

importante de recettes pour les autorités provinciales. Dans toutes les provinces il faut un permis délivré par l'administration provinciale 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 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 faisant l'objet 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 3.9% en 1974, et les ventes nettes de carburant diesel de 16.2%.

Les statistiques sur les sociétés de transport de voyageurs interurbain et rural pour 1974 figurent au tableau 15.15. Le tableau 15.16 donne les statistiques sommaires de l'industrie canadienne du transport urbain et le tableau 15.17, celles des transporteurs routiers.

## Transports par eau

15.4

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.

### Navigation

15.4.1

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 faire concurrence aux 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 (42 m<sup>3</sup>) doivent être immatriculés, de même que les bateaux de plaisance de plus de 20 tonnes de jauge nette (56 m<sup>3</sup>); 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 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 1975, il y avait au Canada 31,288 navires immatriculés représentant 4,135,367 tonnes de jauge brute (11 710 057 m<sup>3</sup>). Ce chiffre représente une augmentation sur l'année précédente de 797 navires.

**Trafic marchandises.** Le tableau 15.21 indique le nombre et le tonnage de tous les navires (sauf ceux de moins de 15 tonnes de jauge nette (42 m<sup>3</sup>), les navires de la