

7.—Marine marchande de l'Etat canadien.

Vers la fin de la guerre, le gouvernement de la Puissance comprenant la nécessité d'une flotte marchande tant pour le développement du commerce d'exportation du Canada que comme une extension de nos chemins de fer nationaux et enfin, comme moyen de fournir du travail à la population, passa des contrats avec les chantiers navals canadiens pour la construction de 63 cargo-boats en acier, de six types différents. En principe, ces navires devaient aider la flotte anglaise à subvenir aux transports de guerre, après quoi, la paix revenue, ils transporteraient au loin les produits des fermes, des forêts, des mines et des manufactures du Canada, favorisant ainsi l'expansion de son commerce d'exportation. Avant le 31 décembre 1919, 19 de ces navires avaient été livrés par les constructeurs; des additions successives suivirent d'année en année, si bien qu'au 31 décembre 1924, 57 navires avaient été construits, ayant ensemble un tonnage brut de 353,450 tonnes. Une compagnie distincte a été organisée pour l'exploitation de chacun de ces navires, dont le capital appartient à une autre compagnie, la Marine Marchande du Gouvernement Canadien, limitée. Cette dernière compagnie coordonne les opérations de tous ces navires et tient un compte séparé pour chacune des compagnies individuelles. Pour suppléer aux versements de fonds, des billets ont été donnés au ministre des Finances pour la totalité du capital constitutif de ces compagnies, avec stipulation d'intérêt à 5½ p.c.

Au début, l'exploitation de cette flotte fut profitable; elle laissait un surplus de \$1,004,233 au 31 décembre 1920, mais sans rémunération du capital. Toutefois, la situation changea bientôt, sous l'effet de la stagnation de la navigation et l'on constata en 1921 un déficit de \$8,047,635, puis en 1922 un autre déficit de \$9,649,479, un troisième en 1923 de \$9,368,670 et un autre en 1924 de \$8,836,609. En conséquence, le Conseil de Direction proposa de ne conserver que les meilleurs navires, de réduire le capital de \$72,000,000, coût de la construction, à environ \$18,000,000, valeur intrinsèque; il recommandait aussi de ne payer d'intérêt au gouvernement qu'en cas de bénéfices réalisés, après avoir pourvu à la dépréciation, cette remise d'intérêt devant s'exercer pendant cinq ans. Le résultat financier de cette entreprise est donc jusqu'ici peu brillant; dans leur dernier rapport annuel, les directeurs expliquent cette situation par une réduction considérable d'une part, des marchandises à transporter surtout au retour et, d'autre part, des taux de fret. Il faut aussi remarquer que les chemins de fer de l'Etat ont bénéficié d'un certain volume de trafic qui, en d'autres circonstances, aurait été transporté par d'autres compagnies.

Au cours de l'année 1924 ces navires ont effectué 349 voyages, le plus grand nombre au Royaume-Uni et en Europe continentale, aux Antilles, à Terre-Neuve, en Australie, en Californie et en Orient; au 31 décembre 1924, 34 navires naviguaient sur les lignes les plus importantes, 6 étaient occupés au cabotage, 8 transportaient du grain sur les grands lacs, 6 étaient à l'ancre à Halifax et 3 au radoub.

Outre son siège social qui est au Canada, la compagnie possède des bureaux à Londres, aux Antilles, en Australie, en Nouvelle-Zélande et à Terre-Neuve; elle a, de plus, des agences dans toutes les principales villes maritimes de l'univers.

X.—TÉLÉGRAPHES.

La première ligne télégraphique canadienne fut construite en 1847 entre Toronto, Hamilton, St-Catharines et Niagara. La même année, the Montreal Telegraph Co. était organisée et une ligne construite de Québec à Montréal et