

ques 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 des Paquebots Nationaux (Antilles), dont la p. 722 fait mention à 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 paraissent 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-voyageurs et du trafic-marchandises. Dans le cas des chemins de fer, les statistiques montrent assez 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 payé indirectement par le public, soit comme portefeuellistes, soit comme contribuables. Le trafic par eau ne peut fournir un tableau semblable.

#### **Sous-section 1.—Capital et dépenses d'exploitation des cours d'eau.**

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 le terminus de Port-Nelson. Les dépenses en immobilisations n'ont pas été réduites par les allocations pour dépréciation. Toutefois, dans le cas des ports et des facilités sous la juridiction du Conseil des Ports Nationaux et autres commissions de port, une allocation a été faite pour la dépréciation, la désuétude, etc., afin que les chiffres donnés puissent représenter approximativement la valeur estimative actuelle. Les chiffres de la commission du port d'Hamilton et des autres commissions régissant un nombre de plus petits ports ne sont pas disponibles. Pour ces ports non sous la juridiction de commissions incorporées, les dépenses en immobilisations par le ministère des Travaux Publics sont comprises dans la catégorie "Autres ports, rivières, constructions, améliorations, etc." mais tandis que les dépenses ont été distribuées par province, aucune séparation des ports et des travaux individuels n'a été faite. Sydney, Sorel, Fort William et Albemarle sont des ports importants dont les coûts d'amélioration sont inclus dans leur total provincial respectif.

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 12; 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, tandis que les dépenses en immobilisations du Conseil des Ports Nationaux et autres commissions indépendantes sont aussi insérées dans le tableau 12.