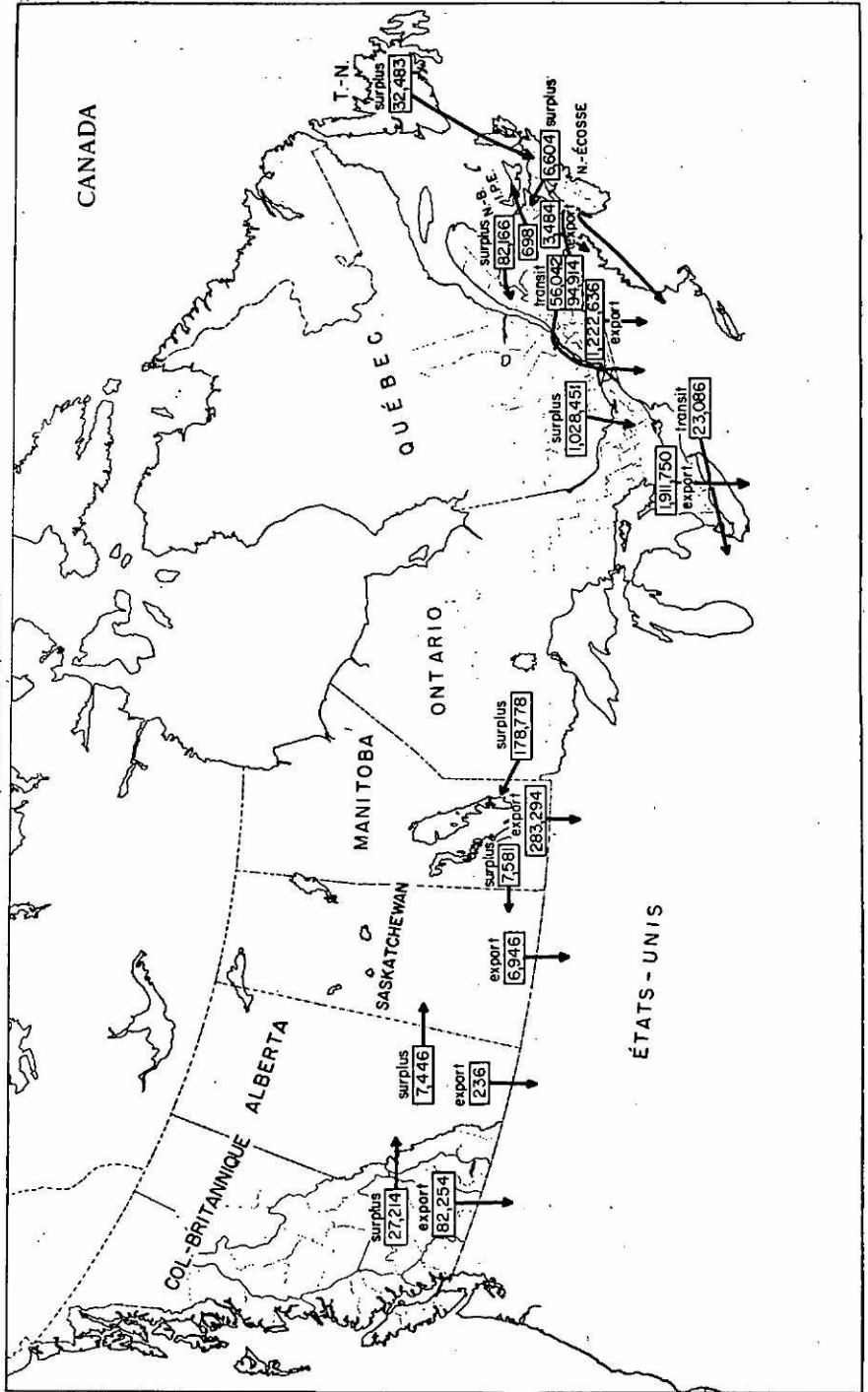
En Océanie, l'Australie a augmenté ses achats d'un tiers, et Hawaï de plus de la moitié. Même l'Afrique reçoit plus de papier qu'autrefois: l'Union-Sud-Africaine en prend deux fois plus en 1957 qu'en 1954. Le marché asiatique reste stable dans l'ensemble du continent, mais les Philippines en 1957 ont dépassé l'Inde qui occupait le premier rang jusque là.

Puisque le gros des exportations canadiennes de papier journal continue cependant de se faire en direction des États-Unis, examinons cet important mouvement de marchandises, en essayant de discerner par quels moyens et voies de transport il est canalisé. Les seules données dont nous disposons sont les chargements et livraisons ferroviaires et les cargaisons des navires à destination de l'étranger¹. Les premières ne peuvent s'appliquer qu'au commerce entre le Canada et les États-Unis; les secondes se rapportent au commerce total. Le Canada a expédié 3,510,600 tonnes par rail aux États-Unis, et 2,346,244 tonnes à l'extérieur par eau. Le volume des ventes, d'après les données du commerce extérieur, fut de 5.9 millions de tonnes. La différence entre ces chiffres (de l'ordre de 44,000 tonnes) est négligeable en regard du volume total.

