

Les subventions aux compagnies maritimes dans la province de Québec

Pierre Camu et Gaétane Drapeau

Volume 35, numéro 3, octobre–décembre 1959

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1001669ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1001669ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (imprimé)

1710-3991 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Camu, P. & Drapeau, G. (1959). Les subventions aux compagnies maritimes dans la province de Québec. *L'Actualité économique*, 35(3), 477–485. <https://doi.org/10.7202/1001669ar>

Les subventions aux compagnies maritimes dans la province de Québec

Les compagnies de navigation qui exploitent un service de cabotage ou de traversier entre les ports du Québec et entre les ports du Nouveau-Brunswick et du Québec, reçoivent des subventions des gouvernements fédéral et provincial depuis plus d'une trentaine d'années. On a indiqué dans les deux premiers tableaux qui accompagnent cet article, quels sont les services provinciaux et interprovinciaux que l'on a étudiés.

Le *gouvernement fédéral* verse des subventions aux compagnies de navigation pour qu'elles maintiennent et exploitent des services de transport essentiel à certaines régions du pays d'abord, et pour accroître les échanges commerciaux entre le Canada, l'Afrique du Sud, l'Australie et d'autres pays ensuite. Les subventions, distribuées par le ministère du Commerce jusqu'en 1947, sont, depuis cette date, versées par la Commission maritime canadienne¹. On en profita cette année-là pour abolir la deuxième catégorie de subventions et ne garder que les subventions versées aux compagnies canadiennes qui assurent les liaisons maritimes avec les régions éloignées de notre pays².

1. S.R.C., 11 Geo. VI, Chap. 52, *Loi de la Commission maritime canadienne*.

2. La Commission maritime canadienne verse un subside à chaque service et examine chaque demande séparément; le subside est versé pour un an ou pour quelques années et est renouvelable.

Tableau
Subventions fédérales accordées aux entreprises

(en milliers)

Genre de Service	1921-22	1922-23	1923-24	1924-25	1925-26	1926-27	1927-28	1928-29	1929-30	1930-31	1931-32	1932-33	1933-34	1934-35	1935-36	1936-37
Entre Cross-Point (P.Q.) et Campbellton (N.-B.) — <i>Restigouche Ferries, Ltd.</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Entre Dalhousie (N.-B.) et Niguasha (P.Q.) — <i>Restigouche Ferries, Ltd.</i> ...	—	—	0.1	—	—	2.2	3.0	3.0	3.0	3.0	2.4	—	—	—	—	—
Entre Plouffe (N.-É.) et Charlottetown (I. P.-É.) et Îles-de-la-Madeleine (P.Q.) — <i>Magdalen Islands Transportation Company, Ltd.</i>	24.0	24.0	24.0	40.0	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	37.5	37.5	37.5	37.5	37.5
(A) Total Services Interprov.	24.0	24.0	24.1	40.0	50.0	52.2	53.0	53.0	53.0	53.0	52.4	37.5	37.5	37.5	37.5	37.5
Entre Île-aux-Coudres et les Éboulements — <i>R. Harcey</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.4	2.0	—	—	.8	1.1	1.1
Entre Île-aux-Grues et Montmagny — <i>E. Gagné et A. Vézina</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Entre Pointe-au-Pic et les Ports de la Côte Nord du St-Laurent. (Service d'hiver) — <i>Clarke Steamship Co. Ltd.</i>	—	—	—	—	—	—	—	32.9	32.9	32.9	35.3	54.1	50.0	40.0	40.0	40.0
Entre Québec, Natashquan et Harrington Harbour — <i>Clarke Steamship Co. Ltd.</i>	50.0	85.0	85.0	85.0	85.0	85.0	85.0	85.0	85.0	85.0	85.0	85.0	85.0	75.5	84.5	85.0
Entre Québec ou Montréal, Gaspé et les Îles-de-la-Madeleine. Escales Intermédiaires — <i>Clarke Steamship Co. Ltd.</i>	29.0	30.0	30.0	30.0	60.0	60.0	60.0	60.0	60.0	60.0	60.0	60.0	60.0	54.0	60.0	60.0
Entre Rimouski, Matane et les Ports de la Côte Nord du St-Laurent — <i>La Cie de Transport du Bas St-Laurent Ltée</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50.0	60.0	60.0	60.0	37.5	50.0	60.0
Entre Rivière-du-Loup et St-Siméon ou Tadoussac — <i>La Traversée Rivière-du-Loup, St-Siméon Ltée</i>	—	—	—	—	—	—	13.0	15.0	14.8	14.8	12.0	10.0	10.0	9.0	12.0	10.0
Sorel et Île St-Ignace.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(B) Total Services Provinciaux	79.0	115.0	115.0	115.0	145.0	145.0	158.0	192.9	192.5	243.9	244.5	259.1	255.0	217.8	247.6	246.1
TOTAL de (A) et de (B)	103.0	139.0	139.1	165.0	195.0	197.2	211.0	245.9	245.5	296.9	296.7	296.6	292.5	255.3	285.1	283.6
Total pour services locaux et interprovinciaux au Canada.....	1,105.9	1,070.7	1,105.1	1,055.6	1,078.0	1,009.0	844.6	1,026.4	1,083.4	1,322.7	2,998.7	2,081.8	2,220.7	2,274.8	2,426.8	2,119.9

