

c) Configurations intermodales

Mis au point par CN Rail et CP Rail pour l'acheminement rentable de marchandises diverses d'un océan à l'autre, les services intermodaux assurent les échanges entre le rail, la route et l'eau.

Il existe deux principaux services intermodaux ferroviaires : les services import-export, qui combinent le transport par rail et par conteneur maritime, et les services intérieurs, qui assurent la liaison entre le rail et le transport par COFC (conteneurs sur wagons plats) ou par TOFC (semi-remorques sur wagons plats).

d) Terminaux à conteneurs ferroviaires

Les terminaux à conteneurs sont le pivot des services intermodaux de CN Rail et de CP Rail. Ils conviennent à l'import-export comme aux services intérieurs. Les terminaux maritimes, situés dans la plupart des grands ports canadiens, constituent le seuil d'un réseau d'activités intermodales d'import-export. Les navires y prennent la relève des trains et camions, assurant la liaison intermodale nécessaire pour l'acheminement des conteneurs maritimes à destination et en provenance des quatre coins du monde. De ces terminaux, les conteneurs maritimes entreprennent leur voyage à l'intérieur des terres pour atteindre leur destination finale.

Les terminaux ferroviaires intérieurs servent de destination intermédiaire pour les conteneurs maritimes. C'est là qu'ils sont placés sur des camions et acheminés jusqu'à leur destination finale. Ces terminaux servent aussi aux activités intermodales intérieures : les conteneurs et semi-remorques y sont chargés sur des wagons plats en vue de leur expédition sur de grandes distances, et déchargés sur du matériel de transport routier pour être livrés à leur destination finale.

Le transport maritime

1. Aspects généraux

Baigné par la mer à l'ouest, à l'est et au nord, et parcouru de rivières et de lacs constituant 30 % des réserves mondiales d'eau douce, le Canada a rapidement aménagé de vastes réseaux et services de transport par mer et par voies navigables intérieures.

Bien que les navires constituent aujourd'hui le mode de transport le plus lent et l'un des plus limités sur le plan géographique, il demeure quand même le moins coûteux et le moins énergivore pour le transport sur de longues distances de grandes quantités de marchandises en vrac très denses. Les récents progrès réalisés dans ce secteur, dont l'expédition de marchandises par conteneurs, ont contribué à accroître l'importance de ce mode de transport pour le commerce extérieur du Canada.

2. Les services maritimes internationaux

a) Les services de ligne

Les services de ligne sont des services de transport maritime à horaire fixe offerts sur un parcours donné par des transporteurs réunis en conférence ou indépendants.

Conférences maritimes. Une conférence maritime est une association regroupant des lignes maritimes qui empruntent la même route. L'accord entre ces long-courriers peut prévoir une multitude de détails, mais consiste généralement en une entente écrite établissant les tarifs-marchandises et les services offerts aux expéditeurs.

Les expéditeurs peuvent s'engager à recourir aux lignes de conférence en signant un contrat de «clientèle exclusive», en vertu duquel ils peuvent bénéficier de tarifs réduits. Certaines conférences peuvent accorder aux expéditeurs des «rabais différés» sur une partie de la marchandise.

En retour, les expéditeurs sont tenus de confier le transport de la totalité ou d'une partie des marchandises, ou de certains biens particuliers, selon les clauses du contrat, à une conférence. De cette manière, les transporteurs de cette dernière sont collectivement assurés d'un certain achalandage.

Pour le transport du fret, l'expéditeur a le choix parmi les divers long-courriers membres de la conférence. Toutes les compagnies membres peuvent se livrer concurrence.

Les contrats de conférence peuvent comporter des conditions particulières, mais tous doivent inclure les clauses générales suivantes :

- les clauses relatives à l'exclusivité de transport par la ligne;