

## La rentabilité de la Voie maritime du Saint-Laurent

Gilles DesRochers

Volume 37, numéro 2, juillet–septembre 1961

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1001640ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1001640ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (imprimé)

1710-3991 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

DesRochers, G. (1961). La rentabilité de la Voie maritime du Saint-Laurent. *L'Actualité économique*, 37(2), 357–363. <https://doi.org/10.7202/1001640ar>

Mais la concentration autour de risques tels que ceux des affaires pétrolières ne constitue-t-elle pas un danger? Rappelons encore que les matières premières se trouvent de plus en plus soumises aux aléas des prix internationaux (surproduction, crises politiques, etc.). Les industries dérivées du pétrole, il est vrai, sont de plus en plus nombreuses (pétrochimie). Ainsi, des investissements dans de grands groupes pétroliers constituent également des investissements dans une série d'activités de substitution, ce qui diminue considérablement les risques de variations de prix du produit brut.

La leçon à tirer, dans le cas du Québec, nous paraît celle-ci: investir dans la sidérurgie sera sans doute une nécessité. Il ne s'agit pas ici d'investissements dans une activité productrice de produits bruts. Il ne s'agit cependant pas non plus d'investissements dans des activités productrices de biens manufacturés, donc dans des productions diversifiées. La banque ayant pour rôle de courir des risques plus grands qu'une banque à charte, il n'y aura rien, en fin de compte, à redire à cela; sinon, cependant, qu'il ne faudra pas s'arrêter à un seul type d'investissements.

Mais puisqu'il faut commencer, il faut choisir. Ce choix initial impliquera sans doute, dans les premiers temps, une non-diversification des risques. Celle-ci justifie peut-être, au point de départ, une participation étatique, à titre de complément, et en partie pour rassurer les investisseurs. Il nous semble que, très rapidement, l'État devra se débarrasser de ses actions, les revendre. Ayant peut-être contribué à créer un climat psychologique favorable à la croissance et au développement de la banque, les autorités gouvernementales devront, le plus vite possible, libérer les deniers publics de risques qu'ils n'ont pas à supporter, et s'occuper d'autre chose.

Jean MEHLING

**La rentabilité de la Voie maritime du Saint-Laurent** Après avoir été l'objet de vives controverses pendant de nombreuses années, la Voie maritime du Saint-Laurent est devenue, depuis plus de deux ans, une réalité.

Puisqu'il s'agissait d'un investissement important dont l'incidence sur l'affectation des ressources devait être considérable, on doit

présumer que la construction de cet ouvrage fut décidée en fonction d'un critère quelconque, préférablement de nature économique.

Selon l'article 16 de la Loi établissant l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent (chapitre 242 des Statuts révisés du Canada, 1952):

«Les péages que peut imposer l'Administration doivent être justes et raisonnables et destinés à assurer un revenu suffisant pour couvrir le montant qu'il en aura coûté à l'Administration du fait de ses opérations afférentes aux fins pour lesquelles elle est constituée, les frais en question devant comprendre:

- a) des versements à l'égard de l'intérêt sur les sommes empruntées par elle en vue de la réalisation de ces fins;
- b) des montants suffisants pour amortir le principal des sommes ainsi empruntées pendant une période d'au plus cinquante ans; et
- c) les frais d'exploitation et d'entretien des canaux et ouvrages sous la direction de l'Administration, y compris tous les frais d'exploitation de l'Administration et les réserves approuvées par le Ministre.» 1951 (2<sup>e</sup> session), c. 24, art. 16.

Ce texte de loi nous laisse croire que l'on décida de construire la Voie maritime parce que les revenus anticipés provenant des péages seraient suffisants pour couvrir tous les coûts énumérés à l'article 16, sans profit résiduel. Autrement dit, c'est à partir d'un critère de rentabilité commerciale que la «désirabilité» de l'entreprise fut jugée.

Or, les résultats des deux premières années d'exploitation ont révélé des revenus inférieurs aux coûts, démontrant ainsi que les prévisions du trafic avaient été fortement surévaluées, à partir des péages établis (cf. tableau I). Le déficit accumulé au 31 décembre 1960 atteignait 12 millions de dollars et la dette de l'Administration envers le Gouvernement s'élevait à quelque 340 millions de dollars au 30 mars 1961<sup>1</sup>.

Il n'est pas étonnant que les résultats n'aient pas rencontré les prévisions puisque celles qui ont été faites sur les coûts et le trafic avant que les travaux ne soient commencés ou au tout début des travaux ne semblent être que de vagues conjectures<sup>2</sup>. Le tableau I révèle que les prévisions du trafic et des revenus faites avant la saison inaugurale ne valent guère mieux, même si elles furent établies

1. Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, *Rapport annuel 1960*, pages 16 et 28. Ce déficit exclut l'amortissement de la dette qui doit débiter en 1964 seulement.

