

l'aménagement et de la mise en service d'une voie navigable entièrement canadienne. En vertu d'une disposition, l'Administration est le mandataire du Canada, en ce qui concerne l'aménagement et la mise en service de la voie maritime, au cas où les États-Unis s'uniraient au Canada pour réaliser l'entreprise.

Le 30 juin 1952, le Canada et les États-Unis ont soumis séparément à la Commission conjointe internationale une demande concernant l'approbation des différents travaux nécessaires à la mise en valeur des ressources en énergie de la section internationale du Saint-Laurent. Dans son mémoire, le Canada s'est engagé à exécuter des ouvrages de navigation sur le côté canadien du fleuve. D'autre part, un échange de notes entre le Canada et les États-Unis a eu lieu à ce sujet à Washington (D.C.).

Des sondages ayant pour objet de situer le canal principal, sur la rive canadienne du Saint-Laurent, ont marqué, en janvier 1952, le début des travaux préparatoires en vue de l'établissement d'une voie navigable entièrement canadienne. Les ingénieurs du ministère des Transports qui, en vertu de l'accord de 1941, étaient également chargés de dresser des plans, sont déjà très avancés dans le tracé des plans nécessaires à la réalisation de l'entreprise entièrement canadienne.

## Section 2.—Statistique financière du transport par eau

Les principales statistiques disponibles sur le 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 d'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 docks. Toutefois, les placements dans la navigation, en dehors de la Marine marchande du Gouvernement canadien, Ltée, et de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, proviennent presque entièrement de sources privées. Il n'existe pas de chiffres sur les placements privés dans la navigation sauf 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 fédérales 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. Toutefois, ces immobilisations ne peuvent 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, comme les anciens