

Section 7.—Marine marchande de l'Etat.¹

La guerre n'a pas été sans exercer une énorme influence sur les flottes marchandes de l'univers. Les pertes infligées par les sous-marins, le grand besoin d'auxiliaires aux flottes de guerre et de moyens de transport, ainsi que le transport d'immenses expéditions de matériel de guerre et de denrées nécessaires à l'existence des populations civiles de l'Europe sont tous des facteurs qui ont contribué à donner un grand essor à la construction de navires marchands. Vers la fin de la guerre, au fur et à mesure que s'intensifiait la guerre sous-marine, les pertes subies par les Alliés étaient une source de grande inquiétude et on s'efforça non seulement de conserver les navires anciens mais d'augmenter la flotte par la construction de nouveaux bâtiments. Ceci porta le gouvernement canadien à confier la construction de 63 cargos en acier de six différents modèles aux chantiers canadiens. En principe, ces navires devaient aider la flotte anglaise à subvenir aux transports de guerre; toutefois, la guerre se termina avant que le projet pût se réaliser entièrement. Malgré tout, les travaux continuèrent, car il s'agissait de donner de l'emploi et d'assurer, en raison des pertes subies au cours de la guerre, l'existence d'une flotte marchande adéquate pour transporter au loin les produits des fermes, des forêts, des mines et des manufactures canadiennes.

La construction de navires était alors très coûteuse, ce qui constitua un grand obstacle à l'exploitation rationnelle de la flotte marchande. Avant le 31 décembre 1919, les constructeurs livrèrent 19 navires; les travaux avancèrent d'année en année, si bien qu'au 31 décembre 1924 la flotte comptait 57 navires et un tonnage brut de 353,450 tonnes. En raison de ventes et de la perte de trois navires, le nombre s'en trouvait réduit le 31 décembre 1931 à 29 et le tonnage à 234,595. Bien que l'exploitation eût été profitable au début,—les années 1919 et 1920 accusant des excédents de \$1,056,767 et \$1,293,525 respectivement, sans prévision pour les intérêts,—la stagnation subséquente de la navigation eut pour effet des déficits suivants tous les ans à partir de 1921 à 1931: \$8,047,635; \$9,649,479; \$9,368,670; \$8,836,609; \$7,667,513; \$6,687,221; \$7,086,940; \$7,545,525; \$5,928,758; \$5,844,757 et \$5,405,414. Ces chiffres comprennent les intérêts et la dépréciation chargée contre le coût original, très élevé, des navires.

En vertu du traité commercial de 1926 entre le Canada et les Antilles (16-17 Geo. V, c. 16), le gouvernement canadien s'est engagé à établir une ligne directe aux Antilles desservie par les Paquebots Nationaux (Antilles). Ce service comporte douze bâtiments d'un déplacement global de 60,592 tonnes. Cinq de ces navires, de la classe "Lady", ont été construits spécialement pour le transport des passagers, tandis que les sept autres qui faisaient partie anciennement de la flotte marchande de l'Etat, furent pris par les Paquebots Nationaux (Antilles), en vertu d'ententes avec leurs propriétaires respectifs. Les immobilisations au 31 décembre 1931 représentent une somme de \$9,848,167, dont la plus grande partie est imputable au coût de construction des navires de la classe "Lady", à l'évaluation actuelle des sept autres bâtiments et aux frais nécessités par des modifications apportées à trois de ceux-ci dans le but de les rendre propres au service de la ligne des Antilles. Nous donnons ci-après les données relatives à l'exploitation des Paquebots Nationaux (Antilles).

¹ Revisé sous la direction de Geo. W. Yates, sous-ministre adjoint du ministère des Chemins de fer et Canaux, par A. H. Allan, directeur général Paquebots Nationaux (Antilles).