2. Montreal Research Council, *The Impact of the St. Lawrence Seaway on the Montreal Area*, School of Commerce, McGill University, juillet 1958, p. 23, tableaux 2 et 3.

à partir d'une échelle de péages connus. Ces prévisions sont toutefois plus modestes, probablement parce qu'elles tiennent compte de l'effet des péages sur le trafic.

**Tableau I**  
**Prévisions et résultats d'exploitation de la Voie maritime**  
**du Saint-Laurent**

	1959 <sup>2</sup>			1960		
	Prévisions (1)	Résultats (2)	Écarts (3)=(2)-(1)	Prévisions (4)	Résultats (5)	Écarts (6)=(5)-(4)
a) <i>Trafic</i> (millions de tonnes)						
Montréal-Lac Ontario	25	20.6	- 4.4	29	20.3	- 8.7
Canal Welland . . . . .	40	27.5	- 12.5	43	29.3	- 13.7
Total . . . . .	65	48.1	- 16.9	72	49.6	- 22.4
b) <i>Revenus</i> <sup>1</sup> (millions de dollars)						
Montréal-Lac Ontario	9,301	7,105	- 2,196	10,789	7,156	- 3,633
Canal Welland . . . . .	2,060	1,224	- 836	2,215	1,326	- 889
Total . . . . .	11,361	8,329	- 3,032	13,004	8,482	- 4,522

La situation déficitaire de la Voie maritime a évidemment ravivé la vieille querelle entre les partisans et les adversaires de la canalisation du Saint-Laurent. Pour remédier au déficit, ceux-ci proposent une hausse des tarifs, mais ceux-là prédisent que cela aggraverait la situation en réduisant le trafic. Les usagers de la voie suggèrent plutôt que la période d'amortissement du capital soit allongée. En portant, par exemple, de cinquante à soixante-quinze ans la durée de l'amortissement de la dette de capital (en excluant les intérêts différés), le versement annuel (intérêt et amortissement du capital) serait réduit d'environ 2 millions de dollars, et d'environ 3 millions de dollars si la dette de capital était transformée en dette perpétuelle, c'est-à-dire si le capital n'était pas amorti<sup>3</sup>.

1. Il s'agit de la part canadienne des revenus provenant de l'entreprise canado-américaine. Le canal Welland est uniquement canadien.

2. Les prévisions et les résultats d'exploitation de 1959 ne portent que sur neuf mois.

Sources: Les prévisions proviennent du *Report of Tolls Committee*, The St. Lawrence Seaway Authority, 12 juin 1958, tableaux A-1 et B.

Les résultats d'exploitation proviennent des rapports annuels de 1959 et 1960, de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

3. Les calculs ont été faits sur la portion canadienne de la dette de construction de la section Montréal-Lac Ontario, évaluée à 340 millions de dollars. L'auteur désire remercier Mlle Germaine Saint-Onge, professeur à l'École des Hautes Études commerciales, de l'aide apportée en cette matière.

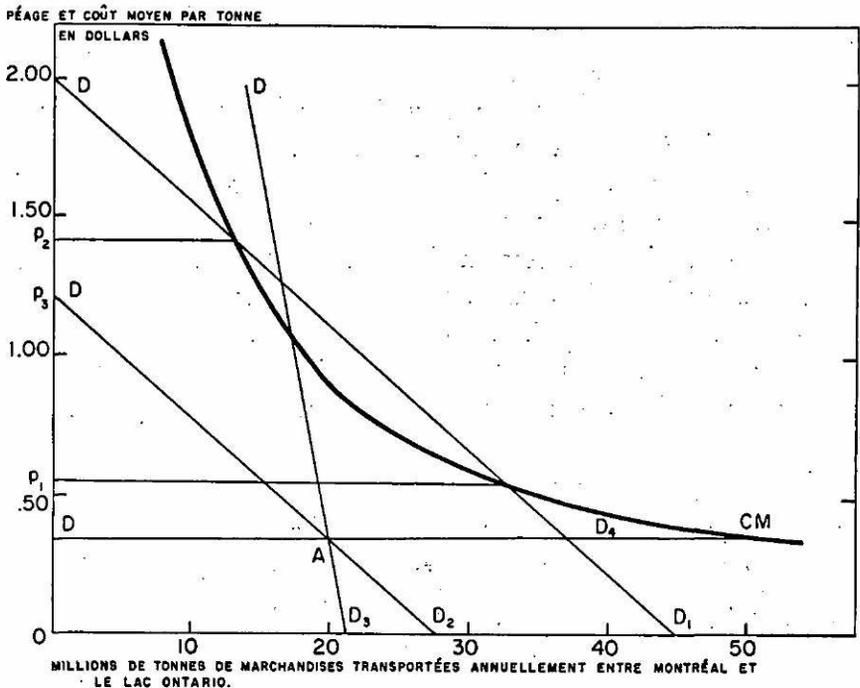
Cette dernière solution ne sera pas retenue à moins d'une revision de la loi qui prévoit que la dette de capital doit être amortie. L'allongement de la période de remboursement préserverait le principe que l'entreprise doit subvenir à toutes ses charges financières tout en allégeant les charges annuelles, sans toutefois faire disparaître le déficit, du moins d'ici plusieurs années, puisque le déficit accumulé actuel néglige l'amortissement du capital.

