

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 62,761 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 1938 représentent une somme de \$10,960,958 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 fins nécessitées 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).

Année civile.	Recettes d'exploitation.	Frais d'exploitation.	Résultat net d'exploitation.	Dépréciation.	Intérêt.	Pertes d'écritures.
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
1929.....	3,332,683	3,780,524	-447,841	227,315	442,739	1,117,895
1930.....	3,792,694	4,315,831	-523,137	288,999	550,519	1,362,655
1931.....	3,648,986	4,095,555	-446,569	294,141	604,651	1,345,361
1932.....	3,323,077	3,606,793	-283,716	321,261	688,037	1,293,014
1933.....	2,956,974	3,454,972	-497,998	319,967	726,108	1,544,073
1934.....	3,509,738	3,606,416	- 96,678	319,967	762,033	1,178,678
1935.....	3,816,246	3,616,215	+200,031	325,513	788,814	917,390
1936.....	4,322,593	3,765,194	+557,399	328,235	800,282	574,213
1937.....	4,676,684	4,018,146	+658,538	328,287	808,432	481,275
1938.....	4,915,355	4,169,116	+746,239	328,641	818,613	404,109

Section 2.—Statistiques financières des cours d'eau.

Les principales statistiques qui peuvent concourir à l'établissement estimatif du coût du trafic par eau consistent dans la compilation des dépenses publiques pour les cours d'eau. Ces dépenses sont classifiées comme des immobilisations, des dépenses pour le maintien et l'exploitation et des revenus d'exploitation. Sans doute, en tant que sont concernées les immobilisations pour l'amélioration permanente des cours d'eau, celles du Gouvernement fédéral couvrent la plus grande partie. Des municipalités ont fait quelques dépenses pour améliorer des ports locaux, tandis que les dépenses des capitaux privés ont été restreintes presque exclusivement aux entreprises de terminus et de droits de dock. Le capital placé dans le transport maritime, cependant, à l'exception des Paquebots Nationaux (Antilles) dont il est fait mention plus haut, a presque complètement été fourni par des sources privées telles que compagnies de chemin de fer, compagnies de bateaux à vapeur, corporations industrielles et simples particuliers. Il n'y a pas de chiffres disponibles concernant les placements des particuliers dans le transport maritime, excepté ceux qui paraissent dans les rapports des compagnies exploitantes et qui ne couvrent qu'une partie du champ statistique. Il n'y a pas de statistiques non plus qui laissent voir les recettes des armateurs provenant du trafic-voyageurs et du trafic-marchandises. Dans le cas des chemins de fer, les statistiques montrent assez complètement: (1) les immobilisations dans les ateliers, l'assiette des voies, etc.; (2) les recettes des chemins de fer ou le coût payé annuellement par le peuple canadien pour le transport des voyageurs et des marchandises et (3) les déficits annuels qui sont aussi payé indirectement par le public, soit comme portefeucillistes, soit comme contribuables. Le trafic par eau ne peut fournir un tableau semblable.