

Le développement économique du Canada et des États-Unis est tel, cependant, que la route maritime actuelle ne suffit plus à l'accroissement constant du trafic. Le projet actuellement en construction a été entrepris pour remédier à cette insuffisance et offrir les avantages qui permettront à la voie maritime de remplir à l'avenir le rôle qui est le sien. Le nouvel aménagement sera terminé et prêt pour la saison de navigation de 1959.

Sous-section 1.—Navigation

Toutes les routes de navigation, y compris les canaux, les lacs et les rivières, sont ouvertes sans distinction, sauf dans le cas du cabotage, aux navires de tous les pays du monde, de sorte que le commerce du Canada ne dépend pas entièrement des navires canadiens. Toutefois, une forte proportion du trafic intérieur et côtier utilise des navires immatriculés au Canada.

Immatriculation canadienne.—En vertu de la Partie I de la loi sur la marine marchande du Canada, tous les navires dépassant 10 tonneaux doivent être immatriculés; l'immatriculation est facultative pour les navires de tonnage inférieur, et s'ils sont munis d'un moteur de 10 h.p., ils doivent être porteurs d'un permis. L'article 6 de la loi en limite la propriété à des sujets britanniques ou des sociétés constituées, établies en vertu et en conformité des lois d'une partie des dominions de Sa Majesté et ayant leur principal centre d'affaires dans ces dominions. En vertu du *British Commonwealth Merchant Shipping Agreement*, tous les navires du Commonwealth sont désignés d'une façon générale comme "navires britanniques"; un navire qui devrait être immatriculé, mais ne l'est pas, ne bénéficie pas des avantages accordés aux navires britanniques. Les navires en construction ou dont on dresse les plans peuvent faire l'objet d'une inscription avant l'immatriculation par un registraire des navires.

1.—Navires immatriculés au Canada, par province, 31 décembre 1952-1954

NOTE.—Les chiffres de 1935-1951 figurent aux tableaux correspondants des *Annuaire*s antérieurs, à partir de 1941.

Province ou territoire	1952		1953		1954	
	Nombre	Tonnes nettes	Nombre	Tonnes nettes	Nombre	Tonnes nettes
Terre-Neuve.....	1,636	77,066	1,405	68,965	1,255	60,217
Île-du-Prince-Édouard.....	164	7,881	201	8,090	227	8,257
Nouvelle-Écosse.....	4,389	139,098	4,570	138,295	4,760	106,240
Nouveau-Brunswick.....	1,012	38,939	1,067	41,664	1,111	41,814
Québec.....	1,815	554,044	1,931	528,456	1,989	491,161
Ontario.....	1,858	503,447	1,944	505,609	2,025	526,677
Manitoba.....	105	12,142	103	11,985	102	11,968
Saskatchewan.....	1	147	1	147	1	147
Alberta.....	2	385	3	418	4	430
Colombie-Britannique.....	4,816	394,148	4,933	387,056	5,092	381,560
Yukon.....	17	3,767	17	3,767	16	3,572
Territoires du Nord-Ouest.....	—	—	6	263	6	263
Total.....	15,815	1,731,064	16,181	1,694,715	16,568	1,632,306

Trafic par eau.—Une statistique complète du trafic maritime, comparable à celle des chemins de fer, n'est pas établie pour le volume du fret. Toutefois, il se fait un relevé du nombre et du tonnage des navires faisant escale à tous les ports où il y a des percepteurs des douanes, de même que des cargaisons de navires qui font le commerce entre les ports canadiens et étrangers. Tout vaisseau faisant escale à un port de douanes ou de partance doit dresser un rapport pour le Bureau fédéral de la statistique. Les cargaisons des caboteurs font l'objet d'un rapport depuis le 1^{er} janvier 1952.

Il n'est pas fait rapport pour les vaisseaux de moins de 10 tonneaux nets enregistrés, et le tonnage des remorqueurs est le tonnage brut et non le tonnage net comme dans le cas des cargos. Les règlements douaniers n'exigent pas de rapport des bateaux de pêche attachés à certains ports; en conséquence, la base des chiffres n'est pas la même que pour les cargos.