

tion de la demande pour outillage industriel, machinerie agricole et véhicules automobiles ont eu un effet déprimant sur le volume des opérations dans l'industrie primaire du fer et de l'acier. Cette dépression est due partiellement à un ralentissement des activités des industries secondaires du fer et de l'acier. L'indice de l'emploiement (1926 = 100) dans l'industrie de l'outillage agricole a baissé d'une moyenne de 115.6 en 1929 à 67.3 en 1930 et 37.2 en 1931, comme résultat direct de la contraction du pouvoir d'achat de la population agricole. La production d'automobiles au Canada a atteint son sommet en 1929 avec un total, de 262,625 véhicules mais a décliné à 153,372 en 1930 et 82,614 en 1931, chiffre le plus bas de toute année depuis 1921. C'est là le résultat non seulement de l'achat d'un moins grand nombre de voitures sur le marché domestique à la suite de la dureté des temps, mais aussi d'une baisse des exportations qui donnaient 101,701 voitures en 1929 et seulement 13,813 en 1931.

**Trafic des chemins de fer.**—Les principaux moyens de transport au Canada—les deux grands réseaux ferroviaires—ont été inévitablement affectés par le violent déclin dans le volume des principales récoltes depuis 1928 et encore plus par les réductions dans les activités commerciales de plusieurs autres côtés en ces deux dernières années. De plus, les véhicules automobiles et les routes améliorées offraient une sérieuse compétition aux chemins de fer, principalement dans le trafic des voyageurs, mais aussi dans le trafic des marchandises qui augmentait continuellement dans les parties les plus peuplées du pays. Les transports commerciaux de tous les chemins de fer au Canada en 1929, à 3,524,019 wagons, étaient légèrement plus bas qu'en 1928. Les chargements ont baissé à 3,146,247 en 1930 et 2,570,520 en 1931, un déclin de 31 p.c. depuis 1928. Les pourcentages de déclin dans les deux années de 1929 à 1931, par différentes classes de marchandises, sont comme suit; grain et produits du grain 14 p.c.; bestiaux sur pied, 28 p.c.; charbon 28 p.c.; bois d'œuvre 50 p.c.; bois de pulpe 45 p.c.; pulpe et papier 30 p.c.; autres produits forestiers 45 p.c.; minerai 53 p.c.; marchandises (en lot de moins d'un wagon) 17 p.c.; et divers 28 p.c. Le seul article montrant une augmentation (17 p.c. au cours de ces deux années) est le coke.

Les transports commerciaux sont universellement reconnus comme contribuant la forte masse du revenu des chemins de fer et une baisse dans ces transports a eu nécessairement un effet sérieux sur leurs recettes. Les recettes brutes des plus importants chemins de fer ont été de \$357,674,000 en 1931 comparativement à \$449,645,000 en 1930, \$529,200,000 en 1929 et \$555,638,000 en 1928, l'année de record. Les revenus nets ont baissé à \$39,317,000 en 1931, au lieu de \$72,785,000 en 1930, \$99,931,000 en 1929 et \$120,041,000 en 1928.

**Commerce extérieur.**—En autant que les exportations sont concernées le commerce extérieur du Canada a été affecté au cours des deux dernières années par la faiblesse des récoltes et la baisse des prix aussi bien que par la dépression générale du commerce mondial. Le déclin des importations en 1931 a été plus grand que celui des exportations, position normale pour le Canada à une époque comme celle que nous traversons quand nous avons à payer à l'étranger de lourds intérêts qui ne sont pas remplacés par de forts arrivages de capital étranger. Les exportations de l'année civile 1931 se chiffrent à \$617,243,000 comparativement à \$905,460,000 en 1930 et \$1,374,246,000 en 1928 année de cime d'après-guerre. Les importations de l'année civile 1931 s'élèvent à \$628,098,000 comparativement à \$1,008,479,000 en 1930 et \$1,298,993,000 en 1929 qui a été la meilleure année pour les importations.

**Choses monétaires et bancaires.**—Tout comme des intérêts élevés et un crédit plutôt serré sont une des plus fortes influences contribuant éventuellement à