

Section 2.—Statistique financière 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 classées comme frais d'établissement ou placements et dépenses d'entretien et d'exploitation. Les revenus de l'exploitation sont aussi enregistrés. Dans la mesure où il s'agit de frais d'établissement pour améliorations permanentes des cours d'eau, ceux du gouvernement fédéral sont sans doute les plus considérables. Des municipalités et des sociétés privées ont fait certaines dépenses pour améliorer les ports locaux, mais ces dépenses se limitent presque entièrement aux entreprises de terminus et de dock. Toutefois, les placements dans le transport maritime, en dehors de la marine marchande canadienne et des Paquebots nationaux (Antilles), proviennent presque entièrement de sources privées. Il n'existe pas de chiffres sur les placements privés 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.

Placements.—Quant aux placements pour améliorer les cours d'eau, les seuls chiffres disponibles sont ceux qui sont extraits du bilan de l'Etat ou des rapports annuels des ministères des Transports, des Travaux publics et des Finances, encore que ces placements ou frais d'établissement ne peuvent nullement être considérés comme une indication de la valeur actuelle des entreprises qu'ils représentent. Les frais de construction des canaux et d'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 compte du déficit consolidé comme dépenses annuelles et non sur le compte-capital. Le tableau 9, qui indique que les frais d'établissement pour canaux, services maritimes et divers aménagements de transport par eau atteignent le grand total de plus de 383 millions de dollars, doit être interprété avec les réserves ci-dessus mentionnées. Dans le tableau 10, la valeur de l'actif fixe administré par le Conseil des ports nationaux est donnée telle qu'elle est établie au 31 décembre 1945 et 1946; elle est indiquée en plus des placements du tableau 9. 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 9 parce qu'ils englobent tous les bâtiments, la machinerie et les améliorations permanentes; des déductions ont aussi été faites pour dépréciation et démolition ou abandon de matériel. Ces chiffres indiquent donc mieux la valeur actuelle des propriétés administrées par le Conseil des ports nationaux.