

**Marine marchande de l'État, limitée.**—Les circonstances dans lesquelles l'État devint propriétaire et administrateur d'une marine marchande sont expliquées à la page 790 de l'*Annuaire* de 1934-1935. Un tableau qui paraît à la page 715 de l'*Annuaire* de 1937 donne les résultats de l'exploitation de 1919 à 1936.

La flotte de la Marine marchande de l'État se composait, au début, de 66 vaisseaux d'un tonnage réel total de 391,212 tonnes. Le coût primitif de la flotte fut de \$79,661,921 et la perte de capital, de \$74,239,356, la récupération totale de \$5,422,565 se répartissant ainsi: 1° vente de 56 vaisseaux, \$2,378,018; 2° produits de l'assurance sur 4 vaisseaux perdus, \$2,111,475; 3° vente de 6 vaisseaux aux Paquebots nationaux du Canada (service des Antilles), limitée, \$933,072.

La charte de la Marine marchande de l'État et de ses filiales, bien qu'inopérante depuis 1936, n'avait jamais été cédée et, en 1940, la compagnie a été reconstituée. Elle exploite, pour le compte de l'État, certains navires capturés, soit réquisitionnés pour l'usage de l'État, soit condamnés par le tribunal des prises. Aucune entente n'a encore été conclue avec les propriétaires des navires réquisitionnés pour la prise à fret.

**Paquebots nationaux du Canada (service des Antilles), limitée.**—En vertu du traité commercial de 1926 entre le Canada et les Antilles (16-17 Geo. V, chap. 16), le gouvernement canadien assure un service direct de navigation avec les Antilles par l'entremise des Paquebots nationaux du Canada (service des Antilles), limitée.

A la fin de 1949, les Paquebots nationaux du Canada, limitée, possèdent et exploitent dix vaisseaux faisant le service entre le Canada et les Antilles britanniques.

## 20.—Statistique financière des Paquebots nationaux du Canada (service des Antilles), limitée, 1940-1949

NOTE.—La statistique de 1929-1938 a paru à la p. 629 de l'*Annuaire* de 1942; celle de 1939, à la page 819 de l'édition de 1950.

Année	Recettes d'exploitation	Dépenses d'exploitation	Résultat net d'exploitation	Dépréciation	Intérêts	Perte ou surplus comptable
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
1940.....	5,750,341	4,545,306	+1,205,035	329,079	816,661	-12,733
1941.....	6,756,464	5,029,107	+1,727,357	262,645	816,701	+593,216
1942.....	5,600,496	4,220,219	+1,380,277	160,634	816,701	+273,880
1943.....	4,492,189	2,949,216	+1,542,973	239,363	813,073	+438,837
1944.....	5,378,059	3,160,568	+2,217,491	243,158	651,246	+1,271,387
1945.....	4,412,252	2,569,626	+1,842,626	279,466	612,999	+1,116,086
1946.....	6,669,129	4,671,148	+1,997,981	288,092	596,499	+1,302,052
1947.....	7,857,471	6,534,600	+1,322,871	493,594	573,298	+522,677
1948.....	7,964,720	6,828,392	+1,136,328	492,222	563,794	+166,044
1949.....	6,595,007	5,985,873	+609,134	492,222	577,410	-460,498

## Section 2.—Statistique financière du transport par eau

Les principales statistiques de nature à donner une idée du coût du transport par eau sont les états des dépenses publiques pour les cours d'eau. Ces dépenses peuvent être classées comme immobilisations ou placements et dépenses d'entretien et d'exploitation. Les revenus de l'exploitation sont aussi enregistrés. Dans la mesure où il s'agit d'immobilisations pour améliorations permanentes des cours d'eau, celles du gouvernement fédéral sont sans doute les plus considérables. Des municipalités et des sociétés privées ont fait certaines dépenses pour améliorer les ports