Les deux tiers du papier journal destiné aux États-Unis est transporté par chemin de fer. Les tableaux IV et V et la carte no 2 indiquent les courants que suit cette marchandise à travers le Canada et vers les États-Unis.

1. O.F.S. *Shipping Report*, 1957, vol., I.
" *Railway Freight Traffic*, 1957.
" *Canal Statistics*, 1957.

Carte 2
Transport ferroviaire du papier journalier entre les provinces et vers les États-Unis, 1957
 (en tonnes de 2,000 lbs)



EXPORTATIONS DE PAPIER JOURNAL

Dans les trois provinces productrices de l'Est, Terre-Neuve, Nouvelle-Écosse et Nouveau-Brunswick, le rôle des chemins de fer est de transporter le papier journal vers les ports de mer, lorsque les usines ne livrent pas directement leur production aux

Tableau IV

Volume du papier journal transporté par rail au Canada, 1957
(en tonnes)

Provinces	Chargements			Livraisons	
	Aux gares et aux ports locaux	Reçu des voies américaines à destination:		Aux gares et aux ports locaux	Aux voies américaines
		du Canada	des États-Unis		
Terre-Neuve.....	306,925	—	—	274,442	—
Île-du-Prince-Édouard.....	—	—	—	698	—
Nouvelle-Écosse.....	9,656	—	—	35,535	—
Nouveau-Brunswick.....	116,302	4,937	94,914	136,409	3,484
Québec.....	2,377,922	7,190	56,042	272,233	1,222,636
Ontario.....	1,097,156	3,482	23,086	211,836	1,911,750
Manitoba.....	125,787	151	—	13,841	283,294
Saskatchewan.....	690	15	—	8,786	6,946
Alberta.....	393	—	725	20,650	236
Colombie-Britannique.....	111,007	559	—	2,098	82,254
Canada.....	4,145,838	16,334	174,767	976,528	3,510,600

Tableau V

Mouvement apparent du papier journal entre les provinces
canadiennes, 1957

(en tonnes)

Provinces	Surplus	Surplus dirigé vers	Déficit	Déficit comblé par livraisons en provenance de
Terre-Neuve.....	32,483	Nouvelle-Écosse.....	—	Terre-Neuve
Nouvelle-Écosse.....	6,604	Nouveau-Brunswick.....	25,879	
Nouveau-Brunswick.....	82,166	Québec.....	—	
Québec.....	698	I.P.É.....	6,604	Nouvelle-Écosse
Ontario.....	1,028,451 ¹	Ontario.....	82,166	Nouveau-Brunswick
Ontario.....	28,589 ²	Manitoba et Saskatchewan.....	—	Québec
ou	178,778 ³	Saskatchewan.....	1,028,451	
Manitoba.....	—	Saskatchewan.....	171,197	
Saskatchewan.....	—		7,581	Ontario
			7,446	Colombie-Britannique
Alberta.....			19,768	Colombie-Britannique
Colombie-Britannique.....	27,214	Alberta et Saskatchewan.....		

1. L'excédent du Québec vers l'Ontario doit être supérieur à ce chiffre (voir texte).

2. Apparent selon les chargements et livraisons en Ontario et le volume reçu du Québec.

3. Apparent selon les chargements et livraisons dans la Prairie en regard du volume reçu de la Colombie-Britannique.

navires. En effet, le volume acheminé par rail est inférieur à la moitié de la production.

Les quelque 307,000 tonnes chargées à Terre-Neuve proviennent surtout de l'usine de Grand-Falls qui exporte par Botwood 158,000 tonnes et par la capitale, St-Jean, 66,000 tonnes. L'usine de Cornerbrook, quoique plus importante que la précédente, expédie 231,500 tonnes par son port sans le secours du rail et n'achemine qu'environ 68,000 tonnes vers Port-aux-Basques, dont la moitié est embarquée, là, vers l'étranger; le reste est dirigé sur le réseau du National Canadien en Nouvelle-Écosse.

À Liverpool (Nouvelle-Écosse), on procède, comme à Cornerbrook, car il n'apparaît qu'une dizaine de mille tonnes sur les rails de la province, dont la production est de l'ordre de 140,000 tonnes. Toutefois, la majeure partie du surplus de Terre-Neuve est livrée, aux gares ou ports de la Nouvelle-Écosse, qui reçoivent 35,500 tonnes.

Au Nouveau-Brunswick, apparaissent deux courants ferroviaires en sens opposés. L'un est issu de l'usine de Dalhousie, sur la Baie des Chaleurs, dont le port ne charge guère plus que la moitié de la production, le reste se dirige par rail vers le Québec (82,200 tonnes). L'autre courant vient des usines américaines du Maine. Il semble que l'usine Sainte-Croix, située à Woodland, près de la frontière du Nouveau-Brunswick, expédie sa production (un peu moins de 100,000 tonnes) par le port de Saint-Jean.

