

Section 2.—Statistique financière du transport par eau

Les principales statistiques de nature à donner une idée du coût du transport par eau sont les états des dépenses publiques pour les cours d'eau. Ces dépenses peuvent être classées comme immobilisations ou placements et dépenses d'entretien et d'exploitation. Les revenus de l'exploitation sont aussi enregistrés. Dans la mesure où il s'agit d'immobilisations pour améliorations permanentes des cours d'eau, celles 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 aménagements de terminus et de dock. Toutefois, les placements dans la navigation, en dehors de la Marine marchande du Gouvernement canadien, ltée, et des Paquebots nationaux (Antilles), ltée, proviennent presque entièrement de sources privées. Il n'existe pas de chiffres sur les placements privés dans la navigation en dehors de ceux qui paraissent dans les rapports des sociétés 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.

Immobilisations.—Les seuls chiffres disponibles sur les immobilisations affectées aux voies d'eau du Canada sont tirés des "Comptes publics" et des rapports annuels des ministères des Transports, des Travaux publics et des Finances. Ces immobilisations ne peuvent nullement être considérées comme une indication de la valeur actuelle des entreprises visées. Les frais d'aménagement de canaux et de voies d'eau ainsi que d'ouvrages permanents destinés à faciliter le transport par eau au Canada figurent dans ces rapports à leur valeur comptable primitive, aucune déduction n'étant faite des totaux cumulatifs pour dépréciation d'année en année ou pour abandon de vieux ouvrages remplacés, tels que les anciens canaux Welland par exemple. Ces chiffres exagèrent donc d'autant 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 les frais de l'entretien et des améliorations ni de l'exploitation de ces ouvrages, ces frais étant imputés sur le compte du déficit consolidé comme dépenses annuelles et non sur le compte-capital. Le tableau 20, qui indique que les immobilisations pour canaux, services maritimes et divers aménagements de transport par eau atteignent un total général de plus de \$386,930,000, doit être étudié avec les réserves ci-dessus mentionnées. Au tableau 21, la valeur de l'actif fixe administré par le Conseil des ports nationaux est la valeur établie au 31 décembre 1947 et 1948; elle est en sus des placements du tableau 20. Ces chiffres reflètent beaucoup mieux la situation en ce qui touche le capital des ports nationaux du Canada que ceux du tableau 20, dans le cas des voies d'eau et des aménagements, parce qu'ils englobent tous les bâtiments, la machinerie et les améliorations permanentes de l'outillage; des déductions ont aussi été faites pour dépréciation et démolition ou abandon de matériel. Ces chiffres indiquent donc mieux la valeur actuelle des biens administrés par le Conseil des ports nationaux.

Le tableau 22 donne les montants avancés aux commissions de port par le gouvernement fédéral pour immobilisations de 1946 à 1948.