

le plus important, le total des marchandises embarquées et débarquées s'est accru de près de 46 % entre 1985 et 1986. La quantité totale des marchandises embarquées et débarquées au Québec en 1986 a diminué de 1,7 % comparativement au total de 1985 et de 9,3 % par rapport à 1984. Le port de Sept-Îles-Pointe-Noire, l'un des plus actifs du Québec, a connu une diminution de son activité portuaire de l'ordre de 7,4 % entre 1985 et 1986. Dans un autre port important, celui de Montréal-Contrecoeur, le total des marchandises embarquées et débarquées s'est élevé de 8,5 % de 1985 à 1986. En Ontario, le déclin du volume des marchandises embarquées et débarquées, qui s'était amorcé au cours des dernières années, s'est poursuivi; le volume total pour 1986 était de 1,3 % inférieur à celui de 1985 et de 13,7 % inférieur à celui de 1984. Le port de Thunder Bay, le plus actif de la province, a eu un niveau d'activité relativement stable, enregistrant une légère hausse de 1,9 % entre 1985 et 1986. À Churchill, au Manitoba, le trafic total des marchandises s'est accru de 66,5 % par rapport à 1985 et de 36 % comparativement à 1984. Le total des marchandises embarquées et débarquées en Colombie-Britannique n'a presque pas changé de 1984 à 1986. Dans les Territoires du Nord-Ouest et au Yukon, le tonnage des marchandises embarquées et débarquées s'est accru de 26,8 % par rapport à 1985 et de 20,2 % comparativement à 1984.

Les principales marchandises embarquées et débarquées dans les plus importants ports du Canada manutentionnant de forts tonnages figurent au tableau 13.21. Le port de Hamilton est celui où l'on observe l'accroissement le plus considérable en ce qui a trait au volume des marchandises embarquées à destination de l'étranger, soit une augmentation de 42,7 % par rapport à 1985. L'augmentation de 9,1 % enregistrée dans les ports de la région de Montréal a été la seconde en importance au pays. Les ports de la région de Québec ont subi la baisse la plus forte, soit 35,9 %.

En ce qui a trait aux débarquements de marchandises en provenance de l'étranger, c'est à Québec que l'on a constaté l'augmentation la plus remarquable, soit 174,9 %, tandis que le port de Montréal-Contrecoeur, enregistrant un accroissement de 38,1 %, se classait au deuxième rang. Port-Cartier a subi la diminution la plus importante à ce chapitre, soit près de 40 %, le port de Thunder Bay venant au second rang, la baisse y étant de 34,6 %.

Pour ce qui est du trafic intérieur, le port de Québec a connu la plus importante augmentation au chapitre des embarquements, soit 136,9 %. Port-Cartier vient au deuxième rang, ayant connu un gain de 41,1 %. Montréal-Contrecoeur a

enregistré la baisse la plus considérable, soit une chute de 46,5 %.

Toujours dans le secteur du trafic intérieur, le port de Sept-Îles-Pointe-Noire a pris le premier rang en ce qui a trait à la hausse des débarquements (20,6 %); le port de Montréal suit avec 10,2 % d'augmentation. Halifax a accusé la diminution la plus marquée, soit 30,2 %.

Quant à l'augmentation totale la plus forte, entre 1985 et 1986, elle est survenue à Québec, (16,4 %); Montréal vient en deuxième place avec une augmentation de près de 10,9 %. Enfin, l'activité portuaire de Port-Cartier a connu la baisse la plus importante, soit 11,3 %.

13.5.2 Société canadienne des ports

La Société canadienne des ports est un système portuaire fédéral administré conformément à la *Loi de la Société canadienne des ports* de 1983. Parmi les ports fédéraux, on en compte sept qui sont constitués en sociétés portuaires locales autonomes et que l'on trouve à Halifax, à Montréal, à Prince Rupert, à Québec, à Saint John, à St. John's et à Vancouver. Les autres ports sont administrés directement par la Société canadienne des ports et sont situés dans les villes suivantes : Belledune, Chicoutimi-Baie-des-Ha! Ha!, Churchill, Port Colborne, Prescott, Sept-Îles et Trois-Rivières.

Ports Canada assure la manutention de près de la moitié du trafic portuaire du Canada et plus de 95 % du trafic conteneurisé. La politique des ports nationaux est de fournir, au coût le plus bas possible et de manière équitable pour tous les usagers, les services nécessaires au commerce maritime international du Canada aux niveaux national, régional et local.

Ports Canada opère de façon décentralisée : chacune des sociétés portuaires locales jouit d'une grande autonomie administrative. Dans la prestation de ce service public, les ports sont administrés selon les principes courants du commerce.

13.5.3 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.

Dans l'est du Canada, c'est Marine Atlantique (autrefois connue sous le nom de CN Marine) qui exploite ces services, aux termes d'un contrat forfaitaire, et c'est le gouvernement qui en détermine les niveaux et les tarifs. Les services offerts par