Dans la province de Québec, le papier journal est expédié surtout par le rail, qui prend 2,380,000 tonnes. Les cargaisons par eau sont trois fois moindres. Deux courants ferroviaires viennent grossir les chargements locaux: l'un du Nouveau-Brunswick (voir plus haut); l'autre, du Maine, des usines de Millinocket (63,200 tonnes) situées à proximité de la voie du Pacifique Canadien (Montréal-Saint-Jean). On transporte donc par rail dans le Québec environ 2,440,000 tonnes. Toutefois, la Province n'en livre qu'un million et demi dont la majeure partie aux États-Unis (1,223,000 tonnes). Le reste des livraisons locales se partage entre le volume destiné aux consommateurs ou chargé aux ports de mer pour être exporté. En fait, la Province dispose d'un excédent supérieur à un million de tonnes, que le rail et peut-être le camion acheminent vers l'Ontario.

Celle-ci, en effet, serait bien incapable de livrer près de 2 millions de tonnes aux États-Unis et 212,000 tonnes à ses clients locaux, si elle était réduite à la seule production de ses 10 usines, évaluée à la moitié environ de ce total. L'Ontario livre en outre l'entière production de Kenora vers le Manitoba. Pour satisfaire toute leur clientèle, les provinces d'Ontario et du Manitoba ne chargent chez elles et ne reçoivent des voies américaines que 1,250,000 tonnes tandis qu'elles livrent environ 2,439,000 tonnes. Or le déficit ne peut être comblé que par les expéditions du Québec, qu'on évalue de la sorte à 1,189,000 tonnes.

Le courant de Kenora vers l'ouest est facile à détecter sur le tableau IV. Le Manitoba, en effet, a besoin de 304,000 tonnes pour en exporter 283,300 aux États-Unis, et en livrer 14,000 à ses consommateurs et 8,800 à ceux de Saskatchewan. Or son usine de Pine-Falls ne peut en fournir qu'environ 126,000 (volume des chargements locaux). Le reste provient vraisemblablement de Kenora, dont les meilleures liaisons ferroviaires avec sa clientèle américaine passent par Winnipeg.

Le dernier courant à examiner est celui de la Colombie-Britannique. Ici, comme dans l'Est, le gros des transports s'effectue par eau. Sur une production estimée à 580,000 tonnes, on en a expédié 420,000 vers l'étranger par bateau et 160,000 par cabotage vers Vancouver. Le réseau ferroviaire de la Province charge 111,000 tonnes et en livre 82,250 aux lignes américaines (le Great-Northern en prend 80,000 à lui seul). Le reste s'éparpille parmi la clientèle de l'hinterland jusqu'en Alberta et aux États-Unis par la Saskatchewan. Il reste cependant une cinquantaine de mille tonnes à Vancouver (différence entre les réceptions par cabotage et les expéditions par rail). C'est beaucoup plus que la consommation des journaux de la région. Il se peut que 20,000 ou 30,000 tonnes soient expédiées aux États-Unis par la route.

Chose certaine, le camionnage joue un rôle dans le transport du papier journal au Canada. Aucune statistique ne peut cependant en témoigner. Mais le fait que l'excédent ferroviaire du Québec ne dépasse guère un million de tonnes et que d'autre part l'Ontario doit en recevoir 1,189,000, nous laisse soupçonner un fort courant de transport routier.

L'ACTUALITÉ ÉCONOMIQUE

Quelqu'important que soit le commerce par rail entre le Canada et les États-Unis, celui qui s'effectue par eau est loin d'être négligeable: il porte sur plus d'un million et demi de tonnes (voir tableau VI). On est beaucoup mieux renseigné sur ce sujet que sur le trafic ferroviaire. Les ports canadiens de l'Atlantique

Tableau VI
Chargements de papier journal pour l'étranger aux ports canadiens, 1957

(tonnes courtes)

Destination	Atlantique et Saint-Laurent	Grands-Lacs	Pacifique	Total
Amérique				
États-Unis:				
Atlantique.....	659,581	15,399	4,854	679,834
Grands-Lacs.....	249,605	253,591	—	503,196
Pacifique.....	—	—	386,165	386,165
Total États-Unis..	909,186	268,990	391,019	1,569,195
Autres pays.....	170,476	—	1,886	172,362
Total:....	1,079,662	268,990	392,905	1,741,557
Europe				
Royaume-Uni.....	386,306	316	2,628	389,250
Autres pays.....	33,898	813	6	34,717
Total:....	420,204	1,129	2,634	423,967
Océanie				
Australie.....	51,189	—	15,643	66,832
Autres pays.....	16,649	—	11,591	28,240
Total:....	67,838	—	27,234	95,072
Afrique				
Union Sud-Africaine	47,832	—	1,372	49,204
Autres pays.....	8,111	—	—	8,111
Total:....	55,943	—	1,372	57,315
Asie				
Total:....	21,394	—	6,939	28,333
Grand total 1957.....	1,645,041	270,119	431,084	2,346,244
" " 1956.....	1,487,124	240,680	416,704	2,144,508
" " 1955.....	1,477,525	247,353	435,453	2,160,331
" " 1954.....	1,465,825	257,876	393,111	2,116,812

