

En outre, Terre-Neuve compte cinq circonscriptions relevant de l'administration régionale. Elles ont continué d'être administrées en vertu des statuts de Terre-Neuve après l'union de cette province (31 mars 1949). La Partie VI de la loi sur la marine marchande est entrée en vigueur à Terre-Neuve le 1^{er} janvier 1965 quant au pilotage.

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 le gouvernement fédéral. 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 du Canada paraissent dans les *Comptes publics* et dans les rapports annuels des ministères des Transports, des Travaux publics et des Finances, ainsi que dans le rapport annuel de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. Toutefois, on ne saurait considérer que ces immobilisations représentent fidèlement 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 remplacés, tels, par exemple, les anciens canaux Welland et les canaux, maintenant engoutis, du Saint-Laurent. 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 ou d'exploitation de ces ouvrages, ces frais étant imputés sur le compte du déficit consolidé de dépenses annuelles et non sur le compte du capital. Les immobilisations en voies navigables ne figurent donc pas dans la présente publication, à l'exception de celles du Conseil des ports nationaux en aménagements qui relèvent de lui. La valeur de l'actif fixe administré par le Conseil au 31 décembre 1963 et 1964 figure au tableau 17. Ces chiffres englobent tous les bâtiments, installations et améliorations de l'outillage; des déductions ont également été faites pour amortissement et pour démolition ou abandon. Ces chiffres indiquent donc assez nettement la valeur actuelle des biens.

17.—Valeur de l'actif fixe administré par le Conseil des ports nationaux, 31 décembre 1963 et 1964

NOTA.—D'après le rapport annuel du Conseil des ports nationaux.

Détail	1963	1964	Détail	1963	1964
	\$	\$		\$	\$
Dragage des ports.....	22,862,747	22,405,671	Bâtiments, installations de service, et équipement....	10,381,288	10,753,300
Terrains et améliorations...	17,840,204	21,117,632	Outillage flottant et de terre	5,203,512	5,159,890
Quais et jetées.....	146,269,413	147,388,072	Pont Jacques-Cartier.....	22,279,498	22,279,302
Hangars permanents.....	39,578,174	42,733,415	Pont Champlain.....	34,616,821	36,638,012
Voies ferrées.....	6,654,763	6,953,024	Ouvrages en construction...	4,422,326	7,938,463
Élévateurs à grains.....	86,793,666	87,298,261			
Entrepôts frigorifiques.....	6,813,943	6,857,178			
			Total.....	403,716,355	417,522,220