

navire. En ce qui concerne la marine marchande internationale, les bâtiments de pêche et les navires qui ne font pas de 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 étrangers, ou de cargaisons de cabotage entre des ports canadiens. Le tableau 13.20 fournit des données, selon la province, sur ces mouvements de marchandises.

En 1985, on a embarqué et débarqué au total 327.5 millions de tonnes de marchandises dans les principaux ports canadiens, comparativement à 342.8 millions de tonnes en 1984. Le tableau 13.21 indique les principales marchandises embarquées et débarquées par les long-courriers et les caboteurs dans les dix ports ayant manutentionné de grands volumes de fret en 1985. Ces ports ont traité 68.6 % du trafic marchandises international canadien et 40.3 % des cargaisons embarquées et débarquées par les caboteurs. Les marchandises indiquées sont celles qui sont 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. Les statistiques du transport par eau, qui englobent le trafic en provenance et à destination de ports douaniers ou non douaniers, ne tiennent 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. Le Ministère doit aussi améliorer ou abandonner progressivement des installations existantes, selon la croissance économique ou l'évolution du trafic marchandises écoulant de la création de nouvelles industries, de l'apparition de nouveaux genres de navire et de nouveaux procédés de manutention des marchandises. Au besoin, il fournit 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 payer les usagers des installations portuaires. Tous les tarifs fixés 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, en particulier pour la manutention du charbon, du minerai de fer, du pétrole, du grain et du bois à pâte; ceux-ci appartiennent à des sociétés privées.

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 d'aide plus complexes, 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 point 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) à différentes hauteurs; installations spéciales pour la mise en conteneur; grands espaces à ciel ouvert pour l'entreposage des conteneurs, des automobiles, du bois d'œuvre et des produits en vrac comme le charbon; et installations pour le chargement et le déchargement des wagons 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 traversiers et de cabotage dans l'Est canadien et soutient indirectement certains services analogues dans d'autres régions.