EXPORTATIONS DE PAPIER JOURNAL

et du Saint-Laurent font 58.2 p.c. du trafic. Près de 910,000 tonnes, sur les 1,645,000 embarquées à destination de l'étranger, s'orientent vers les ports américains. On ignore lesquelles des quatre provinces intéressées expédient ces cargaisons; mais on sait qu'elles se dirigent les unes vers les ports américains de l'Atlantique (660,000 tonnes), les autres vers ceux des Grands-Lacs (250,000 tonnes). Ces dernières, ayant à remonter les canaux du Saint-Laurent, sont transportées par des cargos de faible tonnage (*canalers*) et proviennent vraisemblablement de la Côte-Nord et du Saguenay. Les ports canadiens des Grands-Lacs expédient la presque totalité de leurs chargements (269,000 tonnes sur 270,100) aux villes américaines qui leur sont riveraines.

Tableau VII

Le trafic du papier journal par les canaux canadiens, 1957

(tonnes)

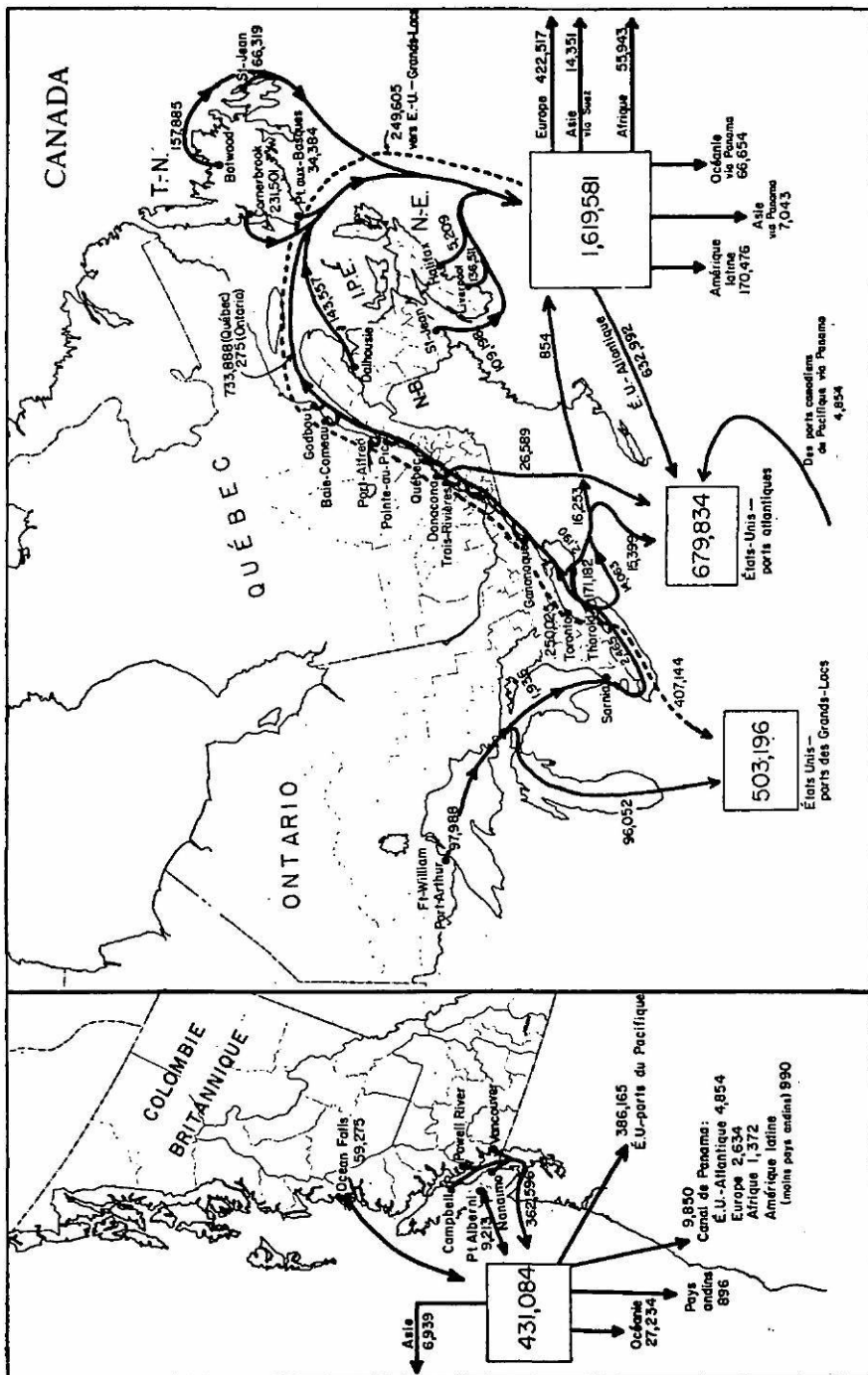
Origine et destination	Saint-Laurent vers		Welland vers		Sault Ste-Marie vers Aval	Richelieu vers Amont
	Amont	Aval	Amont	Aval		
Du Canada aux États-Unis.....	252,869	—	417,734	2,190	88,309	26,589
" " vers autres pays étrangers ¹	—	275	—	275	—	—
" " au Canada.....	125	—	—	—	—	—
Des É.-U. au Canada.....	—	11	—	11	—	—
" " aux É.-U.....	—	—	33,764	—	—	—
Total.....	252,994	286	451,498	2,476	88,309	26,589

