

## Section 2.—Statistiques financières des cours d'eau.

Les principales statistiques qui peuvent concourir à l'établissement estimatif du coût du trafic par eau consistent dans la compilation des dépenses publiques pour les cours d'eau. Ces dépenses sont classifiées comme des immobilisations et apparaissent au tableau 10, comme dépenses annuelles pour le maintien et l'exploitation et sont contenues dans le tableau 11; ces dernières sont équilibrées en partie par les recettes dont traite le tableau 12. Sans doute, en autant que sont concernées les immobilisations pour l'amélioration permanente des cours d'eau, celles du gouvernement fédéral couvrent la plus grande partie. Des municipalités ont fait quelques dépenses pour améliorer des ports locaux, tandis que les dépenses des capitaux privés ont été restreintes presque exclusivement aux entreprises de terminus et de droits de dock. Le capital investi dans le transport maritime, cependant, à l'exception de la marine marchande de l'Etat et des Paquebots Nationaux (Antilles), dont les pp. 715-716 font mention a presque complètement été fourni par des sources privées telles que compagnies de chemin de fer, compagnies de bateaux à vapeur, corporations industrielles et simples particuliers. Il n'y a pas de chiffres disponibles concernant les placements des particuliers dans le transport maritime, excepté ceux qui apparaissent dans les rapports des compagnies exploitantes et qui ne couvrent qu'une partie du champ statistique. Il n'y a pas de statistiques non plus qui laissent voir les recettes des armateurs provenant du trafic-voyageur et du trafic-marchandise. Dans le cas des chemins de fer, les statistiques montrent à peu près complètement: (1) les immobilisations dans les ateliers, l'assiette des voies, etc.; (2) les recettes des chemins de fer ou le coût payé annuellement par le peuple canadien pour le transport des voyageurs et des marchandises et (3) les déficits annuels qui sont aussi payés indirectement par le public, soit comme porteuillistes, soit comme contribuables. Le trafic par eau ne peut fournir un tableau semblable.

**Capital et dépenses d'exploitation.**—Dans l'état suivant des immobilisations du gouvernement fédéral, aucun montant n'a été annulé par suite de la destruction ou de l'abandon de propriétés telles que le premier, le deuxième et le troisième canal Welland et les termini de Port Nelson. Les dépenses en immobilisations n'ont pas non plus été réduites par les allouances pour dépréciation.

La classification entre le capital et les dépenses d'exploitation est très difficile à faire par rapport à quelques item et ne peut pas être regardée comme rigoureusement exacte pour la longue période. Cette difficulté s'applique particulièrement dans le cas de dragage où la distinction entre l'enlèvement des alluvions accumulées et le creusage d'un chenal est une affaire d'opinion. Pour cette raison, l'item "dragage" du ministère des Travaux Publics n'est pas inclus dans les immobilisations totales du tableau 10; mais il paraît à la fin du tableau, puisqu'une grande partie du travail a incontestablement revêtu la nature d'une amélioration permanente. Cet item "dragage", cependant, ne comprend pas les dépenses totales pour le dragage; en effet, quelques dépenses pour dragage ont été confondues avec d'autres item. Le capital et le coût d'exploitation comprennent les dépenses faites par les anciens ministères de la Marine et des Chemins de fer et Canaux, maintenant le ministère des Transports, et par le ministère des Travaux Publics.