

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 sources privées telles 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.—En ce qui touche les dépenses capitales pour améliorer les cours d'eau, les seuls chiffres disponibles sont ceux qui sont extraits du bilan du Dominion ou des rapports annuels des Ministères des Transports, des Travaux Publics et des Finances, encore que ces immobilisations ou dépenses capitales ne peuvent nullement être considérées comme donnant une indication de la valeur actuelle des entreprises qu'elles représentent. Les frais de construction des canaux et aménagement des cours d'eau ainsi que des ouvrages permanents destinés à faciliter le transport par eau au Canada sont représentés dans ces rapports à leur valeur comptable originale, aucune déduction n'étant faite des totaux cumulatifs pour dépréciation d'année en année ou pour abandon d'ouvrages plus anciens là où ils sont remplacés, tels que les anciens canaux Welland par exemple. Dans cette mesure, ces chiffres sont exagérés quant à la valeur actuelle des ouvrages en exploitation. Une autre limitation dont il faut tenir compte au sujet de ces chiffres, c'est qu'ils ne comprennent pas le coût de l'entretien et des améliorations nécessaires à l'exploitation de ces ouvrages, ce coût étant imputé sur le fonds consolidé comme dépenses annuelles et non sur le compte capital. Le tableau 5, indiquant que les dépenses capitales pour canaux, services maritimes et divers aménagements de transport par eau atteignent le grand total de plus de \$378,000,000, doit être interprété avec les réserves ci-dessus mentionnées. Dans le tableau 6, la valeur de l'actif fixe administré par le Conseil des ports nationaux est donnée telle qu'établie au 31 décembre 1941 et 1942; elle est puisée au rapport annuel du Conseil des ports nationaux et est indiquée en plus des dépenses capitales du tableau 5. Dans le cas des cours d'eau et aménagements, ces chiffres reflètent beaucoup mieux la situation en ce qui touche le capital des ports nationaux du Canada que ceux du tableau 5 parce qu'ils englobent tous les bâtiments, la machinerie et les améliorations permanentes. En