1. Source: Comptes publics du Canada.

La somme totale octroyée en 1958, pour tous les services maritimes subventionnés au pays, d'après les comptes publics du Canada, s'élève à plus de 5,109,000 dollars; la part versée aux compagnies exploitant un service dans le Québec s'élève à plus de un million de dollars, soit 20.6 p.c. du total. Au cours des vingt dernières années, les montants versés pour l'exploitation des services du Québec se montent à 14.5 millions de dollars dont 2.2 millions pour les services interprovinciaux (trois services entre les ports du Québec et les ports du Nouveau-Brunswick) et 12.3 millions pour les services entre ports québécois. Si l'on remonte à 1921, car, avant la première guerre mondiale, on n'exploitait pas de services vraiment réguliers, les montants versés jusqu'en 1959 représentent une somme globale de 18,252,000 dollars. Les sub-

SUBVENTIONS AUX COMPAGNIES MARITIMES

I.
de transport dans le Québec

(en dollars)

1937-38	1938-39	1939-40	1940-41	1941-42	1942-43	1943-44	1944-45	1945-46	1946-47	1947-48	1948-49	1949-50	1950-51	1951-52	1952-53	1953-54	1954-55	1955-56	1956-57	1957-58
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70.0	60.0	50.0	40.0	32.0
—	—	—	—	—	—	—	—	12.0	12.0	12.0	12.0	22.0	22.0	19.0	19.0	19.0	19.0	19.0	19.0	27.5
37.5	37.5	37.5	37.5	47.5	42.5	55.0	60.0	61.8	60.0	60.0	88.0	144.0	120.0	120.0	120.0	120.0	120.0	120.0	120.0	174.0
37.5	37.5	37.5	37.5	47.5	42.5	55.0	60.0	73.8	72.0	72.0	100.0	166.0	142.0	139.0	139.0	209.0	199.0	189.0	179.0	233.5
1.1	1.9	1.9	1.8	1.9	1.9	1.9	3.6	3.6	3.5	3.5	16.0	10.0	12.0	15.0	15.0	16.0	15.0	15.0	15.0	15.0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	3.6	4.2	5.0	5.0
40.0	40.0	40.0	40.0	40.0	40.0	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	35.0	50.0	50.0
85.0	85.0	85.0	85.0	85.0	85.0	127.5	127.5	127.5	127.5	282.5	448.0	448.0	520.0	520.0	520.0	520.0	520.0	470.0	470.0	607.0
60.0	60.0	60.0	60.0	60.0	60.0	90.0	90.0	90.0	90.0	138.0	156.5	156.5	156.5	156.5	156.5	156.5	156.5	156.5	156.5	189.0
50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	75.0	75.0	75.0	75.0	75.0	125.5	125.5	125.5	125.5	125.5	125.5	125.5	125.0	125.5	125.0
10.0	10.0	14.0	14.0	14.0	14.0	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43.0
246.1	246.9	250.9	250.8	250.9	250.9	365.4	367.0	367.0	369.5	572.5	819.5	813.5	887.5	890.5	890.5	890.5	891.6	827.2	843.0	1,055.0
283.6	284.4	288.4	288.3	298.4	293.4	420.4	427.0	440.8	441.6	644.6	919.5	979.5	1,029.5	1,029.5	1,029.5	1,099.5	1,090.6	1,016.2	1,022.0	1,288.6
2,029.2	1,983.3	1,906.6	942.5	015.8	615.6	799.6	868.7	993.8	1,118.6	1,739.0	2,036.1	2,138.8	5,780.9	4,320.3	3,854.1	4,032.1	4,118.1	4,143.2	4,800.8	5,109.5

ventions fédérales ont été compilées d'après les comptes publics du Canada, le rapport annuel de la Commission maritime canadienne et l'Annuaire du Canada, et apparaissent dans le premier tableau.

