

**Transports urbains.** La statistique des transports urbains présentée au tableau 15.18 porte sur les services d'autobus, de trolleybus, de tramways et de métros transportant des voyageurs en ville et en banlieue, pour 1966-70. Il y a deux réseaux de métro en service au Canada: le métro de Toronto inauguré officiellement le 30 mars 1954 et le métro de Montréal ouvert au public le 17 octobre 1966.

## 15.4 Transports par eau

**La Loi sur la marine marchande du Canada** (S.R.C. 1970, chap. S-9) est la loi la plus importante sur le transport par eau. On peut mentionner également la Loi sur le pilotage, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques et la Loi sur la protection des eaux navigables. En vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada et de ses modifications, le Parlement canadien a l'entière responsabilité de la réglementation de la navigation dans les eaux canadiennes.

### 15.4.1 Navigation

Sauf lorsqu'il s'agit de cabotage, toutes les voies navigables canadiennes (canaux, lacs, rivières et fleuves) sont ouvertes sans distinction aux navires de tous les pays. Par conséquent, les navires canadiens doivent affronter la concurrence des navires étrangers.

Dans la région comprise entre Havre-St-Pierre, sur le Saint-Laurent, et la tête des Grands Lacs, le transport des marchandises et des passagers d'un port canadien à un autre, communément appelé cabotage, s'effectue seulement par des navires immatriculés au Canada. Partout ailleurs au Canada seuls les navires immatriculés dans les pays du Commonwealth peuvent faire du cabotage.

**Immatriculation canadienne.** Aux termes de la Partie I de la Loi sur la marine marchande du Canada, tous les navires jaugeant plus de 15 tonneaux nets doivent être immatriculés, de même que les bateaux de plaisance de plus de 20 tonneaux; l'immatriculation est facultative pour les navires de tonnage inférieur mais, s'ils sont munis d'un moteur de 10 HP ou plus, l'obtention d'un brevet est obligatoire. L'article 6 de la Loi limite la propriété des navires à des sujets britanniques ou à des sociétés constituées sous le régime des lois d'un pays du Commonwealth ou de la République d'Irlande qui ont leur siège dans ces pays. En vertu du *British Commonwealth Merchant Shipping Agreement*, tous les navires du Commonwealth sont désignés comme «navires britanniques», et les navires qui ne sont pas immatriculés et qui devraient l'être ne bénéficient pas des avantages dont jouissent les navires britanniques. Les navires en voie de construction ou à l'état de projet peuvent être inscrits avant l'immatriculation par un registrateur dans l'un ou l'autre des 75 ports d'immatriculation du Canada.

**Navires immatriculés au Canada.** Au 31 décembre 1972, il y avait au Canada 28,584 navires immatriculés représentant 3,9 millions de tonneaux bruts. Ceci représente une augmentation sur l'année précédente de 541 navires et de 118,019 tonneaux bruts.

**Trafic par eau.** Le tableau 15.19 indique le nombre et le tonnage de tous les navires (sauf ceux jaugeant moins de 15 tonneaux, les navires de la Marine et, pour les années 1962-70, les bateaux de pêche) entrés dans les ports douaniers et non douaniers du Canada.

Le mouvement du fret dans les grands ports revêt diverses formes. Il peut s'agir entre autres de cargaisons à destination et en provenance de pays étrangers et de cargaisons des services de cabotage, c'est-à-dire de trafic intérieur entre des ports canadiens. Le tableau 15.20 fournit des données par province sur les embarquements et les débarquements de marchandises par les navires internationaux et de cabotage. En 1970, on a embarqué et débarqué au total 290,7 millions de tonnes dans les principaux ports canadiens, comparativement à 249,0 millions en 1969. Il y a également dans bien des ports une grande activité de transit, sans embarquements ni débarquements de marchandises, et de nombreux déplacements d'un endroit à un autre à l'intérieur même des ports.

La statistique du transport par eau, qui couvre le trafic entrant et sortant des ports douaniers et non douaniers, ne comprend ni les marchandises en transit ni celles déplacées d'un endroit à un autre à l'intérieur d'un même port. Le tableau 15.21 indique les principales marchandises embarquées ou débarquées par des long-courriers et des caboteurs aux 17 ports ayant manutentionné le plus grand volume de fret en 1970, soit 77,9% dans le cas du transport international canadien et 58,4% dans le cas du cabotage. Les marchandises retenues sont celles qui sont transportées en grandes quantités et souvent en vrac.