Le trafic du papier journal par les canaux, illustré par le tableau VII, nous permet de suivre d'assez près les courants commerciaux de cette marchandise. Le mouvement principal s'effectue vers l'amont: il est d'environ 250,000 tonnes² qui remontent les canaux du Saint-Laurent vers le lac Ontario et se gonfle à plus de 400,000 tonnes au canal de Welland, car il en reçoit 171,200 à Thorold. Enfin les usines de la tête des Lacs (Fort-William—Port-Arthur) ajoutent 96,000 tonnes au courant destiné aux ports américains des Grands-Lacs. Ces derniers reçoivent au total 503,200 tonnes de papier journal canadien, sans compter 33,800 tonnes de

1. Autres que les États-Unis et la Grande-Bretagne.

2. Le *Shipping Report* indique 249,605 tonnes, et les statistiques des canaux 252,869 tonnes. En utilisant le premier chiffre, on aboutit à une égalité exacte entre les expéditions et les livraisons.

Carte 3
Exportations par eau de papier journal canadien, 1957
(en tonnes de 2,000 lbs)



papier américain qui transitent par Welland dans la même direction. Il existe un autre courant vers l'amont par le Richelieu. Il s'alimente surtout à Donnacona dont l'usine a expédié 22,300 tonnes, sur les 26,600 qui gagnent New-York par des barges affrétées spécialement pour cette fonction.

Les données du *Shipping Report* indiquent un courant vers l'aval: quelque 16,500 tonnes chargées aux ports canadiens des Grands-Lacs à destination de pays étrangers. On pourrait croire de prime abord que ce courant emprunte la voie du Saint-Laurent en sens inverse du précédent. Tel n'est pas le cas, sauf pour 2,500 tonnes, qui franchissent le canal Welland vers l'aval et le mince filet de 275 tonnes vers le cours inférieur du Saint-Laurent. Une seule autre route existe, c'est l'ancien canal de l'État de New-York qui relie les lacs Érié et Ontario à l'Hudson. Les 16,250 tonnes qui restent, s'y engagent au départ du lac Érié en majeure partie (voir carte no 3). Tout est destiné à New-York, sauf 854 tonnes qui transitent vers l'Europe.

Enfin les États-Unis reçoivent la plus grande partie du papier journal expédiée hors du Canada sur le littoral du Pacifique, soit 391,000 tonnes sur 431,100. Powell-River livre plus de la moitié des cargaisons de ce secteur, et le reste vient surtout de Campbell-River et d'Ocean-Falls. Les ports américains du Pacifique reçoivent naturellement la plus grosse part de ce trafic, toutefois une faible quantité (5,000 tonnes) s'oriente vers le littoral américain de l'Atlantique par le canal de Panama.

On peut se demander, en terminant l'analyse des courants vers les États-Unis, si le volume expédié par eau et par rail correspond aux importations américaines de papier journal canadien. Selon les données du commerce extérieur, le Canada vend 5,058,230 tonnes de ce produit aux États-Unis. D'après les statistiques des chemins de fer (tableau IV), les livraisons aux lignes américaines sont de 3,510,600 tonnes et d'après le *Shipping Report* les livraisons par eau sont de 1,569,200 tonnes, soit au total 5,079,800 tonnes, donc une vingtaine de mille tonnes de plus que la quantité mentionnée par le rapport sur le commerce extérieur. Mais il faut soustraire des expéditions par rail et par eau environ 150,000 tonnes de papier fabriqué aux États-Unis et qui passe en transit au Canada. On aboutit alors à un déficit de 128,230 tonnes. Serait-ce dû à des

omissions dans les données sur le trafic par eau? C'est possible, car la vague rubrique intitulée «cargaison générale» peut camoufler du papier journal. Mais l'hypothèse la plus probable est l'existence du transport routier sur lequel nous n'avons aucun renseignement.