La hausse des tarifs de péage serait-elle préférable à l'allongement de la période d'amortissement du capital, en vue de rendre la Voie maritime rentable? Il est plus difficile de répondre à cette question. À priori, on peut attribuer le déficit à l'une ou l'autre des causes suivantes:

- a) un péage trop bas;
- b) un péage trop élevé;
- c) une insuffisance de la demande de services maritimes à tout péage possible, à cause d'un excédent de capacité de la voie, vue l'indivisibilité de l'investissement.

Sur le graphique ci-dessous, la situation (a) existerait si le péage actuel était inférieur à  $Op_1$  lorsque la demande est  $DD_1$ ; la situation

Graphique I



(b) existerait si le péage actuel était supérieur à  $Op_2$  lorsque la demande est  $DD_1$ ; enfin, la situation (c) existerait si, à n'importe quel péage  $Op_3$  à 0, la demande était  $DD_2$ .

On peut considérer que la Voie maritime est une entreprise qui opère à coût décroissant jusqu'à la limite de sa capacité et que le coût marginal est approximativement nul, c'est-à-dire que les coûts variables sont vraisemblablement faibles par rapport aux coûts fixes. Sur le graphique, nous avons tracé la courbe de coût moyen (CM) pour la section Montréal-Lac Ontario, en 1960<sup>1</sup>. Nous savons peu de choses de la courbe de demande de services maritimes en 1960, mais nous connaissons le point A, c'est-à-dire la part canadienne du péage moyen de cette section de la Voie maritime.

Une hausse du péage ferait disparaître le déficit à condition que la demande soit très inélastique, telle la courbe  $DD_3$  qui passe par le point A. Inversement, une baisse du péage supprimerait le déficit à condition que la demande soit parfaitement élastique, telle la courbe  $DD_4$  qui passe par le point A. Ces cas extrêmes sont probablement peu vraisemblables. Cependant, si la demande avait une certaine inélasticité, une hausse du péage réduirait le déficit; ou bien une baisse du péage aurait le même effet si la demande avait une certaine élasticité. La connaissance préalable de l'élasticité de la demande de services de la Voie maritime est donc indispensable à la modification du péage. Trois facteurs conditionnent l'élasticité de la demande de services de la Voie maritime: premièrement, l'élasticité de la demande des produits transportés; deuxièmement, l'importance du péage par rapport aux prix des produits transportés; enfin, la disponibilité de bons substituts au transport maritime pour les produits transportés. Ces facteurs nous étant inconnus, il est donc impossible de se prononcer sur les conséquences d'une hausse ou d'une baisse du péage sur les revenus. À moins de découvrir que l'élasticité de la demande soit unitaire, une baisse ou une hausse du péage, selon que la demande est élastique ou inélastique, combinée à un allongement de la période d'amortissement, permettraient de réduire, mais non pas de supprimer, le déficit au

1. Le coût moyen représente la part canadienne du coût selon l'évaluation du *Report of Tolls Committee*, pour la section Montréal-Lac Ontario de la Voie maritime. Il inclut l'amortissement de la dette de capital, l'intérêt et les dépenses d'exploitation et d'entretien.

cours des prochaines années. La révision de la politique tarifaire et financière de l'Administration de la Voie maritime qui doit avoir lieu en 1964 est une nécessité pressante pour améliorer la rentabilité de l'entreprise. Cependant, d'après le graphique qui précède, seule une augmentation de la demande de services maritimes pourra rendre l'entreprise rentable en longue période.

