

localités éloignées, mais de vastes étendues dans la plupart des provinces et des territoires n'ont encore qu'un peuplement très clairsemé et ne possèdent pratiquement pas de routes.

Le tableau 15.10 indique les dépenses de voirie en 1971-72 et 1972-73. En 1972-73, les dépenses totales s'élevaient à \$2,696 millions, ce qui représente une augmentation de 7.4% par rapport à l'année précédente. Les dépenses de construction ont augmenté de 8.4% et les coûts d'entretien et d'administration de 5.8%.

Véhicules automobiles. Le nombre de véhicules automobiles immatriculés augmente chaque année; il a atteint en 1973 un sommet de 10.6 millions, dont 7.9 millions étaient des voitures particulières. Le tableau 15.11 indique le nombre d'immatriculations par province, et le tableau 15.12 les genres de véhicules immatriculés par province.

Les taxes prélevées sur les carburants, les véhicules automobiles, les garages, et celles payées par les conducteurs, chauffeurs, etc., constituent une source importante de recettes pour les administrations provinciales. Dans toutes les provinces il faut un permis délivré par les 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 8.1% en 1973, et les ventes nettes de carburant diesel de 21.4%.

Les statistiques sur les sociétés de transport interurbain et rural de voyageurs pour 1972 figurent au tableau 15.15, et le tableau 15.16 donne les statistiques sommaires des entreprises de camionnage pour la même année.

15.4 Transports par eau

La Loi sur la marine marchande du Canada (SRC 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 appartenant à des résidents des pays du Commonwealth et immatriculés dans ces pays 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 registraire.