

ce groupe que l'on peut considérer comme rival du camionnage interurbain pour compte d'autrui.

Si l'on compare le camionnage pour compte d'autrui avec d'autres utilisations industrielles des camions, les deux groupes sont presque égaux pour ce qui est des emplois et des dépenses rattachés aux véhicules, mais les utilisateurs de camions qui ne pratiquent pas le transport pour compte d'autrui, avec un total de camions représentant quatre fois le parc du premier groupe, consomment trois fois plus de carburant que les camionneurs pour compte d'autrui et parcourent presque cinq fois plus de distance collectivement.

**Services de déménagement par camion.** En 1982, environ 400 entreprises de déménagement ayant un chiffre d'affaires annuel brut dépassant \$100,000 ont totalisé des revenus d'exploitation de \$340 millions; 67 % de cette somme ont été gagnés par les services de déménagement, 6 % par les camionneurs pour compte d'autrui et le reste (27 %) par les services d'emmagasinement, d'entreposage et d'emballage; dans ce dernier chiffre entrent également les subventions reçues. Les déménageurs locaux ont enregistré des revenus d'exploitation de \$55 millions, contre \$285 millions dans le cas des déménageurs interurbains.

### 13.5 Transports par eau

En raison de la taille, de la situation géographique et de la dépendance du Canada à l'égard du commerce, le transport par eau a toujours joué un rôle prépondérant dans l'ensemble du système économique canadien. Historiquement, les premières industries se sont développées grâce à l'accès facile au transport par eau. Aujourd'hui encore, le transport par eau demeure un moyen relativement peu coûteux et facile d'acheminer les matières brutes et les biens de consommation.

Le transport de marchandises et de personnes d'un port canadien à un autre est en général connu sous le nom de cabotage. Les navires qui s'adonnent à ce genre de transport sont considérés comme navires engagés dans le cabotage ou le transport maritime intérieur. Dans la région allant de l'île d'Anticosti, située à l'entrée du fleuve Saint-Laurent, et en amont du fleuve jusqu'à la tête des Grands Lacs, le cabotage n'est permis qu'aux navires immatriculés au Canada. Tous les autres navires doivent obtenir une exemption pour offrir ce genre de service, sauf les navires qui, immatriculés dans un pays du Commonwealth, peuvent opérer à partir d'un port situé sur la côte ouest de l'île d'Anticosti vers un port situé sur la côte est de cette île.

Sauf pour les services de cabotage, toutes les voies d'eau canadiennes, y compris les canaux, les lacs et les rivières, sont accessibles à tous les pays à des conditions égales, de sorte que les navires canadiens doivent y concurrencer les navires battant pavillon étranger.

#### 13.5.1 Transporteurs par eau canadiens

**Navires battant pavillon canadien.** La Partie I de la Loi sur la marine marchande du Canada spécifie la

jauge, le genre et l'appartenance de tous les navires devant être immatriculés. Au 1<sup>er</sup> janvier 1984, on dénombrait 35,622 navires d'immatriculation canadienne représentant 5,360,433 tonneaux de jauge brute (TJB), soit l'équivalent de 15 179 057 m<sup>3</sup>. Sur ce total, 86.4 % avaient une capacité de moins de 50 TJB, 9.6 % une capacité de 50 à 500 TJB et seulement 4.0 % une capacité excédant 500 TJB. C'était là une augmentation de 1,519 navires depuis 1982.

**Statistique des transports par eau.** Au cours de 1982, des recettes de \$1.8 milliard ont été engendrées par 288 transporteurs par eau domiciliés au Canada, y compris les transporteurs pour compte d'autrui, les transporteurs privés, les transporteurs de l'État et les services de randonnées touristiques par bateau, selon l'enquête annuelle de 1982 sur le transport par eau. Cette enquête exclut les exploitants qui ont touché moins de \$100,000 en revenus bruts d'exploitation l'année précédente. En 1981, le chiffre global des revenus d'exploitation était de \$2.1 milliards pour un total de 315 transporteurs. La plus grande fraction des revenus de 1982, soit \$1.2 milliard, a été générée par 191 transporteurs pratiquant le transport par eau pour compte d'autrui. En 1981, on dénombrait 212 transporteurs pour compte d'autrui, dont les recettes collectives se sont élevées à \$1.3 milliard. Les opérations de transport par eau de 41 transporteurs privés sont intervenues pour \$268.8 millions en 1982, contre \$311.7 millions réalisés par 51 transporteurs en 1981. Les 28 entreprises de transport par eau de l'État ont figuré pour \$386.8 millions, en baisse sur les chiffres correspondants de 1981, à savoir 29 transporteurs et \$406.1 millions de revenus. Les services de randonnées touristiques par eau ont produit le reste du revenu total.

Les 288 transporteurs actifs en 1982 comptaient 17,072 membres d'équipage, qui ont touché des salaires totalisant \$474.3 millions. Sur ces totaux, les 191 transporteurs pour compte d'autrui ont occupé 7,062 membres d'équipage, dont la rémunération s'élevait à \$220.1 millions.

#### 13.5.2 Mouvements de marchandises

**Trafic marchandises.** Le tableau 13.19 indique le nombre et le tonnage de tous les navires entrés dans les ports douaniers et non douaniers du Canada, sauf les unités exclues des enquêtes mêmes ou des totalisations, c'est-à-dire les caboteurs jaugeant moins de 15 tonneaux de jauge nette (l'équivalent de 42 m<sup>3</sup>), les navires de la Marine canadienne et les bâtiments de pêche. Le tonneau de jauge est l'unité de volume employée pour déterminer la capacité intérieure de la coque et des espaces fermés sur le pont du navire. En ce qui concerne la marine marchande internationale, les bâtiments de pêche et les navires qui ne pratiquent aucun transport commercial de marchandises sont exclus des totalisations.

Les mouvements de marchandises dans les grands ports revêtent diverses formes. Il peut s'agir de cargaisons à destination ou en provenance de pays