Voici comment, en 1958-1959, on répartit les subventions fédérales de 5,600,000 dollars. On verse 2.8 millions de dollars aux services maritimes côtiers de Terre-Neuve, 2.5 millions aux services côtiers de l'Est du Canada et 295,000 aux services de la côte Ouest¹. Il y a d'autres sommes d'argent que le gouvernement fédéral dépense afin de maintenir en opération des services de traversiers. Par exemple, il verse en 1958 une somme de 2,000,000 de dollars pour le traversier et les terminus maritimes de l'Île du Prince-Édouard, une somme de 6,000,000 de dollars pour le tra-

1. Canadian Tax Foundation, *The national finances. An analysis of the revenues and expenditures of the Government of Canada, 1959-1960*, p. 120.

Tableau

Subventions provinciales accordées aux entreprises

(en milliers)

Genre de Service	1920-21	1921-22	1922-23	1923-24	1924-25	1925-26	1926-27	1927-28	1928-29	1929-30	1930-31	1931-32	1932-33	1933-34	1934-35	1935-36	1936-37
Cie Canapro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cie de Transport du Bas St-Laurent	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Clarke Steamship Co. Ltd.	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	55.0	55.0	55.0	55.0	50.0	60.0	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0
North Coast Steamship Co. Ltd.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55.0	55.0	55.0	55.0	55.0	55.0	55.0	55.0
North Gaspé Steamship Co. Ltd.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
North Pioneer Steamship Co. Ltd.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Traverse Riv.-du-Loup & St-Siméon Ltée.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Compagnie de Transport Percé- Gaspé	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Compagnie de Transport du Golfe St-Laurent	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Compagnie de Transport Madelliot Ltée.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(A) Total des subsides (Article 10, Ministère des Pêcheries)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(B) Coopérative de Transport Maritime et Aérien. Cap aux Meules, (Supp. 5)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total des subsides accordés aux Compagnies de Trans- port (A)+(B)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cie de Transport Gima	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cie de Transport Natashquan à Blanc-Sablon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total des subsides accordés aux Compagnies énumérées ci- haut, en plus 2 services (a) et (b) compris dans Autres Servi- ces	25.0	30.0	30.0	30.0	30.0	60.0	62.0	62.0	62.0	112.0	112.0	112.0	112.0	112.0	107.0	105.0	105.0
Autres Services:																	
St. Lawrence Sea Products Ltd.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(a) Service Maritime entre les Îles-de-la-Madeleine et Pictou	—	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	—	—	—
(b) Compagnie de Navigation Blmowski-Saguénay	—	—	—	—	—	—	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	—	—
		1922 p. 275	1923 pp. 309- 311	1924 pp. 354- 356	1925 p. 464	1926 pp. 358- 360	1927 pp. 360- 362	1928 pp. 328- 330	1929 pp. 335- 339	1930 pp. 374- 378	1931 pp. 348- 352	1932 pp. 350- 354	1933 pp. 338- 342	1934 pp. 322- 324	1935 p. 204	1936 p. 216	1937 p. 339

1. Source: Comptes Publics de la province de Québec. Les pages de référence sont indiquées avec les années, au bas des colonnes.

versier et les terminus maritimes de Terre-Neuve, enfin, une somme de 300,000 dollars pour le traversier entre Yarmouth (Nouvelle-Écosse) et Bar-Harbour aux États-Unis¹. Si l'on ajoute les sommes requises à l'entretien des quais et des ports publics, à la réparation et à la surveillance des bouées et phares et des autres «aides à la navigation», on atteint des sommes assez considérables. C'est là le prix de l'exploitation efficace de la grande voie maritime du Saint-Laurent dans l'Est du Québec. Ce n'est pas tout, car en

1. *ibid.*, p. 123.

