

20.—Marins embarqués et débarqués aux ports canadiens, années terminées le 31 mars 1945-1954

NOTA.—Les chiffres remontant à 1918 figurent aux tableaux correspondants des *Annuaire*s précédents, dès 1941.

Année	Marins embarqués	Marins débarqués	Année	Marins embarqués	Marins débarqués
1945.....	29,230	25,056	1950.....	43,677	43,194
1946.....	30,361	27,402	1951.....	40,241	40,575
1947.....	43,973	42,205	1952.....	43,724	40,664
1948.....	59,768	60,793	1953.....	42,723	36,610
1949 ¹	50,379	49,544	1954.....	42,837	43,142

¹ Y compris Terre-Neuve depuis le 1^{er} avril 1949.

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 aux Antilles par l'entremise des Paquebots nationaux du Canada (service des Antilles).

À la fin de 1954, l'entreprise possédait et exploitait huit navires faisant le service entre le Canada et les Antilles britanniques.

21.—Statistique financière des Paquebots nationaux du Canada (service des Antilles), 1945-1954

NOTA.—Les chiffres de 1929-1938 ont paru à la p. 629 de l'*Annuaire* de 1942 et ceux de 1939-1944, à la p. 819 de l'*Annuaire* de 1950.

Année	Recettes d'exploitation	Frais d'exploitation	Résultat net d'exploitation	Dépréciation	Intérêt	Perte ou excédent comptable
1945.....	4,412,252	2,569,626	+1,842,626	279,466	612,299	+1,116,066
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
1950.....	5,124,200	5,220,806	-96,606	371,699	560,462	-1,028,767
1951.....	6,808,478	6,537,987	+470,491	371,699	565,784	-466,992
1952.....	7,449,247	6,605,514	+843,733	372,392	475,250	-3,909
1953.....	4,509,342	4,892,150	-382,808	268,772	475,250	-1,126,830
1954.....	5,105,082	5,424,983	-319,901	269,031	475,250	-628,410

Sous-section 6.—La voie maritime du Saint-Laurent

La voie maritime du Saint-Laurent et le projet d'aménagement hydro-électrique font l'objet d'articles spéciaux dans l'*Annuaire* de 1955 (pages 904-908 et 564-568). Les indications qui suivent, extraites des communiqués de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, exposent brièvement la situation telle qu'elle se présente en mai 1956.

Un peu plus d'un an après le premier coup de dynamite qui a marqué le début des travaux d'excavation de 7,600 pieds pour le percement du chenal et la construction d'une digue protectrice sur la rive sud du fleuve près de Montréal, l'Administration avait adjudé des contrats de construction évalués à près de 80 millions de dollars. Le coût total des travaux entrepris par le Canada pour la navigation sur la voie maritime est estimé à environ 200 millions, et par les États-Unis à environ 100 millions. Du côté canadien, 122 millions seront affectés à la section de Lachine; c'est là en effet que vont se concentrer les principaux travaux de construction pour l'aménagement de la voie maritime.

Actuellement, la navigation s'effectue comme il suit: 1° du golfe Saint-Laurent à Montréal, sur une distance de 1,000 milles, profondeur utile des chenaux, 35 pieds; 2° de Montréal au lac Ontario sur une distance de 180 milles, profondeur utile des chenaux, 14 pieds; 3° du lac Ontario au lac Érié, sur une distance de 200 milles, profondeur utile des chenaux, 25 pieds; 4° du lac Érié à la tête des Grands lacs, sur une distance de 970 milles, profondeur utile des chenaux, 25 pieds en aval et 21 pieds en amont.