

Services de la marine marchande de l'Etat.

Marine marchande de l'Etat.—Les circonstances sous lesquelles l'Etat devient possesseur et chargé de l'exploitation d'une marine marchande sont expliquées à la page 790 de l'Annuaire 1934-35.

La flotte marchande a eu son plus grand développement en 1924 et le 31 décembre de cette année elle comptait 57 navires d'un déplacement total de 353,450 tonnes représentant un placement original de \$79,661,921. Le 31 décembre 1935, la flotte comprenait 10 navires d'un déplacement total de 88,579 tonnes et \$18,168,023 de capitaux. En plus de ces capitaux immobilisés, le gouvernement a avancé \$10,280,175 pour capital de roulement, etc. L'exploitation de ce service, depuis son inauguration, a donné les résultats ci-dessous, à l'exclusion des intérêts et de la dépréciation en valeur des navires, dont le coût initial était fort élevé. Les déficits d'exploitation sont indiqués par le signe (—):—

Année civile.	Résultats de l'exploitation.	Année civile.	Résultats de l'exploitation.
	\$		\$
1919.....	1,056,767	1928.....	-1,209,083
1920.....	1,263,307	1929.....	-378,907
1921.....	-2,325,906	1930.....	-834,210
1922.....	-2,470,089	1931.....	-444,285
1923.....	-1,873,695	1932.....	-326,613
1924.....	-1,450,887	1933.....	-17,938
1925.....	-926,844	1934.....	-127,265
1926.....	-90,159	1935.....	311,822
1927.....	-720,735	1936.....	303,505 ¹

¹ Une partie de l'année seulement, car la flotte a été vendue en vertu de l'entente du 8 juin 1936.

Le déficit net, de 1921 à 1936 inclusivement, s'élève à \$11,858,152 et l'intérêt dû au gouvernement mais impayé, à \$8,426,637. Le déficit comptable total de la marine marchande de l'Etat, au 31 décembre 1936, est de \$16,525,724.

En vertu de l'arrêté en conseil C.P. 1026, 27 avril 1936, les 10 navires qui composaient la marine marchande de l'Etat, par suite d'une entente en date du 8 juin 1936, ont été vendus à des compagnies maritimes britanniques comprenant la Ellerman and Bucknall Steamship Co., Limited, la Commonwealth and Dominion Line, Limited et la New Zealand Shipping Co., Limited; le but était de désarmer ces vaisseaux qui étaient sur le point de devenir inutiles et de donner au service australien des navires plus rapides et plus appropriés. Les compagnies qui en ont fait l'acquisition ont convenu d'assurer le service pendant cinq ans au moins sans recevoir de subventions gouvernementales et de garder les officiers et équipage et le personnel de terre. Le bureau d'administration de la marine marchande de l'Etat a recommandé la vente de ces navires qui a rapporté \$419,926.

Paquebots Nationaux (Antilles).—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 onze bâtiments d'un déplacement global de 63,426 tonnes. Cinq de ces navires, de la classe "Lady", ont été construits spécialement pour le transport des passagers, tandis que les six autres qui faisaient partie anciennement de la flotte marchande de l'Etat furent acquis par les Paquebots Nationaux (Antilles), en vertu d'ententes avec leurs propriétaires respectifs. Les immobilisations au 31 décembre 1935 représentent une somme de \$10,940,008, dont la plus grande partie est imputable au coût de construction des navires de la classe "Lady", à l'évaluation actuelle des six autres bâtiments et aux frais nécessités par des modi-