

autorités provinciales pour les véhicules automobiles, les remorques, les conducteurs ou chauffeurs, les chauffeurs professionnels, les concessionnaires, les garages et les postes d'essence et stations-service. Les plus importantes sources de recettes provinciales provenant des véhicules automobiles figurent au tableau 15.13. Les taux de la taxe sur les carburants et les recettes fédérales provenant des taxes d'accise et de vente sont indiqués au Chapitre 20.

Les carburants destinés aux véhicules automobiles sont imposables au point de vente. Pour évaluer la quantité de carburant vendue pour les véhicules automobiles, les ventes exemptes d'impôt au gouvernement fédéral et à d'autres consommateurs, les exportations et les ventes bénéficiant d'un remboursement d'impôt sont éliminées des ventes brutes. Ainsi que l'indique le tableau 15.14, la consommation d'essence taxable, qui est utilisée presque entièrement pour les automobiles, a augmenté de 7.5% en 1972, et les ventes nettes de carburant diesel de 28.5%.

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, de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques et des modifications à ces Lois, 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-Saint-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 exclusivement par des navires immatriculés au Canada. 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 de plus de 15 tonnes de jauge nette doivent être immatriculés, de même que les bateaux de plaisance de plus de 20 tonnes de jauge nette; 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 permis 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. Les navires en chantier admissibles à l'enregistrement au Canada peuvent être inscrits, avant l'immatriculation, par un registrateur.

Navires immatriculés au Canada. Au 31 décembre 1973, il y avait au Canada 29,539 navires immatriculés représentant 3.9 millions de tonnes de jauge brute. Ceci représente une augmentation sur l'année précédente de 955 navires et de 75,094 tonnes.

Trafic par eau. Le tableau 15.15 indique le nombre et le tonnage de tous les navires (sauf ceux de moins de 15 tonnes de jauge nette, les navires de la Marine et 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 15.16 fournit des données par province sur les embarquements et les débarquements de marchandises par les navires internationaux et de cabotage. En 1972, on a embarqué et débarqué au total 299.4 millions de tonnes dans les principaux ports canadiens, comparativement à 288.1 millions en 1971. 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 des transports 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 15.17 indique les principales marchandises embarquées et débarquées par des long-courriers et des caboteurs aux 19 ports