\* \* \*

À supposer que la Voie maritime du Saint-Laurent ne soit pas rentable commercialement, même en longue période, cela signifierait-il alors qu'il s'agit d'un investissement indésirable? Dans le cas d'une entreprise publique dont la rentabilité commerciale est insuffisante ou inexistante et qui par conséquent n'intéresse pas l'initiative privée, on ne peut conclure qu'il s'agit là d'une entreprise socialement indésirable. Seul le calcul de la rentabilité sociale d'un investissement public permet de juger si l'investissement est souhaitable. Le taux de rentabilité sociale est un rapport entre les bénéfices nets que procurera à la société l'entreprise projetée et les coûts de l'entreprise. Si ce taux est supérieur au taux d'intérêt courant, disons sur les obligations gouvernementales, l'entreprise est jugée socialement désirable.

Dans le cas de la Voie maritime du Saint-Laurent, il s'agit de connaître les réductions de coûts de transport par suite de la canalisation, ainsi que certains autres bénéfices, telle l'augmentation de la valeur de la propriété foncière le long de la Voie maritime, etc. Le gouvernement canadien n'a pas fait l'étude de la rentabilité sociale de la Voie maritime du Saint-Laurent<sup>1</sup>. Pourtant, une dépense d'un million de dollars, peut-être moins, pour une telle étude, n'aurait pas été inutile dans le cas d'un investissement de près d'un demi-milliard de dollars. Il n'était certes pas indifférent du point de vue du bien-être des Canadiens et aussi des Américains

1. Mentionnons toutefois que dans une étude préparée aux États-Unis par le *Corps of Engineers* et présentée devant le Sénat américain en 1953, le rapport annuel moyen entre les bénéfices et les coûts (*benefit-cost ratio*) de la section Montréal-Lac Ontario fut évalué à 2.94. Autrement dit, les bénéfices annuels (réduction des coûts de transport) furent évalués à 60 millions de dollars, soit 1.33 dollar la tonne, et les coûts à 20.4 millions de dollars, d'où le rapport 2.94 équivalant à un taux de rentabilité annuel de 12 p.c. Il est pourtant assez insolite que le *Corps of Engineers* ne fournisse aucune explication sur l'origine des résultats mentionnés, contrairement à la coutume qui prévaut dans le cas de tous les projets de navigation, même les moins importants.

d'utiliser des ressources à canaliser le Saint-Laurent plutôt qu'à construire des routes ou promouvoir l'enseignement ou la santé.

D'après le rapport du *Tolls Committee*, la part canadienne de la Voie maritime (canal Welland et section Montréal-Lac Ontario) coûtera environ 21 millions de dollars annuellement aux usagers ainsi qu'aux contribuables puisque l'entreprise est déficitaire. Pour que l'entreprise soit économiquement justifiée, il faudrait que les bénéfices annuels escomptés soient au moins égaux à ce montant. Dans ce cas, le déficit annuel n'aurait pas d'importance puisqu'il serait compensé par des bénéfices directs ou indirects que les usagers ou les non-usagers de la Voie retireraient sous une forme ou sous une autre.

La connaissance de la rentabilité sociale de la Voie maritime du Saint-Laurent ne changerait rien à l'existence de celle-ci. Mais puisqu'elle ne satisfait pas le critère de rentabilité commerciale utilisé pour décider de son existence et qu'elle ne semble pas près de le satisfaire, il serait intéressant de savoir si cette entreprise satisfait le critère de rentabilité sociale<sup>1</sup>. Il est peu probable que le gouvernement canadien n'entreprenne ce calcul dont le coût ne pourrait être assumé que par lui. Pourtant, ce n'est qu'à la suite d'une semblable étude que nous pourrions être renseignés une bonne fois sur la validité de l'opinion qui qualifie de «politique» le critère qui fut utilisé pour décider de canaliser le Saint-Laurent.

Gilles DesROCHERS

**Les variations des taux d'intérêt sur le marché** La nature et le rôle du taux de l'intérêt ont suscité de nombreux débats académiques qui ont eux-mêmes donné naissance à diverses théories. Celles-ci, par contre, se ressemblent plus ou moins selon l'orientation que prend l'étude qui se propose d'approfondir la notion du taux de l'intérêt<sup>2</sup>: le degré de ressemblance semble varier selon qu'on entreprenne une

1. À supposer que le taux de rentabilité sociale soit satisfaisant, cela n'impliquerait pas nécessairement que les ressources utilisées pour construire la Voie maritime représentaient la meilleure affectation de ces ressources. Il s'agirait de savoir si d'autres projets n'étaient pas plus rentables, socialement, au moment où la canalisation du Saint-Laurent fut entreprise.

2. Voir, à ce sujet, J. R. Hicks, *Value and Capital*, Oxford, 1957, Chap. XI et XII; G. L. S. Shackle, «Recent theories concerning the nature and the role of interest», *Economic Journal*, Vol. LXXI, juin 1961, spécialement pp. 209-244. — L'article de Shackle, en plus d'être excellent, offre une bibliographie extrêmement utile.