Toutefois, en consultant les statistiques américaines¹ sur le même sujet, nous avons la preuve que les données du *Shipping Report* pèchent par omission. Tous les ports américains ont reçu, en 1957, un volume global de 1,796,665 tonnes courtes de papier journal, y compris les cargaisons en transit. De ce total, il faut soustraire les importations en provenance d'Europe, soit 153,834 tonnes, des pays scandinaves surtout. Le Canada aurait donc expédié par eau aux ports américains 1,642,831 tonnes, soit 73,636 de plus que le volume mentionné dans le *Shipping Report*. Le même document américain mentionne le volume des chargements des ports américains à destination d'outre-mer, qui fut en 1957 de 185,580 tonnes, y compris les cargaisons en transit. Or, les exportations totales des États-Unis ne furent que de 173,689 tonnes dont 33,000 vers le Mexique, par rail sans doute en majeure partie. Il ne serait pas étonnant que le commerce de transit par les ports américains ait dépassé 40,000 tonnes. L'Office fédéral de la statistique² indique le volume des exportations de papier journal à destination d'outre-mer, en distinguant le commerce de transit par les ports des États-Unis. Mais ces ports sont ceux de la douane entre le Canada et les États-Unis, donc des postes-frontières, qui ne sont pas nécessairement les ports de mer, où peut s'effectuer le transit. New-York, par exemple, est doté d'un port franc, par lequel le papier journal canadien peut être acheminé outre-mer. Les marchandises y parviennent soit en franchissant un poste de douane à la frontière, soit en provenant d'un port maritime canadien. Dans le premier cas, le volume en transit figure aux statistiques canadiennes du commerce extérieur, mais il est peu probable qu'on en tienne compte dans le second cas. D'où le faible tonnage du commerce de transit par les ports américains (voir tableau VIII). Il était inférieur à 19,000 tonnes en 1956, sur un total de 748,283 tonnes et encore moindre durant les années précédentes, sauf en 1952. Les données pour 1957 n'ont pas encore été publiées.

1. *United States Foreign Waterborne Commerce*, octobre 1958, U.S. Dept. of Commerce, Bureau of the Census, Washington, D.C., tableau 6, p. 10.

2. *Commerce du Canada*, vol. II, Exportations, O.F.S., Ottawa.

EXPORTATIONS DE PAPIER JOURNAL

L'analyse des courants commerciaux, engendrés par les expéditions de papier journal canadien vers les pays d'outre-mer, va nous révéler d'autres divergences entre les données du commerce extérieur et celles du *Shipping Report*. Examinons d'abord le volume global de ces courants, dont l'augmentation est frappante au cours des six dernières années, de 1952 à 1957.

Tableau VIII
Les expéditions de papier journal canadien vers les
pays d'outre-mer
 (tonnes courtes)

Années	O.F.S.			Newsprint Association of Canada	Shipping Report ¹
	Via É.U.	Via ports canadiens	Total	Total	Total
1957	(Non encore publié)		842,390	852,660	777,049
1956	18,861	729,422	748,283	741,944	588,723
1955	14,495	720,900	735,395	734,902	571,431
1954	13,084	641,797	654,881	674,534	527,536
1953	9,759	448,275	458,034	472,914	389,029
1952	23,975	452,492	476,467	462,616	348,050

Le tableau VIII montre le volume de ce commerce selon trois sources: les données du commerce extérieur du Canada (O.F.S.), celles publiées par la *Newsprint Association of Canada*² (N.A.C.) et celles du *Shipping Report*. Les deux premières sources, on le voit, s'accordent assez bien et indiquent que notre pays a presque doublé ses ventes de papier journal hors des États-Unis depuis quelques années. Les chiffres du *Shipping Report* sont toujours inférieurs à ceux des autres sources. Cette différence ne peut pas être un effet du hasard. Le tableau IX, établi pour 1957, va nous indiquer quel est le courant commercial responsable de cet état de choses.

Voyons d'abord l'orientation du commerce d'outre-mer à travers le monde. L'Europe, grâce au Royaume-Uni, se place au premier rang avec la moitié du total. Viennent ensuite les pays

1. Total des chargements vers l'étranger, moins ceux destinés aux États-Unis.

2. *Newsprint Data 1958, Statistics of World Supply and Demand*, Nov. 1958, Newsprint Association of Canada, Sun Life Building, Montréal.

L'ACTUALITÉ ÉCONOMIQUE

d'Amérique latine, y compris ceux des Antilles, qui reçoivent le quart du total, puis l'Océanie avec 12 p.c., et enfin l'Afrique et l'Asie avec 10 p.c. Le Royaume-Uni a repris la place qu'il occupait avant-guerre (1935-39) comme importateur de papier canadien. La production de ses fabriques, légèrement inférieure à 600,000 tonnes, ne peut répondre qu'à la moitié de ses besoins évalués à 1,100,000 tonnes. Le Canada fournit les deux tiers des importations anglaises, le reste vient des pays scandinaves. La situation est toute différente dans les autres pays d'Europe, où les Scandinaves accaparent 80 p.c. des marchés. Ces derniers, par exemple, vendent 80,000 tonnes en France contre 20,000 tonnes du Canada. Même en Irlande, ils exportent autant que nous: environ 14,000 tonnes.