SUBVENTIONS AUX COMPAGNIES MARITIMES

II:

de transport dans le Québec

(en dollars)

1937-38	1938-39	1939-40	1940-41	1941-42	1942-43	1943-44	1944-45	1945-46	1946-47	1947-48	1948-49	1949-50	1950-51	1951-52	1952-53	1953-54	1954-55	1955-56	1956-57	1957-58
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35.0	—	—	—
50.0	50.0	50.0	60.0	50.0	50.0	50.0	60.0	50.0	50.0	75.0	75.0	75.0	75.0	75.0	75.0	75.0	75.0	75.0	75.0	75.0
65.0	65.0	65.0	65.0	65.0	65.0	65.0	65.0	65.0	65.0	130.0	236.0	265.0	265.0	125.0	125.0	125.0	125.0	125.0	125.0	125.0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50.0	60.0	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15.0	70.0	70.0	70.0	70.0	70.0	70.0	70.0
12.0	12.0	12.0	12.0	12.0	12.0	12.0	12.0	12.0	12.0	20.0	20.0	20.0	20.0	20.0	20.0	20.0	20.0	20.0	20.0	20.0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	.5	—	3.0	3.0	—	—	—	.5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15.0	15.0	5.0	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.2	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	127.0	225.0	558.0	417.0	414.5	418.5	418.6	409.4	397.7	411.9	410.9	411.5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	30.0	30.0	30.0	30.0	30.0	25.0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	250.0	383.0	442.0	439.5	443.5	445.6	439.4	427.7	441.9	440.9	436.5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15.0	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15.0	15.0	—	—	—	—	—	—	—	—
127.0	127.0	127.0	127.0	127.0	127.0	127.0	127.0	127.0	127.0	250.0	370.0	430.0	420.0	421.2	433.0	423.0	455.0	420.0	420.0	415.5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39.1	62.7	38.4	46.9	76.4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1938 p. 300	1939 p. 294	1940 p. 310	1941 p. 242	1942 p. 14	1943 p. 7	1944 p. 8	1945 p. 9 C11	1946 pp. 8-9 C11	1947 pp. 8-10 C12	1948 pp. 8-9 C11	1949 pp. 9-11 C11	1950 pp. 11-13 C11	1951 pp. 10-12 C11	1952 pp. 12-13 C-12	1953 pp. 7-12 C-12	1954 pp. 7-12 C-12	1955 pp. 8-12 C-12	1956 pp. 288-292 C-12	1957 pp. 315-321 C-12	1958 pp. 314-317 C-12

amont de la ville de Québec — si l'on considère tous les frais encourus pour entretenir la voie navigable jusqu'aux Grands Lacs — on doit ajouter les sommes d'argent versées à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et à l'Administration du Chenal du Saint-Laurent.

Le gouvernement de la province de Québec commença à verser une subvention à une compagnie de navigation après la première guerre mondiale, soit en 1921¹. Afin de relier plus adéquatement la région de la Côte-Nord et les Îles-de-la-Madeleine au reste de

1. S.R.P.Q., 11 Geo. V, *Loi des subsides*, Chap. 1, céd. B.

Tableau III¹
Moyenne annuelle des subventions fédérales et provinciales
accordées aux entreprises de navigation assurant
un service entre les ports du Québec

	Période 1939-1949	Période 1949-1959
I- Subventions fédérales accordées aux entreprises de navigation.		
a) Subventions accordées aux services interprovinciaux. Moyenne annuelle.	53,533.24	169,550.00
b) Subventions accordées aux services provinciaux. Moyenne annuelle.	<u>329,181.32</u>	<u>880,876.50</u>
Subventions totales (moyenne annuelle).	<u>382,714.56</u>	<u>1,050,426.50</u>
II- Subventions provinciales accordées aux entreprises de la province de Québec. Moyenne annuelle.	139,300.00	420,770.00
GRAND TOTAL des subventions provinciales et fédérales (moyenne annuelle).	<u>522,014.56</u>	<u>1,471,196.50</u>

