

afin de répondre à la demande de voies navigables plus importantes pour favoriser l'exportation du grain, dont la production connaissait une expansion rapide dans les régions situées à l'ouest des Grands Lacs. Le volume des marchandises passant par les canaux, en constante expansion, est rapidement devenu trop considérable pour leur profondeur limitée. Des améliorations ont été entreprises l'année suivante, mais les travaux furent interrompus durant la Première Guerre mondiale. Les travaux ont finalement été complétés en 1932, au coût de 132 millions de dollars. Il s'agissait là de la première étape du développement de la voie maritime du Saint-Laurent. Les besoins grandissants du commerce, l'augmentation de la taille des navires et de leur tirant d'eau, de même que la concurrence des transports ferroviaires ont fait ressortir l'urgence de terminer la voie maritime du Saint-Laurent. Ouverte en 1959, cette dernière concrétisa enfin ce rêve vieux de 400 ans de créer une voie d'eau profonde s'étendant de l'océan Atlantique jusqu'aux Grands Lacs. La voie maritime du Saint-Laurent a permis au Canada de devenir l'un des chefs de file mondiaux dans le domaine de l'exportation du grain. Elle a également fourni un moyen de transport peu coûteux pour les matières premières, et tous les autres modes de transport en ont bénéficié puisque les marchandises acheminées par la voie maritime doivent d'abord être dirigées vers ladite voie ou transportées ailleurs à partir de celle-ci.

Alors même que les voies de transport par eau au Canada connaissaient un essor remarquable, l'industrie du transport maritime et celle de la construction navale traversaient une dure période. Dans la première partie du XX<sup>e</sup> siècle, la concurrence des navires battant pavillon étranger et l'apparition de navires en fer et en acier ont favorisé la régression de la construction et de la propriété navales canadiennes. La situation a continué à se détériorer (l'industrie frôlant même l'extinction) jusqu'au déclenchement de la Première Guerre mondiale. Le conflit a alors redonné un second souffle à l'industrie. En 1918, le Canada possédait l'une des plus grandes marines marchandes et l'une des plus importantes infrastructures de construction navale du monde. La crise économique de la fin des années 1920 et des années 1930, conjuguée à la concurrence de plus en plus forte des autres nations maritimes, a provoqué une deuxième période de déclin pour l'industrie navale canadienne. À l'heure actuelle, l'industrie de la construction navale au Canada traverse une période de faible activité.

### 13.5.1 Mouvements de marchandises

**Trafic des marchandises.** Dans les statistiques sur le transport intérieur, les chiffres ne comprennent

pas les caboteurs de 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 reconnue au niveau international pour déterminer la capacité intérieure de la coque et des espaces fermés sur le pont d'un navire.

En 1986, plus de 41,4 % du total des 328 millions de tonnes de marchandises enregistrées dans le cadre des activités de transport intérieur et international par voie d'eau a été embarqué ou débarqué dans cinq ports : Vancouver, Sept-Îles-Pointe-Noire, Montréal-Contrecoeur, Port-Cartier et Thunder Bay. Ces ports ont traité collectivement plus de la moitié du fret maritime international et plus du quart (28 %) des cargaisons embarquées et débarquées par les caboteurs au Canada. Le port de Vancouver, où l'on a manutentionné plus de 57,2 millions de tonnes de marchandises en 1986, est le port le plus actif et le plus important du Canada ; les marchandises embarquées et débarquées dans ce port représentent 176,6 % du volume de son plus proche « rival », le port de Sept-Îles-Pointe-Noire, où 20,7 millions de tonnes ont transité.

Le tableau 13.19 indique le nombre de navires entrés dans les ports douaniers et non douaniers du Canada, et leur tonnage net. En 1986, le nombre des navires engagés dans le transport maritime international ayant fait escale dans les ports canadiens a augmenté de 5,8 % par rapport à 1985. Le tonnage, exprimé en tonneaux de jauge nette, a continué à baisser, le total pour l'année 1986 étant de 1,3 % inférieur à celui de 1985.

Pour ce qui est du cabotage, le nombre de navires entrés dans les ports canadiens en 1986 était de 5,9 % inférieur à celui qui avait été enregistré en 1985 ; le tonnage total avait par ailleurs diminué de 4 %.

Les mouvements de marchandises dans les grands ports et les totaux selon la province sont présentés au tableau 13.20. En 1986, le total du fret manutentionné dans les ports de Terre-Neuve s'est accru de 2 % par rapport au total de 1985. L'activité au port de St. John's a diminué de 13,7 % entre 1985 et 1986 ; à Long Harbour, par contre, elle a augmenté de 21,5 %. Les ports de l'Île-du-Prince-Édouard ont connu une diminution du total des marchandises embarquées et débarquées de l'ordre de 26,7 % en 1986 par rapport au total de 1985, qui était de 674 300 tonnes manutentionnées. Quant aux ports de la Nouvelle-Écosse, ils ont vu leur activité diminuer de moins de 0,5 % en ce qui a trait aux marchandises embarquées et débarquées. Par contre, au Nouveau-Brunswick, l'activité portuaire était en hausse de 31,4 % en 1986. À Saint John, son port