Tableau IX

Volume du papier journal expédié hors du Canada en 1957
(tonnes courtes), selon les données suivantes:

Destination	O.F.S.	N.A.C.	Shipping Report (par eau seulement)
États-Unis	5,058,230	5,054,729	1,569,195
Reste de l'Amérique.....	229,835	239,750	172,362
Total.....	5,288,065	5,294,479	1,741,557
Europe			
Royaume-Uni.....	371,870	382,254	389,250
Reste de l'Europe.....	51,575	47,116	44,717
Total.....	423,445	429,370	423,967
Océanie			
Australie.....	69,285	65,203	66,832
Reste de l'Océanie.....	30,970	30,340	28,240
Total.....	100,255	95,543	95,072
Afrique			
Union Sud-Africaine.....	46,640	49,225	49,204
Reste de l'Afrique.....	6,710	4,545	8,111
Total.....	53,350	53,770	57,315
Asie			
Total.....	35,505	34,231	28,333
Grand total.....	5,900,620	5,907,393	2,346,244

EXPORTATIONS DE PAPIER JOURNAL

Au total, le continent européen a acheté 423,445 tonnes de papier journal du Canada en 1957. Ici, les données de nos trois sources statistiques coïncident assez exactement. Il semble toutefois d'après le *Shipping Report* que le Royaume-Uni ait reçu par eau 17,400 tonnes de plus que sa part réellement achetée. Nous croyons discerner en cela un certain commerce de transit qu'effectueraient les ports anglais vers les clients européens du Canada. La France, l'Irlande et l'Allemagne recevraient ainsi le tiers de leurs importations en transit; la Belgique et les Pays-Bas, les deux tiers. Le tableau VI montre que la presque totalité des cargaisons destinées à l'Europe sont embarquées aux ports de l'Atlantique et du Saint-Laurent. De très faibles tonnages viennent de ceux du Pacifique et des Grands-Lacs.

Après l'Europe, c'est en Amérique latine que le Canada vend outre-mer le plus de papier journal. Il a exporté 230,000 tonnes vers ces pays en 1957, soit deux fois plus qu'avant-guerre. Aussitôt après le conflit, ses meilleurs clients furent des pays d'Amérique du Sud, tels que le Brésil et l'Argentine; mais depuis 1949, le Mexique et les pays riverains de la mer des Antilles prennent deux fois plus de papier canadien que les précédents. Ceci est attribuable d'une part à la concurrence scandinave, dont le volume des exportations égale désormais celui du Canada vers l'Amérique latine, et d'autre part à la production croissante du papier journal au Brésil et au Chili. Le Mexique est lui aussi en train de s'outiller: une fabrique fut inaugurée en 1958. Ce qui nous frappe en regardant le tableau IX c'est le gros déficit des expéditions par eau, selon le *Shipping Report*, par rapport aux exportations réelles vers ces pays; il est d'environ 60,000 tonnes, soit le quart du total. Seul le Mexique reçoit par eau tout le papier qu'il achète au Canada. Presque tous les autres pays ne débarquent directement du Canada qu'une fraction de leurs importations réelles. Il manque près de 8,000 tonnes au Venezuela, autant à Cuba, 7,000 tonnes au Brésil, 6,500 tonnes à la Colombie, plus de 4,000 tonnes à Porto-Rico et à l'Argentine. Le phénomène est trop important et trop constant pour être attribuable à des omissions dans les données du *Shipping Report*. Il ne s'explique vraisemblablement que par un commerce de transit, dont nous avons déjà soupçonné l'existence dans les ports des

États-Unis, où les navires à destination de ces pays sont beaucoup plus fréquents que dans les ports canadiens.

Il reste trois autres courants d'outre-mer à examiner. Le principal, vers l'Océanie, est fort d'une centaine de mille tonnes, dont les deux tiers vont en Australie, le reste vers la Nouvelle-Zélande et Hawaï. Nos ventes aux pays du Commonwealth des antipodes ont sensiblement diminué depuis l'avant-guerre. L'Australie et la Nouvelle-Zélande ont désormais une industrie capable de produire 90,000 tonnes de papier journal chacun, répondant à la moitié de leurs besoins. Le papier canadien y subit en outre la concurrence du papier anglais et scandinave. Le quart des cargaisons expédiées vers l'Océanie vient des ports canadiens du Pacifique (voir tableau VI), le reste gagne les antipodes par le canal de Panama en provenance des ports de l'Est.

