

Section 2.—Statistique financière du transport par eau

Les principales statistiques sur le coût du transport par eau sont les états des dépenses publiques pour les cours d'eau. Des dépenses peuvent être classées comme immobilisations ou placements et dépenses d'entretien et d'exploitation. Le revenu d'exploitation est aussi enregistré. Dans la mesure où il s'agit d'immobilisations pour améliorations permanentes des cours d'eau, celles de l'administration fédérale sont sans doute les plus considérables. Des municipalités ont fait certaines dépenses pour améliorer les ports locaux, et les immobilisations particulières se limitent presque entièrement aux aménagements de terminus et de docks. Toutefois, les placements dans la navigation, en dehors de la Marine marchande de l'État, limitée, et des Paquebots nationaux du Canada (service des Antilles), 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 en exploitation et qui ne couvrent qu'une partie du champ statistique. Il n'existe pas davantage de statistique 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 premiers 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 d'entretien et d'amélioration, ni d'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 22, qui indique que les immobilisations pour canaux, services de la marine et divers aménagements de transport par eau atteignent un total général de \$434,809,000, doit être étudié avec les réserves ci-dessus mentionnées. Au tableau 23, la valeur de l'actif fixe administré par le Conseil des ports nationaux est la valeur établie au 31 décembre 1952 et 1953; elle est en sus des immobilisations mentionnées dans le tableau 22. Les chiffres qui figurent au tableau 23 reflètent beaucoup mieux la situation en ce qui touche le capital des ports nationaux du Canada que ceux du tableau 22, dans le cas des voies d'eau et des aménagements, vu qu'ils englobent tous les bâtiments, la machinerie et les améliorations de l'outillage permanent; 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 24, p. 910, donne les montants avancés par l'État au Conseil des ports nationaux, pour immobilisations, en 1951, 1952 et 1953.