

recettes nettes du ministère de la Marine, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1921 atteignirent \$396,617 comparativement à \$303,002 en 1920, tandis que ses dépenses se sont élevées à \$26,038,902 en 1921, comparativement à \$38,301,080 en 1920, et \$4,459,165 en 1919.

Marine marchande de l'État canadien.—Vers la fin de la guerre, le gouvernement de la Puissance comprenant la nécessité d'une flotte marchande tant pour le développement du commerce d'exportation du Canada que comme une extension de nos chemins de fer nationaux et enfin, comme moyen de fournir du travail à la population, passa des contrats avec les chantiers navals canadiens pour la construction de 63 cargo-boats en acier, de six types différents. En principe, ces navires devaient aider la flotte anglaise à subvenir aux transports de guerre, après quoi, la paix revenue, ils transporteraient au loin les produits des fermes, des forêts, des mines et des manufactures du Canada, favorisant ainsi l'expansion de son commerce d'exportation.

Avant le 31 décembre 1919, 19 de ces navires avaient été livrés par les constructeurs; avant la fin de 1920, la flotte se composait de 47 navires et enfin, au 31 décembre 1921, 65 navires avaient été construits, ayant ensemble un tonnage de 380,097 tonnes (tonnage brut). Une compagnie distincte a été organisée pour l'exploitation de chacun de ces navires, dont le capital appartient à une autre compagnie, la Marine Marchande du Gouvernement Canadien, limitée. Cette dernière compagnie coordonne les opérations de tous ces navires et tient un compte séparé pour chacune des compagnies individuelles. Pour suppléer aux versements de fonds, des billets ont été donnés au ministre des Finances pour la totalité du capital constitutif de ces compagnies, avec stipulation d'intérêt à 5½ p.c.

Il résulte du second rapport annuel de la Marine Marchande du Gouvernement Canadien, limitée, que les opérations de cette flotte de l'État laissaient un surplus de \$1,004,233 au 31 décembre 1920, mais sans rémunération du capital. Toutefois, à l'expiration de la troisième année, la dépression générale subie par les transports maritimes, aggravée par l'addition de nouveaux vaisseaux à la flotte, créa un lourd déficit de \$9,116,144 au 31 décembre 1921, en tenant compte de toutes les charges. En conséquence, le Conseil de Direction proposa de ne conserver que les 37 meilleurs navires, de réduire le capital de \$72,500,000, coût de la construction, à environ \$28,500,000, valeur effective; il recommandait aussi de ne payer d'intérêt au gouvernement qu'en cas de bénéfices réalisés, après avoir pourvu à la dépréciation.

Actuellement, ces vapeurs fournissent un service régulier au Royaume-Uni et au continent européen, en Australie et en Nouvelle-Zélande, dans l'Inde et les Etablissements du Détroit, aux Antilles (également desservies par un service de passagers avec départ de 3 en 3 semaines) à Terre-Neuve, dans l'Amérique du Sud, en Chine, au Japon et en Californie. En outre, de fréquents voyages ont été faits en maintes parties du continent américain, à Cuba, aux Indes orientales, en Russie et en Egypte, sans parler du cabotage sur le littoral de l'Atlantique. Enfin, quelques-uns des plus petits navires ont parfois été envoyés dans les grands lacs pour contribuer au transport du grain expédié vers l'est.