

dissements et de la nouvelle construction est devenue un indice de la participation du Canada à l'effort de guerre. Les contrats placés pendant les cinq premiers mois de 1941 sont d'environ 123 p.c. plus considérables que ceux de la même période de 1939. Les principales catégories de construction se rattachant directement à l'effort de guerre du Canada laissent voir une expansion en 1940: les contrats pour édifices publics se chiffrent à \$57,900,000 contre \$9,900,000 l'année précédente; la construction d'usines industrielles, résultant principalement des demandes de guerre, augmente de \$22,800,000 à \$121,800,000; les travaux de génie, malgré le ralentissement marqué de la construction routière, augmentent d'environ \$10,000,000 à \$52,000,000; et la construction d'édifices commerciaux passe de \$55,000,000 à \$104,600,000.

Transports.—Les transports jouent également un rôle important dans l'effort de guerre du Canada. Sous la direction du Contrôleur des Transport, le mouvement des fournitures de guerre et de la circulation commerciale ordinaire a été coordonné de manière à favoriser l'écoulement régulier des matières premières aux fabriques et des produits finis à destination ou vers les débouchés d'exportation.

Les recettes brutes des chemins de fer au cours des quatre premiers mois de 1941 s'élèvent à \$151,400,000, soit une augmentation de 27 p.c. sur les quatre premiers mois de l'année précédente. Le trafic ferroviaire et le trafic par eau en 1940 sont plus considérables qu'en toute autre année de la dernière décennie. Le transport de marchandises payantes par chemin de fer s'établit à 97,531,000 tonnes en 1940 comparativement à 84,180,000 tonnes en 1939, gain de près de 16 p.c. Les augmentations sont considérables pour le charbon, le bois d'œuvre, les matériaux de construction, le fer et l'acier, les automobiles, le papier et la pulpe de bois. En contraste, il y a un déclin du transport des produits agricoles, ce qui est surtout attribuable au ralentissement du mouvement du blé. L'expansion générale s'est maintenue les deux premiers mois de 1941 et l'augmentation est de 12 p.c. en regard de la période correspondante de 1940. Les expéditions de fer et d'acier et de produits forestiers continuent d'augmenter. Le trafic passant par le canal maritime de Welland a atteint une nouvelle cime de 12,900,000 tonnes en 1940, augmentation de 10 p.c. sur le record antérieur de 1939; les augmentations du charbon, du minerai, du sable et du gravier, des pétroles, de la fonte en gueuse, etc. ont plus que neutralisé la diminution de 1,059,000 tonnes de grains et autres produits agricoles. Les marchandises passant par les écluses canadiennes et américaines de Sault-Ste-Marie (principalement des expéditions de minerai de fer et de charbon entre les ports des Etats-Unis) se chiffrent à 89,858,000 tonnes, les plus considérables depuis 1929.

Le transport aérien a continué de s'accroître: le nombre de passagers payants a augmenté à 137,690 comparativement à 110,862 en 1939 et la longueur moyenne du voyage a augmenté de 197 à 279 milles. Le transport de marchandises (vers les ou des mines du nord) a diminué de 21,253,364 à 16,686,214 livres, mais le transport du courrier a augmenté de 1,900,000 livres en 1939 à 2,737,000 livres en 1940.

Commerce intérieur.—L'activité industrielle à son niveau le plus élevé dans l'histoire canadienne, l'expansion des bordereaux de paye, les salaires plus élevés et l'augmentation générale du pouvoir d'achat ont fourni un vif stimulant au commerce de détail. Plusieurs influences ont concouru à une augmentation marquée des achats au détail. Bien que les gains aient été généraux dans toutes les catégories de marchandises, l'avance a d'abord été très marquée pour les articles durables de consommation et a été attribuable aux remplacements retardés pendant quelques