

Section 2.—Statistiques financières des cours d'eau

Les principales statistiques de nature à donner une idée du coût du trafic par eau sont les états des dépenses publiques pour les cours d'eau. Ces dépenses peuvent être classifiées comme dépenses capitales ou immobilisations et dépenses d'entretien et d'exploitation. Les revenus de l'exploitation sont aussi enregistrés. Sans doute, dans la mesure où il s'agit de dépenses capitales pour améliorations permanentes des cours d'eau, celles du Gouvernement fédéral sont les plus considérables. Des municipalités et des compagnies privées ont fait certaines dépenses capitales pour améliorer les ports locaux, mais ces dépenses se limitent presque entièrement aux entreprises de terminus et de dock. Toutefois, les immobilisations dans le transport maritime, en dehors de la marine marchande canadienne et des Paquebots Nationaux (Antilles) dont il est fait mention ci-dessus, ont été fournies presque entièrement par des intérêts privés tels que compagnies de chemin de fer et de navigation, corporations industrielles et simples particuliers. Il n'existe pas de chiffres sur les immobilisations privées dans le transport maritime en dehors de ceux qui paraissent dans les rapports des compagnies et qui ne couvrent qu'une partie du champ statistique. Il n'existe pas davantage de statistiques sur les recettes des armateurs provenant du trafic-voyageurs et du trafic-marchandises. Dans les cas des chemins de fer, les statistiques font voir assez complètement: (1) les immobilisations dans l'outillage, l'assiette des voies, etc.; (2) les recettes des chemins de fer ou montants payés annuellement par la population du Canada pour le transport des voyageurs et des marchandises; et (3) les déficits annuels qui sont aussi défrayés indirectement par le public au moyen de placements ou de taxes. Détails semblables ne peuvent être donnés sur le trafic par eau.

Immobilisations.—Les dépenses de l'Etat pour améliorations permanentes aux cours d'eau, portées au bilan du Dominion comme immobilisations ou dépenses capitales, peuvent être considérées tout au plus comme une indication de la valeur de ces améliorations et nullement comme une indication exacte de leur valeur présente. Le coût de la construction des canaux et autres ouvrages permanents destinés à faciliter la navigation est en majeure partie indiqué séparément, dans les comptes du Gouvernement, comme dépenses capitales. Aucune déduction n'a été faite de ces totaux cumulatifs pour dépréciation ou abandon d'ouvrages antérieurs tels que les anciens canaux Welland. Dans cette mesure, les chiffres des tableaux 8 et 9 sont exagérés en ce qui concerne la valeur présente des ouvrages en exploitation. D'autre part, le coût des immeubles et de nombreuses autres améliorations de terre ferme nécessités par l'exploitation des ouvrages de génie ne figure pas aux comptes capitaux, étant plutôt imputé sur les dépenses du fonds consolidé. Ces dépenses relatives aux canaux sont indiquées séparément comme dépenses pour améliorations dans le tableau 11. Le creusage et l'aménagement permanent de la route maritime du Saint-Laurent sont compris dans les immobilisations de cet ouvrage, données au tableau 8; mais les dépenses annuelles de dragage du Ministère des Travaux Publics, telles qu'indiquées au tableau 13, ne figurent pas aux comptes capitaux. Dans la même catégorie sont les fortes dépenses annuelles du Dominion par l'entremise du Ministère des Travaux Publics, telles qu'indiquées dans le même tableau, pour l'amélioration des ports et l'aménagement des cours d'eau dans tout le pays. D'autres déboursés pour améliorations plus ou moins permanentes, non portées aux comptes capitaux, sont compris dans des item tels que balisage des eaux dans le tableau 12 et entretien et construction de postes de radio dans le tableau 3 de la partie VII de ce chapitre. La valeur capitale des ports et propriétés administrés par le Conseil des Ports Nationaux est indiquée séparément dans le tableau 10 et les dépenses