

La voie maritime est une entreprise qui doit récupérer ses frais de construction et d'exploitation au moyen de péages imposés aux usagers. En juin 1958, les commissions canadienne et américaine des péages ont soumis un rapport commun sur les péages à exiger. En août, les administrations canadienne et américaine ont tenu des séances afin d'entendre les observations des usagers au sujet des recommandations.

Les administrations canadienne et américaine en sont déjà venues à la conclusion que les navires d'une longueur hors tout d'au plus 730 pieds et d'une largeur d'au plus 75 pieds, peuvent emprunter la voie maritime; cependant, les navires dont la longueur dépasse 715 pieds ou la largeur 72 pieds doivent entrer dans la catégorie des navires présentant des caractéristiques qui les assujétissent à un horaire et à des manœuvres permettant de ne pas gêner indûment les autres navires.

En 1958, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a continué de surveiller et d'inspecter les contrats en vigueur et à faire l'essai des maquettes d'écluses et de rivières; elle a continué aussi ses recherches sur la tenue des navires évoluant en chenaux étroits.

## Section 2.—Statistique financière des voies navigables

Les principales statistiques sur le coût des ouvrages servant aux transports par eau sont puisées dans les états des dépenses publiques. Ces dépenses peuvent se classer comme immobilisations, ou comme investissements et dépenses d'entretien et d'exploitation. Les recettes d'exploitation sont aussi publiées. La majeure partie des immobilisations pour l'amélioration permanente des voies navigables est fournie par l'administration fédérale. Les immobilisations des municipalités et des entreprises privées se limitent presque entièrement aux terminus et docks. Toutefois, les investissements en navires sont d'ordre presque entièrement privé. Il n'existe pas de chiffres sur ces investissements privés en dehors de ceux qui figurent dans les rapports des sociétés, mais ces sociétés ne répondent pas pour toutes les dépenses. Il n'existe pas davantage de statistiques sur les recettes provenant du trafic-voyageurs et du trafic-marchandises des exploitants de navires.

**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 sauraient être considérées comme représentant la valeur actuelle des ouvrages. Les frais d'aménagement des canaux et des voies d'eau, ainsi que des ouvrages permanents destinés à faciliter le transport par eau au Canada, figurent à leur valeur initiale; ils ne comportent pas de déduction pour amortissement ou pour abandon d'ouvrages, comme les anciens canaux Welland. Par conséquent, ces chiffres ont pour effet de gonfler la valeur actuelle des installations. En outre, 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 du capital. Le tableau 23, où les immobilisations pour canaux, services de la marine et divers aménagements de transport par eau totalisaient \$443,841,168 à la fin de mars 1957, appelle les réserves ci-dessus. La valeur de l'actif fixe administré par le Conseil des ports nationaux au 31 décembre 1956 et 1957 (tableau 24) doit s'ajouter aux immobilisations indiquées au tableau 23. Les chiffres du tableau 24 reflètent beaucoup mieux la situation en ce qui touche les ports nationaux que les chiffres du tableau 23 pour les voies d'eau et les aménagements, étant donné qu'ils englobent tous les bâtiments, installations et améliorations de l'équipement; des déductions ont également été faites pour amortissement et pour démolition ou abandon. Ces chiffres indiquent donc mieux la valeur actuelle des biens administrés par le Conseil des ports nationaux.