1. Source: Tableaux I et II.

la Province, il versa une somme annuelle de 25,000 dollars, somme qui fut augmentée plus tard et octroyée à la compagnie Clarke Brothers qui changea son nom en celui de Clarke Steamship Company. En 1922, on accordait une subvention de 5,000 dollars pour le service entre les Îles-de-la-Madeleine et Pictou, Nouvelle-Écosse¹. Le 4 avril 1930, on approuvait une autre subvention de 50,000 dollars, à verser pendant une période n'excédant pas cinq ans, à la compagnie de navigation du Bas Saint-Laurent pour établir et maintenir un service régulier entre les ports des rives sud et nord de l'estuaire du Saint-Laurent, c'est-à-dire entre Rimouski et Pointe-aux-Outardes avec escales intermédiaires, entre Rimouski, Baie-Comeau et Baie-Trinité, enfin, entre Matane, Baie-Trinité et Sept-Îles. On ne relie plus tout à fait les mêmes ports aujourd'hui². En 1937, on vota une loi qui précisa la politique gouvernementale.

«Attendu que le gouvernement de la Province accorde depuis un certain nombre d'années des subsides à trois compagnies qui opèrent un service de bateaux pour le transport des passagers et du fret dans le Bas St-Laurent, et qu'il est devenu nécessaire de régler plus efficacement l'octroi de

1. S.R.P.Q., 13 Geo. V, *Loi des subsides*, (sic), Chap. 1, céd. B.

2. S.R.P.Q., 20 Geo. V, Chap. 5 (Cie du Bas St-Laurent, le 30 avril 1930).

SUBVENTIONS AUX COMPAGNIES MARITIMES

ces subsides, le gouvernement est autorisé à payer, pendant une période de dix ans, à compter du 1^{er} juillet 1937:

a) à la compagnie de transport du Bas St-Laurent, un subside annuel de 50,000 dollars pour maintenir en opération un service hebdomadaire de transports tel que mentionné plus haut (service entre ports des deux rives de l'estuaire);

b) à la compagnie Clarke Steamship Limited, un subside annuel de 40,000 dollars pour un service hebdomadaire entre Montréal, Québec et Gaspé ainsi que les points intermédiaires de la côte de la Gaspésie, et pour prolonger ce service jusqu'aux Îles-de-la-Madeleine tous les quinze jours;

c) à la compagnie Clarke Steamship Limited, un subside annuel de 25,000 dollars pour le service entre Québec, Natashquan et Blanc-Sablon à tous les quinze jours;

d) à la Traverse Rivière-du-Loup-Tadoussac Limitée, un subside annuel de 12,000 dollars pour maintenir en opération, pendant la saison du tourisme, un service de transports de voyageurs deux fois par jour entre Rivière-du-Loup, St-Siméon et Tadoussac.

Le paiement de ces octrois est subordonné à l'accomplissement de toutes les conditions imposées dans cette loi qu'il serait trop long d'énumérer¹. On a versé d'autres subventions depuis 1937 pour l'établissement de nouveaux services maritimes, mais les causes invoquées alors et la raison de leur distribution n'ajoutent cependant rien aux principes établis.

Depuis l'établissement des premières subventions en 1921, ces compagnies ont reçu une somme globale de 5,720,000 dollars. En 1958, huit compagnies ont reçu des subventions au total de 415,500 dollars qui sont payées sur recommandation du ministre des Pêcheries à même le fonds consolidé du revenu de la Province. On a compilé les subventions provinciales d'après les *Comptes Publics de la Province de Québec*; le résultat apparaît dans le tableau II pour chacun des services. Enfin, dans un troisième tableau, on a groupé les sommes versées par les deux gouvernements, au cours des vingt dernières années, de 1939 à 1959.

* * *

Les services maritimes que l'on subventionne ont un caractère assez spécial. Il s'agit dans la majorité des cas de services assurant des communications avec des centres de peuplement isolés et qui comptaient, jusqu'à récemment, sur le navire comme seul moyen de transport avec le monde extérieur. Nous excluons ici quelques services de traversiers qui relient deux routes. De par leur nature, les reve-

¹ S.R.P.Q., 1 Geo. VI, Chap. 4.

nus perçus sur le fret et les passagers ne suffisaient pas à combler les dépenses encourues par les armateurs qui exploitaient ces services.

Depuis 1945, cependant, la vie économique de l'Est du Québec a été revivifiée par des découvertes de gisements miniers et par l'ouverture de nouvelles centrales d'énergie hydro-électrique et d'industries manufacturières. Ce développement a contribué à accroître les revenus des compagnies de navigation.

