

La flotte de la Marine marchande du gouvernement canadien, Ltée, 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), \$933,072.

La charte de la Marine marchande du gouvernement canadien, Ltée, 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).—En vertu du traité commercial conclu en 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).

A la fin de 1953, l'entreprise possédait et exploitait huit vaisseaux faisant le service entre le Canada et les Antilles britanniques.

21.—Statistique financière des Paquebots nationaux du Canada (service des Antilles), 1943-1952

NOTA.—Les chiffres de 1929-1938 ont paru à la p. 629 de l'Annuaire de 1942 et ceux de 1939-1942, à la p. 819 de celui de 1950.

Année	Recettes d'exploitation	Dépenses d'exploitation	Résultat net d'exploitation	Dépréciation	Intérêt	Perte ou excédent comptable
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
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	577,140	-460,498
1950.....	5,124,200	5,220,806	-96,606	371,699	560,462	-1,028,767
1951.....	6,808,478	6,337,987	+470,491	371,699	565,784	-466,992
1952.....	7,449,247	6,605,514	+843,733	372,392	475,250	-3,909

Sous-section 6.—Canalisation et aménagement hydro-électrique du Saint-Laurent

La voie maritime du Saint-Laurent est un projet visant à permettre aux navires à fort tirant, qui s'arrêtent actuellement à Montréal, de se rendre jusqu'à la tête des Grands lacs. On a décidé que la profondeur, actuellement de 14 pieds seulement dans les canaux du Saint-Laurent et de 25 pieds dans le canal maritime Welland, sera de 27 pieds. Dans les canaux qui relient les lacs supérieurs, la profondeur limite est de 25 pieds en aval et de 21 pieds en amont.

Les pourparlers sur cette question se poursuivent entre le Canada et les États-Unis depuis la fin du XIX^e siècle. Très tôt, la mise en valeur des ressources énergétiques des rapides internationaux fit partie du projet, lequel a pris forme, en 1932, dans le traité relatif à la canalisation du Saint-Laurent; cependant, le Sénat des États-Unis repoussa ce traité. De nouveaux pourparlers ont abouti à l'accord de 1941 relatif au bassin des Grands lacs et du Saint-Laurent. Mais l'accord n'ayant jamais été ratifié par le Congrès des États-Unis, il fut remplacé plus tard par un projet d'aménagement d'une voie navigable entièrement canadienne.