

MUNRO, John M., *Trade Liberalization and Transportation in International Trade*. Toronto, University of Toronto Press, 1969. 203 p. \$4.50.

SINGER, Jacques, *Trade Liberalization and the Canadian Steel Industry*. Toronto, University of Toronto Press, 1969. 140 p. \$4.00.

Kimon Valaskakis

Volume 23, numéro 4, mars 1970

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/302946ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/302946ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Institut d'histoire de l'Amérique française

ISSN

0035-2357 (imprimé)

1492-1383 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Valaskakis, K. (1970). Compte rendu de [MUNRO, John M., *Trade Liberalization and Transportation in International Trade*. Toronto, University of Toronto Press, 1969. 203 p. \$4.50. / SINGER, Jacques, *Trade Liberalization and the Canadian Steel Industry*. Toronto, University of Toronto Press, 1969. 140 p. \$4.00.] *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 23(4), 632–635. <https://doi.org/10.7202/302946ar>

MUNRO, John M., *Trade Liberalization and Transportation in International Trade*. Toronto, University of Toronto Press, 1969. (203 pages) \$4.50.

SINGER, Jacques, *Trade Liberalization and the Canadian Steel Industry*. Toronto, University of Toronto Press, 1969 (140 pages) \$4.00.

On sait que le commerce international est un élément d'une importance capitale pour les économies en général et pour l'économie canadienne en particulier. Or, ce commerce international d'après la thèse célèbre de Bertil

Ohlin n'est qu'un cas spécial de la théorie des échanges et plus particulièrement une application de la théorie de la situation géographique (location-theory). Dans cette perspective le facteur transport est central à toute analyse des échanges internationaux ou interrégionaux. Dans son livre, *Trade Liberalization and Transportation in International Trade*, ouvrage publié pour la Private Planning Association, John M. Munro étudie l'influence du transport dans le contexte du commerce international nord-américain en fonction des politiques intérieures et extérieures des gouvernements et dans l'optique d'une éventuelle libération générale des échanges. Son œuvre est statistique et descriptive et reflète un effort de recherche sérieux et bien dirigé.

Le secteur du transport représente 2% du produit national brut américain et 4% du produit brut canadien. Ce secteur se décompose en sous-secteurs comprenant le transport ferroviaire, routier, aérien et fluvial. L'auteur nous communique une série de statistiques abondantes et intéressantes précisant l'importance relative de chacune de celles-ci. Par exemple, on apprend que 44% des exportations canadiennes vers les Etats-Unis y parviennent par voie ferroviaire contre 27% par la route et 18% par les voies d'eau. La viande et le poisson dépendent de la route tandis que les matières premières et l'industrie lourde emploient les chemins de fer. Le pétrole évidemment est transporté par pipe-line. En ce qui concerne les importations canadiennes à partir des U.S.A. 51% arrivent à leur destination finale par la route contre 38% par voie ferroviaire. Le transport fluvial reste important quand même pour le fer et l'acier et les produits primaires (chapitre 2).

L'auteur analyse par la suite les principes directeurs des politiques de transport aux Etats-Unis et au Canada en examinant en détail les politiques ayant à faire avec chaque sous-secteur de transport. Les aspects juridiques de la question qui découlent des lois-cadres américaines et canadiennes sont aussi mentionnés. Ici le manque de coordination et les aspects antinomiques de certaines politiques sont révélés. Il ne faut pas oublier que quatre groupes de gouvernements se disputent le droit de légiférer sur ces questions: les gouvernements fédéraux américains et canadiens et les gouvernements des provinces canadiennes et des états américains. Chacune de ces entités fait son propre jeu de sorte qu'au lieu de baser la réglementation du transport sur des critères économiques à savoir sur une analyse des coûts ou de l'accessibilité des marchés, celle-ci se fait sur la base de critères souvent politiques. Ainsi par exemple le gouvernement canadien persiste à essayer de donner une orientation est-ouest aux échanges interrégionaux au lieu de favoriser l'axe plus naturel nord-sud. *Mutatis mutandis*, le même genre de reproche s'applique pour les politiques au niveau étatique et provincial. M. Munro recommande une plus grande collaboration entre les gouvernements et un frein aux politiques d'intervention qui viseraient à entraver la liberté du commerce. Ceci impliquerait entre autres une réduction des tarifs douaniers et une simplification des procédures de passage de frontière.

