

Seulement 0.4 mille de lignes nouvelles ont été ouvertes à l'exploitation en 1933 et 82 milles ont été fermés. A la fin de 1933 il y avait 291 milles de ligne complétée mais non ouverte au trafic et 346 milles de ligne sous contrat. Le parcours total des voies en 1933 donne 56,698 milles comparativement à 57,023 milles en 1922.

Les frais d'entretien des chemins de fer électriques ont aussi diminué depuis 1929 parce que plusieurs réseaux ont discontinué leurs opérations et tous ont fait des retranchements dans leurs activités. En 1933, les dépenses en entretien des voies et travaux d'art s'élèvent à \$2,300,709 et les dépenses en entretien du matériel, à \$2,766,888. Le coût des matériaux de construction employés par les chemins de fer est de \$17,574,793 et des tramways électriques, de \$515,274.

Les canalisations de télégraphe ont augmenté à 53,228 milles en 1931, mais ont diminué en 1932 et encore en 1933 à 52,112 milles et la longueur de fil a aussi diminué au cours de ces deux années. En 1932, une somme de \$1,228,660 a été dépensée en construction mais en 1933 cette dépense est réduite à \$843,973. Les téléphones ont peu dépensé en construction nouvelle en 1933 et les crédits pour les réductions de lignes donnent un solde de \$363,701 sur les débits. Le nombre de poteaux achetés au cours de l'année est de 50,813 et leur coût est de \$147,144. Les canalisations ont diminué de 220,459 milles en 1932 à 219,753 mais la longueur de fil a augmenté de 5,089,261 milles à 5,134,871 milles.

Les usines centrales électriques ont dépensé en 1933 la somme de \$3,250,940 en construction comparativement à \$2,775,087 en 1932.

Contrats de constructions.—Le tableau 1 donne un aperçu des contrats de construction au cours des années 1911-1934, chiffres fournis par MacLean Building Reports, Limited. Le total de 1934 se monte à 78 p.c. de moins que celui de 1929. Il y a cependant amélioration sur 1933 qui avait les chiffres les plus bas depuis 1917 alors que la construction était presque suspendue à cause de la guerre. En 1912, alors que l'immigration était à son apogée, il avait fallu que la construction marchât de pair avec l'accroissement rapide de la population; en même temps, la construction ferroviaire marquait une activité prononcée. L'augmentation en 1928 provient surtout de la construction de logements, et la construction industrielle y est aussi plus forte qu'en 1927. Bien que la construction de logements accuse un fléchissement en 1929, l'accroissement des travaux de génie et de la construction commerciale a été si fort que le total de l'année constitue un record. Le tableau 2 indique que la construction pour toutes fins a grandement diminué depuis cette date pour atteindre les bas niveaux de 1933 et 1934.

1.—Relevé de la valeur des contrats de construction accordés au Canada en 1911-1934, selon la compilation de MacLean Building Reports, Ltd.

Année.	Valeur des contrats de construction.	Année.	Valeur des contrats de construction.
	\$		\$
1911.....	345,425,000	1923.....	314,254,300
1912.....	463,083,000	1924.....	276,261,100
1913.....	384,157,000	1925.....	297,973,000
1914.....	241,952,000	1926.....	372,947,900
1915.....	83,916,000	1927.....	418,951,600
1916.....	99,311,000	1928.....	472,032,600
1917.....	84,841,000	1929.....	576,651,800
1918.....	99,842,000	1930.....	456,999,600
1919.....	190,028,000	1931.....	315,482,000
1920.....	255,605,000	1932.....	132,872,400
1921.....	240,133,300	1933.....	97,289,800
1922.....	331,843,800	1934.....	125,811,500