

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-Argentia, Tormentine-Borden, Digby-Saint John, Yarmouth-Bar Harbour (Maine), ainsi que 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 traversiers.

Les traversiers de la côte Ouest sont exploités par des sociétés provinciales de la Couronne telles que la British Columbia Ferry Corp. et par des entreprises privées comme le Canadien Pacifique ltée. Le gouvernement fédéral octroie 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 par eau sur la rivière Athabasca et le fleuve Mackenzie, sur la côte ouest de l'Arctique et dans le district de Keewatin de la baie d'Hudson.

13.5.5 La Voie maritime du Saint-Laurent

L'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, constituée en corporation par une loi du Parlement en 1951, a assuré la construction (et ultérieurement l'entretien et l'exploitation) des aménagements du côté canadien entre Montréal et le lac Érié pour permettre le passage des navires ayant un tirant d'eau de 7,9 m. Au même moment, la Saint Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis entreprenait d'établir des aménagements analogues du côté américain de la Voie. Cette voie maritime a été ouverte à la navigation commerciale en avril 1959, et son inauguration officielle a eu lieu en juin de la même année. Partie intégrante du système, le canal Welland relève également de l'Administration de la Voie maritime en ce qui concerne l'exploitation et l'entretien.

La Voie maritime du Saint-Laurent est le plus long système de canaux du monde : 3 769 km, de l'océan Atlantique jusqu'à l'extrémité ouest du lac Supérieur. Les navires qui s'y engagent s'élèvent de 177 m depuis le bas Saint-Laurent

jusqu'à la tête des Grands Lacs. Cette élévation se produit surtout (près de 100 m) dans le système d'évitement des chutes Niagara. Cette voie maritime permet aux grands navires de pénétrer en Amérique du Nord presque jusqu'au milieu du continent.

Au cours du premier quart de siècle de son existence, la Voie maritime elle-même ainsi que les progrès intervenus dans le transport par eau ont modifié la taille et la fonction d'un certain nombre de ports qui jalonnent cette voie. A différents ports du Saint-Laurent, notamment ceux de Port-Cartier, Montréal et Québec, le grain est transbordé des bateaux de lac à des grands navires destinés à la traversée de l'Atlantique. Le port de Thunder Bay rendait nettement compte de plus de 90 % du volume total de blé embarqué à destination de ports situés le long du réseau du canal en 1984 et 1985. Montréal et Québec étaient les principaux ports de destination, intervenant pour plus de 40 % du total. Baie-Comeau a reçu près de 18 % du volume de blé canadien débarqué en 1985, soit une augmentation de 5 % par rapport à 1984.

Les expéditions de minerai de fer en provenance de Sept-Îles et de Pointe-Noire représentaient nettement les deux tiers du volume total embarqué au cours de ces deux années; venait ensuite Point Cartier avec une part de 21 % en 1985, soit 5 % de plus qu'en 1984. Au-delà de 75 % des expéditions de minerai de fer canadien étaient destinées à Hamilton durant les deux années. Les Pays-Bas et le Royaume-Uni ont été les principales destinations étrangères avec 27 % et 35 % du total respectivement pour 1984 et 1985. Les ports situés sur la côte est des États-Unis et dans la région du golfe étaient également des destinations importantes pour les expéditions internationales de minerai de fer, la proportion cumulée s'élevant à environ 15 % du total. L'activité considérable aux ports situés sur le réseau du canal tient à l'efficacité de leur système de manutention du blé et d'autres marchandises en vrac.

Trafic de la Voie maritime. Le tableau 13.23 présente des statistiques sommaires du trafic des sections Montréal-lac Ontario et canal Welland de la Voie maritime.

13.5.6 Garde côtière du Canada

La flotte de la Garde côtière comprend des brise-glace, des baliseurs et des ravitailleurs, des navires de recherche et de sauvetage, des navires spécialisés dans l'entretien des chenaux ou des câbles sous-marins et des navires à fonction météorologique, ainsi que des hélicoptères et des avions à voilure fixe.