Les pays d'Afrique achètent deux fois moins de papier journal canadien que ceux d'Océanie, et ceux d'Asie, le tiers seulement. Notre meilleur client d'Afrique est l'Union Sud-Africaine qui, n'ayant pas de fabriques, prend au Canada la moitié du papier qu'elle consomme, le tiers au Royaume-Uni et le reste en Scandinavie. L'Inde s'est créé une industrie papetière après la guerre, mais elle doit encore importer 70,000 tonnes, soit les trois quarts de ses besoins. La part du Canada se réduit sans cesse: 15,000 tonnes en 1955, 10,000 tonnes en 1957. Nos ventes aux Philippines augmentent au contraire: 13,000 tonnes en 1957. Toutefois, sur les marchés d'Extrême-Orient, le Canada rencontre non seulement la concurrence européenne et américaine, mais aussi celle de l'Union Soviétique. Les expéditions par eau vers ces deux continents coïncident assez bien avec les exportations, malgré de légères différences d'un pays à l'autre, attribuables au commerce de transit par les pays dotés des ports les mieux achalandés.

Au moment de conclure, constatons que les courants commerciaux engendrés par l'exportation du papier journal canadien à travers le monde sont fort complexes, ainsi que nous l'avons vu dans les analyses précédentes. Certains sont en outre obscurcis par les données incomplètes dont nous disposons. Dans celles du *Shipping Report*, par exemple, il semble manquer environ 65,000 tonnes en direction de l'Amérique latine; dans celles des voies

ferrées, plus de 100,000 tonnes vers les États-Unis. Ce dernier chiffre serait-il le volume du camionnage entre le Canada et les États-Unis? Cela n'aurait rien d'étonnant.

Les fabricants et les exportateurs de cette denrée souhaitent d'être mieux renseignés sur le sujet. Dans les milieux intéressés, on s'inquiète des conséquences qu'aura la nouvelle voie maritime du Saint-Laurent sur le transport du papier journal par eau. Le rédacteur d'un important périodique¹, qui exprime sans doute l'opinion des dirigeants de l'industrie, s'oppose catégoriquement aux péages sur les canaux, dont l'usage a toujours été gratuit. Il prétend même que la nouvelle voie ne sera guère utile au transport du papier et qu'elle imposera des frais accrus à l'industrie canadienne qui rapporte le plus de dollars américains au pays, celle qui contribue pour la plus large part à réduire le déficit de notre balance commerciale vis-à-vis des États-Unis. Or, la concurrence se fait de plus en plus vive entre producteurs canadiens et américains. Les papeteries établies dans le Sud semblent les plus favorisées, ainsi que vient de l'affirmer le président des Canadian and New Brunswick International Paper Companies, devant le conseil économique des provinces Maritimes². «Nous avons, dit-il, l'avantage de pouvoir flotter notre bois sur nos rivières, mais le bois à pâte par tonne de papier journal coûte 7.50 dollars de moins à Mobile, Alabama, (usine de l'International Paper) qu'à notre usine de Dalhousie, au Nouveau-Brunswick. D'autre part, la livraison du papier journal de Mobile coûte 5 dollars de moins la tonne que celui de Dalhousie, à cause de la proximité de la clientèle américaine». Le papier du Nouveau-Brunswick revient donc à 12.50 dollars de plus la tonne que celui d'Alabama, soit près de 10 p.c. du prix de vente³. Dans ces conditions, on comprend pourquoi les industriels canadiens s'alarment dès qu'ils sont menacés d'une hausse des frais de transport par eau ou par rail. Peut-être songent-ils à utiliser davantage le transport sur route, du moins à partir des usines situées près du grand réseau routier nord-américain. On ignore, nous l'avons mentionné plus haut,

1. *Pulp and Paper Magazine of Canada*, déc. 1938, p. 93.

2. *Pulp and Paper Magazine of Canada*, déc. 1938, p. 235.

3. 135 dollars américains, prix uniforme, établi au 1^{er} mars 1937, pour toutes les fabriques canadiennes. Voir l'historique sommaire des prix dans *Newsprint Bulletin*, no. 11, 27 fév. 1939, *American Newspaper Publishers Association*, New-York, pp. 48-58.

la part que prend ce trafic dans les courants commerciaux; mais il est certain que les intéressés prendront les moyens de s'en enquérir, car ils redoutent la hausse des tarifs d'une part et ne semblent pas très satisfaits de la manipulation de leur produit par les chemins de fer. Les réclamations en dommages s'élèvent, dit-on, à un million et demi de dollars par année en Amérique du Nord¹. Les clients se plaignent du fait que les rouleaux de papier leur parviennent aplatis par les chocs trop brusques des wagons dans les cours de triage. Les efforts pour améliorer l'emballage et surtout l'arrimage de la cargaison, à l'aide de courroies métalliques, restent vains. Il faudrait, prétend un spécialiste, ne charger le papier journal que dans des wagons munis de trains montés sur coussins (*cushion underframe cars*). Le préposé aux réclamations du National Canadien ajoute avec une pointe d'humour que la seule façon de transporter cette denrée sans l'endommager serait de la manipuler comme les explosifs ou les œufs. Le camionnage offre moins de risques à cet égard, mais il est beaucoup plus limité que le rail tant pour le volume transporté que pour son rayon d'action.

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

1. *Pulp and Paper Magazine of Canada*, déc. 1958, p. 235.