L'étude de Jacques Singer, publiée aussi pour la Private Planning Association s'intitule: "*Trade Liberalization and the Canadian Steel Industry*".

Elle vise à analyser l'industrie canadienne de l'acier au sein de l'économie atlantique. Il s'agit par conséquent là aussi d'une étude statistique comparative. On apprend que l'industrie de l'acier est un secteur de pointe dans l'économie canadienne qui accuse un taux de croissance général et un accroissement de la productivité-horaire supérieure à l'ensemble des autres industries nationales. Sur le plan international le Canada est en 1966 le dixième producteur d'acier brut. Le taux de croissance de l'industrie vis-à-vis ses concurrents étrangers est favorable à l'exception de ce géant irrésistible qu'est le Japon d'après-guerre qui distance de loin tous ses rivaux. Par contre les réalisations canadiennes vis-à-vis des pays européens, du Royaume Uni et des Etats-Unis sont entièrement satisfaisantes. La structure même de l'industrie de l'acier au Canada est nettement oligopolistique mais les investissements et la propriété des sociétés restent à 80% canadiens.

L'auteur examine les grandes périodes de l'après-guerre pour l'industrie internationale de l'acier et conclut qu'on est passé d'une forte pénurie d'acier en 1945, les Etats-Unis produisant la moitié de la production mondiale, à une production excédentaire à la fin des années 50, avec une diminution de la part des Etats-Unis. Sur le plan des politiques, M. Singer se prononce, lui aussi, en faveur d'une plus grande libéralisation des échanges et d'une collaboration internationale ou même uniquement atlantique, un peu sur la base de la formule européenne de "Communauté de Charbon et d'Acier".

Comment évaluer généralement ces deux volumes. Les deux ouvrages s'intègrent dans un grand projet de la Private Planning Association qui vise à étudier les effets de la libéralisation du commerce sur l'économie atlantique et les conséquences pour l'économie canadienne. L'effort de recherche statistique est satisfaisant dans les deux cas et la présentation des données est claire et intéressante. L'approche générale reste cependant celle de techniciens, ce qui est à la fois un compliment et un reproche. C'est un compliment de dire que des économistes professionnels font leur profession. C'est un reproche cependant à des hommes de science sociale de ne pas présenter les problèmes dans une optique plus pluridisciplinaire. D'affirmer qu'une libéralisation des échanges sera, *ceteris paribus*, favorable aux économies en question et de faire une conclusion qui est le fruit mûr d'une étude sérieuse mais qui pourrait autant être le résultat d'un raisonnement intuitif. L'homme de la rue serait probablement lui aussi de la même opinion sans avoir analysé les problèmes. Le postulat même du commerce international est que celui-ci favorisera, par la division du travail, la production accrue. On peut l'affirmer en une phrase ou le démontrer par un système complexe d'équations. Mais en fait, on ne répond pas aux questions fondamentales. S'il y a des entraves institutionnelles au développement du transport ou aux politiques optimales pour l'industrie de l'acier, c'est que très souvent ces entraves se justifient par des considérations d'ordre politique ou de conservation nationale. On ne peut vraiment, comme le fait M. Munro et implicitement M. Singer, qualifier ces considérations "d'erronées", ou de "périmées". Une étude complète de l'influence de la libéralisation des échanges sur la nation canadienne devrait prendre en considération,

par l'analyse des coûts et bénéfices, l'impact total de celle-ci, c'est-à-dire l'amélioration du niveau de vie contre la perte progressive de ce que certains ont appelé "l'investissement en ethnicité". La publication d'ouvrages statistiques comme ceux de M. Munro et de M. Singer sont d'un apport considérable pour alimenter le débat, non pour l'éteindre.

KIMON VALASKAKIS

*Département de Science Economique
Université de Montréal*