

16.—Accidents d'automobile, par province, 1959 (fin)

Détail	T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.	Qué.	Ont.	Man.	Sask.	Alb.	C.-B.	Yukon et T. N.-O.	Total
Personnes blessées	970	389	2,798	2,335	19,852	31,602	4,657	4,497	6,993	10,541	117	84,751
Conducteurs.....	182	133	885	752	1	11,137	1,661	1,704	3,201	3,522	44	23,221 ¹
Voyageurs.....	305	189	1,138	11,029	15,028	13,614	2,073	2,356	2,705	5,184	58	43,679
Piétons.....	416	54	626	450	4,824	5,102	713	336	754	1,289	12	14,576
Cyclistes.....	29	5	99		1,155	154	72	74	358		2	
Motocyclistes et voyageurs.....	6	2	26	88	1	523	50	16	68	179	—	2,906 ¹
Autres.....	32	6	24	16	1	71	6	13	191	9	1	369 ¹
Dommages matériels (milliers de dollars) ²	1,489	369	3,753	2,563	..	38,222	4,955	5,248	9,635	12,227	245	78,706 ²

¹ Compris avec «voyageurs» pour la province de Québec. ² Sans Québec; voir le renvoi 1. ³ Tous les accidents déclarés sont ceux qui ont causé des dommages matériels de \$100 ou plus.

PARTIE IV.—TRANSPORTS PAR EAU*

La loi sur la marine marchande du Canada.—La législation concernant tous les aspects de la navigation a été réunie dans la loi sur la marine marchande du Canada (S.R.C. 1952, chap. 29). En vertu de cette loi et de ses modifications, le Parlement canadien se charge de la réglementation de la navigation canadienne.

Section 1.—Équipement et trafic

Sous-section 1.—Navigation

Toutes les voies navigables canadiennes (canaux, lacs, rivières et fleuves), sont ouvertes sans distinction, sauf dans le cas du cabotage, aux navires de tous les pays, 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.

Dans son grand exposé du programme d'action, prononcé à la Chambre des communes le 12 mai 1961, le ministre des Transports a annoncé que le gouvernement avait décidé d'exclure le réseau des Grands lacs et du fleuve Saint-Laurent de certaines dispositions relatives à la réciprocité de l'entente sur la navigation marchande du Commonwealth britannique.

En vertu de cette entente, tout navire du Commonwealth bénéficie des mêmes avantages que les navires canadiens relativement au transport de marchandises et de passagers d'un port canadien à un autre, ce qu'on appelle communément le cabotage. Avant l'aménagement de la Voie maritime du Saint-Laurent, la plupart des transports intérieurs sur les Grands lacs s'effectuaient dans des navires immatriculés au Canada, ainsi les droits des navires d'autres pays du Commonwealth à participer à ce commerce étaient-ils largement hypothétiques. Après l'établissement de la Voie maritime, l'intervention d'autres navires du Commonwealth, du Royaume-Uni en particulier, est devenue une réalité. La nouvelle ligne de conduite reconnaît juridiquement la situation qui a effectivement existé pendant bien des décennies et rétablit le *statu quo* d'avant l'ouverture de la Voie maritime.

Lorsque cet énoncé de principe s'extériorisera dans une loi, les navires battant pavillon canadien auront de nouveau le droit exclusif de transporter des marchandises et des voyageurs entre des ports canadiens des Grands lacs et du réseau fluvial du Saint-Laurent depuis Havre Saint-Pierre vers l'Ouest.

* Les renseignements statistiques et autres proviennent des sources suivantes: balisage des eaux, canaux, ports, services administratifs et services de la marine (ministère des Transports et Conseil des ports nationaux); Voie maritime du Saint-Laurent (Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent); une partie de la statistique financière (ministère des Travaux publics); subventions aux transports par eau (directeur des Services de navires à vapeur subventionnés, Commission maritime canadienne); et trafic des canaux et statistique de la navigation (Division des finances publiques et des transports, Bureau fédéral de la statistique).