

Le poids varie selon le type de matériau utilisé. La plupart des conteneurs sont en acier, pour plus de durabilité, mais on en trouve aussi en aluminium ou en fibre de verre. (Consulter également la brochure *Arrimage sécuritaire*, mentionnée à l'annexe II, et l'annexe I, La manutention : préparation des marchandises en vue du transport.)

#### b) Navires porte-conteneurs

Le transport international de marchandises générales nécessite des conteneurs. Deux genres de navires ont été conçus pour l'acheminement des conteneurs maritimes : le porte-conteneurs intégral et le navire roulier.

*i. Le porte-conteneurs intégral.* Ce type de navire ne transporte que des conteneurs. Il est construit spécialement à cette fin et comporte des glissières verticales qui permettent d'y placer les conteneurs.

Les porte-conteneurs sont mesurés en unités de 20 pi (TEU). Leur capacité ne cesse d'augmenter, certains dépassant même 4 000 unités de 20 pi. La plupart des porte-conteneurs appartiennent aux trois catégories suivantes : 1 800 unités de 20 pi (petits), 2 800 unités de 20 pi (moyens) et 3 600 unités de 20pi (grands).

*ii. Le navire roulier.* Le navire roulier transporte des cargaisons conteneurisées ou du fret roulant. Bien que ses dimensions et sa conception varient, le plus courant est doté d'une rampe à l'arrière. S'il s'agit d'une rampe fixe (il faut disposer d'un appontement spécial), alors qu'une rampe oblique permet à un navire d'accoster presque n'importe où.

La cargaison peut être manutentionnée sur la rampe pendant que le navire et les grues à quai chargent ou déchargent les conteneurs. Le rapport conteneurs/fret roulant pouvant varier d'un voyage à l'autre selon les fluctuations de la demande sur les marchés, les navires rouliers sont très souples et polyvalents.

#### c) Terminaux à conteneurs maritimes

Ces terminaux servent toute l'année au chargement et au déchargement des conteneurs transportés par porte-conteneurs. Leur taille et leur équipement varient selon le volume de l'achalandage. Les principaux terminaux canadiens sont ceux de Vancouver (C.-B.), de Montréal (QC), de Saint-Jean (N.-B.) et de Halifax (N.-É.). Ils sont desservis par CN Rail ou CP Rail (certains par les deux), ainsi que par des transporteurs routiers, en services intermodaux.

## **Le transport aérien**

### **1. Aspects généraux**

De façon générale, la charge admissible dans les avions est beaucoup moindre que dans les autres modes de transport, bien que la capacité maximale du plus gros avion de fret soit de 100 000 kg. De plus, le transport aérien coûte cher. Une part importante du fret aérien est transportée dans la soute des avions passagers, une pratique qui limite considérablement la taille et le poids des chargements. Toutefois, l'avion n'en demeure pas moins le mode le plus rapide qui soit pour le transport sur de longues distances, et celui qui convient le mieux au transport de marchandises fragiles, hautement périssables ou à durée de vie critique. De plus, c'est le seul mode qui puisse desservir de nombreuses régions éloignées du pays.

Le Canada compte deux transporteurs transcontinentaux et plusieurs à l'échelle régionale et locale, qui assurent des services de transport hautement efficaces.

### **2. Les services aériens internationaux**

#### a) Fret aérien

Les services de fret aérien sont vendus par les transporteurs aériens eux-mêmes et par les transitaires, dont bon nombre sont des agents agréés de l'Association du transport aérien international (IATA), organisme international responsable des compagnies aériennes offrant des vols réguliers. Les sociétés membres de l'IATA, qui regroupe 85 pays, assurent la plus grande part de tous les vols réguliers internationaux et intérieurs effectués dans le monde, tant pour les passagers que pour le fret.

Un agent agréé de l'IATA offre les services suivants aux expéditeurs qui exportent des marchandises :

- fournir les installations nécessaires à la réception ou au ramassage des marchandises destinées à l'exportation;
- préparer les documents de transport requis (lettres de transport aérien), sans oublier les frais, et s'assurer que les factures et documents commerciaux satisfont aux exigences relatives au transport aérien;