

agricole. La production d'automobiles au Canada a atteint son maximum en 1929 avec un total de 262,625 voitures et camions, mais a reculé à 82,621 en 1931 et 60,816 en 1932, un chiffre plus faible qu'en toute année de la période d'observation qui commence en 1917. C'est le résultat non seulement d'une activité réduite sur le marché domestique à la suite de la dépression mais aussi à un fort déclin des exportations qui étaient de 102,382 en 1929 et de seulement 13,022 en 1932.

**Construction.**—Le ralentissement de la construction était en évidence en 1931 mais a été encore plus visible en 1932. La valeur des contrats de construction de l'année a été de \$132,872,000 comparativement à \$315,482,000 en 1931 et \$456,999,600 en 1930, un déclin de 57.9 p.c. de 1931 et de 70.9 p.c. sur 1930. C'est le total le plus bas depuis 1918. Les déclinés les plus faibles comparativement à 1931 sont ceux de la construction de garages publics, d'édifices de bureaux et d'entrepôts, tandis que les logements montrent la plus grande diminution dans cette comparaison. Les permis de bâtir dans 61 cités ont décliné de \$166,379,325 en 1930 à \$112,222,845 en 1931 et \$42,319,397 en 1932 ou 74.6 p.c. en deux ans.

**Commerce Extérieur.**—Le commerce extérieur du Canada des trois dernières années a été affecté du côté des exportations par de plus faibles récoltes de 1929 à 1931 et par la baisse des prix de même que par la dépression mondiale du commerce. Le déclin des importations en 1932 et 1933 a été plus prononcé que pour les exportations, position normale du Canada dans des temps comme ceux que nous traversons avec de lourds paiements d'intérêts payables à l'extérieur et quand il n'y a aucune entrée de capital importé. Les exportations de l'année fiscale 1933 s'élevèrent à \$480,713,797 comparativement à \$587,565,517 en 1932 et \$1,388,896,075 en 1929, la meilleure année depuis la guerre. Les importations de l'année fiscale 1933 donnent \$406,271,329 comparativement à \$578,503,904 en 1932 et \$1,265,679,091 en 1929 qui est l'année de cime de nos importations.

**Trafic des chemins de fer.**—Depuis dix ans le trafic-voyageurs des chemins de fer du Canada a décliné avec assez de continuité mais ce déclin a été grandement accéléré au cours des trois dernières années et le trafic de 1932 a été inférieur à la moitié de celui de 1929. Le trafic-marchandises a aussi souffert et il aurait été beaucoup plus bas n'eût-ce été le flot assez constant de grain des Provinces des Prairies qui a été moins affecté que les autres classes de transports commerciaux par la stagnation mondiale. Comparativement à 1929 le tonnage des produits agricoles a diminué de 3.1 millions de tonnes ou 14.3 p.c.; des produits animaux, 0.8 millions de tonnes ou 27.2 p.c.; de produits miniers, de 22.9 millions de tonnes ou 54.0 p.c.; de production forestière, de 9.6 millions de tonnes ou 63.4 p.c.; et de produits ouvrés et marchandises diverses, 17.7 millions de tonnes ou 55.2 p.c. Bien que les taux du transport du grain soient très bas, le long parcours en porte le revenu moyen par tonne à environ \$3.40 comparativement à \$3.50 pour tous les transports commerciaux. Toutefois les revenus bruts des chemins de fer ont été grandement abaissés et en 1932 les principaux chemins de fer montraient une diminution de \$64,000,000 ou 18 p.c. comparativement à 1931. En dépit de réductions drastiques dans les frais d'exploitation en diminuant les salaires et de toute autre manière, certaines dépenses d'entretien et autres ne pouvaient être abaissées quel que fût le trafic, et les revenus nets d'opérations avaient diminué de \$843,000. Les chargements des 23 premières semaines de 1933 étaient de 171,358 wagons ou 17 p.c. inférieurs à ceux de la même période de 1932, mais montraient une amélioration en mai et juin, la diminution au milieu d'avril étant de 20.2 p.c. Avec de forts stocks de grain dans les élévateurs régionaux de l'Ouest (97 millions de boisseaux le 9 juin) à évacuer pour faire place à la nouvelle récolte et des indications