

étrangers, ou de cargaisons de cabotage entre des ports canadiens. Le tableau 13.20 fournit des données par province sur ces mouvements de marchandises. En 1982, on a embarqué et débarqué en tout 306 millions de tonnes dans les principaux ports canadiens, contre 356 millions en 1981. Le tableau 13.21 indique les principales marchandises embarquées et débarquées par les long-courriers et les caboteurs dans les 10 ports canadiens ayant manutentionné le plus grand volume de fret en 1982. Ces ports ont traité 71,6 % du trafic marchandises international canadien et 45,4 % des cargaisons embarquées et débarquées par les caboteurs. Les marchandises prises en compte sont celles transportées en grandes quantités, le plus souvent en vrac.

Il y a aussi dans bien des ports une grande activité de transit, sans embarquements ni débarquements de marchandises, et des déplacements d'un point à un autre à l'intérieur de tel ou tel port. La statistique des transports par eau, qui englobe le trafic en provenance et à destination de ports douaniers aussi bien que non douaniers, ne tient pas compte des marchandises en transit ni de celles déplacées d'un point à un autre dans un même port.

### 13.5.3 Ports et havres

Le Canada compte 25 grands ports en eau profonde et environ 650 ports de moindre envergure, ainsi que des quais polyvalents du gouvernement sur la côte est, la côte ouest, le long de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs, dans l'Arctique et sur les lacs et cours d'eau intérieurs.

Il appartient à Transports Canada de prévoir et de fournir des installations portuaires publiques suffisamment adéquates pour servir les intérêts commerciaux, et d'améliorer ou d'abandonner progressivement des installations existantes selon la croissance économique ou l'évolution du trafic marchandises découlant de la création de nouvelles industries, de l'apparition de nouveaux genres de navires et de nouveaux procédés de manutention des marchandises. Au besoin, le ministère fournit aussi des installations en eau profonde spécialement conçues pour la manutention des marchandises en vrac, notamment le charbon et le pétrole, aux termes d'accords de remboursement intégral à long terme conclus avec les transporteurs. Souvent, ces accords s'ajoutent aux programmes parrainés par le ministère de l'Expansion industrielle régionale.

Transports Canada fixe et collecte les droits que doivent verser les usagers des installations portuaires. Tous les taux déterminés par les ports relevant de la compétence fédérale sont assujettis à l'approbation du ministère. Les droits portuaires, frais de chargement, péages, droits de quai, droits de mouillage et autres droits sur les marchandises et navires peuvent varier selon la région et la localité.

Outre les installations publiques, il existe de vastes quais et installations auxiliaires pour la manutention du fret qui appartiennent à des sociétés privées, en particulier pour la manutention du charbon, du minerai de fer, du pétrole, du grain et du bois à pâte.

La tendance continue vers l'emploi de navires géants a nécessité des dépenses d'investissement accrues dans les ports pour la mise en place d'installations plus éloignées du rivage, le dragage des chenaux, l'élargissement des bassins d'évolution et la mise en service de systèmes plus complexes d'aides nécessaires à la navigation et au contrôle du trafic.

L'emploi de plus en plus répandu des conteneurs a entraîné des modifications profondes dans l'acheminement et la manutention des marchandises. Les navires à conteneurs se déplacent à grandes vitesses, de sorte que leur durée de séjour dans les ports est un élément critique. Il est donc essentiel que les installations portuaires soient efficaces et spécialisées: rampes spéciales pour les navires à manutention horizontale; grues géantes pouvant manutentionner des conteneurs de 20 pieds (6.096 m) et de 40 pieds (12.192 m) de différentes hauteurs; installations spéciales pour la mise en conteneur; grands espaces à ciel ouvert pour l'entreposage des conteneurs, des automobiles, du bois d'oeuvre et des produits en vrac comme le charbon; et installations pour le chargement et le déchargement des wagons-poste et des camions.

### 13.5.4 Traversiers

Les traversiers assurent des raccordements indispensables entre la terre ferme et les îles du Canada. Pour des raisons tant historiques que constitutionnelles, Transports Canada fournit une aide financière directe aux services de traversier et de cabotage dans l'Est canadien et soutient indirectement certains services analogues dans d'autres régions.

Dans l'Est du Canada, c'est la CN Marine qui exploite ces services, aux termes d'un contrat forfaitaire, étant entendu que le gouvernement en détermine les niveaux et les tarifs. Les services de la CN Marine sont les suivants: North Sydney-Port-aux-Basques, North Sydney-Argentina; Tormentine-Borden, Digby-Saint John, Yarmouth-Bar Harbour, et le service côtier de Terre-Neuve.

Parmi les autres services subventionnés par l'État dans l'Est canadien, il convient de mentionner: Wood Island-Caribou, Souris-Cap-aux-Meules, Montréal-Cornerbrook-St. John's, et le traversier de Grand-Manan. Les gouvernements de Terre-Neuve et du Québec reçoivent aussi des subventions directes pour leurs petits services provinciaux de traversier.

Les traversiers de la côte ouest sont exploités par des sociétés provinciales de la Couronne telles que la British Columbia Ferry Corp. et des entreprises privées telles que le Canadien Pacifique Ltée. Le gouvernement fédéral fournit des subventions à la province en vertu d'arrangements analogues à ceux conclus avec les provinces de l'est. Le service de traversier Swartz Bay-Tsawwassen est subventionné en tant que tronçon de la Route transcanadienne.

Plus au nord, la Société des transports du Nord Ltée, qui est une société de la Couronne, exploite des services de transport maritime sur la rivière Athabasca et le fleuve Mackenzie, sur la côte arctique ouest et dans le district de Keewatin de la baie d'Hudson.