

Ontario la demande de plus en plus considérable pour de l'énergie, de toutes les parties de ces provinces, a donné lieu à un programme actif et spécial de construction et d'installation. Le rendement d'énergie hydro-électrique en 1929 a été 17,625,897,000 kilowatt-heures, comparativement à 15,931,447,000 kilowatt-heures en 1928, soit une augmentation de 10.6 pour cent.

Mines.—Bien que l'industrie minière au Canada ait atteint successivement ses chiffres de production maximums au cours des trois années de 1926, 1927 et 28, le rendement pour 1929 a été encore plus élevé. Pour la première fois, la valeur totale de la production a dépassé la somme de \$307,000,000, de nouveaux records ayant été établis pour pas moins de 11 différents minéraux. Il y eut une augmentation globale de \$30,000,000 sur le cuivre, nickel, zinc, pétrole, asbeste et matériaux de construction. Ce qui promet le plus au cours de l'année, cependant, est l'activité courante dans le prospectage et l'ouverture de nouveaux corps de minerai. Le développement des mines et la construction de nouvelles fonderies et raffineries en marche à la fin de 1929 indiquent que la production sera encore plus élevée l'an prochain. Vu que plusieurs constructions nouvelles n'avaient pas encore atteint le stage de production, les maximums de rendement pour 1929 sont dus surtout à une exploitation plus effective et à une plus grande utilisation de l'outillage.

Construction.—Il a été alloué, au cours de l'année 1929, des contrats (additions capital-usine) pour une valeur de \$576,652,000, ce qui représente une augmentation de 22 p.c. sur les chiffres de l'année précédente. En 1928, la valeur totale des contrats s'élevait à \$472,000,000, comparativement à \$240,000,000 en 1921, le maximum ayant atteint la somme de \$400,000,000 en 1927 pour la première fois depuis la guerre. Le total des permis de construction émis au cours de 1929, dans soixante-neuf villes, était de 7 p.c. plus élevé que celui de l'année précédente.

Automobiles.—L'industrie de l'automobile réagit à peu près aux mêmes conditions que celle de la construction; une perspective de grandes activités et un haut degré de pouvoir d'achat sont les premiers leviers nécessaires à l'expansion. En considérant la situation à ce point de vue, il convient de tenir compte du changement des modèles, avec les fluctuations qui en résultent, dont nous avons un frappant exemple dans les modifications apportées par la Ford Motor Company en 1927 et 28. L'augmentation dans l'emploi des automobiles, une des caractéristiques importantes de la période d'après-guerre, est indiquée dans le nombre des inscriptions de véhicules; de 400,000 en 1920 s'est élevé à près 1,200,000 en 1929. Quant à la production d'automobiles, elle accuse une hausse plus forte au cours des quatre premiers mois de 1929 qu'à toute période similaire de toute autre année, les nouveaux chiffres de rendement mensuel ayant été calculés en mars et avril. À dater de mai, la production a baissé aux plus bas niveaux, bien qu'à la fin de l'année les chiffres étaient établis à 163,295, comparativement à 242,054 à la fin de 1928. C'est au mois d'avril que les exportations d'automobiles de fabrication canadienne atteignaient leur maximum tout temps, alors qu'on exportait du Canada 15,561 automobiles; le total pour l'année s'élevait à 102,302, contre 79,855 en 1928. Les importations pour l'année 1929 se sont élevées à 44,724 voitures comparativement à 47,408 en 1928. La même activité s'est manifestée dans la fabrication de la matière première et les accessoires, les industries des pneus et de l'huile opérant, au cours des premiers mois de l'année, sur une échelle inconnue jusqu'ici. Les importations de caoutchouc brut s'élevaient à 79,500,000 livres, chiffre de 15 p.c. plus élevé que celui de l'année précédente, tandis que les importations de pétrole brut en 1929 s'élevaient à pas moins de 1,060,000,000 de gallons, soit une augmentation de 4 p.c. sur les chiffres de l'année précédente.