Ainsi la population du comté de Saguenay est passée de 29,419 habitants en 1941 à 56,655 habitants en 1956¹. La population des Îles-de-la-Madeleine est passée, au cours de la même période, de 8,940 à 11,566 habitants. Par conséquent, le nombre potentiel de passagers s'est accru d'autant; il a plus que doublé si l'on considère que cette population attire vers elle un nombre toujours plus grand de voyageurs de commerce, de fonctionnaires, et de visiteurs. Le nombre de véhicules automobiles a aussi augmenté considérablement, pour la simple raison qu'il n'y avait pas de routes carrossables il y a quelques années. Ce qui signifie un nombre accru de véhicules à transporter d'une rive à l'autre et à transporter entre le pays de la Côte-Nord, les Îles-de-la-Madeleine et les autres régions du Québec. Enfin, l'analyse des statistiques portuaires démontre que le tonnage des cargaisons chargées et déchargées dans les ports de Baie-Comeau, Sept-Îles et de Cap-aux-Meules est passé de 622,982 tonnes en 1952 à un tonnage de 789,874 tonnes en 1957².

Les revenus ont donc augmenté à cause de l'augmentation de trafic et, il est vrai, d'une hausse des coûts de transports.

Mais les dépenses ne sont pas demeurées stationnaires. Le salaire aux équipages, l'entretien des navires, le coût d'achat de nouveaux bâtiments, les frais d'administration à terre, pour ne citer que ces quelques exemples, ont aussi augmenté en proportion³. Toutefois, les services subventionnés n'ont pas accaparé tout ce nouveau trafic, puisque des concurrents sont apparus. De petites entreprises de navigation, attirées par ce trafic nouveau et faisant le transport à des frais moins élevés, sont venues gruger

1. *Annuaire statistique du Canada*, années 1951, 1952.

Recensement du Canada 1956, Population. Districts électoraux, Bull. 1-1.

2. *Shipping Report*, années 1952 et 1958. Nous avons exclu, pour Sept-Îles, le tonnage du minerai de fer, tonnage qui disproporionne les chiffres de plusieurs millions de tonnes.

3. Nous ne pensons pas que les entreprises en introduisant de nouveaux navires, plus économiques d'opération, aient réduit leurs frais d'exploitation à un point tel, que ces réductions compensent pour l'augmentation générale des frais d'opération.

SUBVENTIONS AUX COMPAGNIES MARITIMES

dans les revenus des entreprises existantes au moment où elles devenaient des entreprises rentables et auraient pu se passer de subventions. C'est à peu près à la même époque que d'autres modes de transport apparurent et se partagèrent une partie du nouveau trafic. On pense ici à l'avion, à l'autobus et au camion. La fondation de l'entreprise *Québecair* et la création de son réseau de liaisons aériennes entre les villes et centres des deux rives de l'estuaire du Saint-Laurent a contribué à l'expansion économique de la Côte-Nord. Le service d'*Air-Canada* de Montréal et Québec vers Sept-Îles a aussi contribué au développement de ce coin du Québec. L'avion a attiré la majorité des voyageurs et un léger trafic de fret venant des centres gaspésiens et du bas du fleuve. L'ouverture de la nouvelle route reliant Québec, Tadoussac et Baie-Comeau a introduit deux nouveaux services interurbains et interrégionaux, les services d'autobus, de camions offrant un plus grand choix de moyens de transport qu'auparavant. Ce choix sera offert à tous les centres situés entre Baie-Comeau et Sept-Îles d'ici un an ou deux, une fois construit le tronçon Baie-Comeau-Godbout. La concurrence que l'on fait aux transports par eau est de plus en plus forte, et les subventions deviennent plus nécessaires que jamais.

* * *

L'augmentation du trafic d'une part, la concurrence plus vive pour s'emparer de ce trafic d'autre part, ne sont qu'une phase normale dans le développement d'un pays neuf où presque tout est au début subventionné ou aidé d'une façon quelconque jusqu'au jour où, connaissant un essor économique soudain, tout devient rentable. La question d'abolir les subventions se posera à un moment donné. Nous en sommes arrivés au moment où l'on devrait créer une commission fédérale-provinciale pour étudier l'ensemble des services maritimes de cabotage et de traversiers dans le Québec, et ainsi revoir toute la question des subventions versées par les deux gouvernements aux compagnies maritimes.

Pierre CAMU et Gaétane DRAPEAU,
Centre de Recherches de la Faculté de Commerce (Laval).