

continent, comme résultat des efforts conjoints du Canada et des Etats-Unis. La mesure était destinée à faciliter le contrôle en répartissant le nombre de tonnes entre le divers producteurs. Une pénurie de papier à journal a été prévue en raison du plan visant à en restreindre la production pour la conservation de l'énergie et la libération d'hommes pour les forces armées et l'industrie du bois d'œuvre. Le coût des matériaux, de la main-d'œuvre et du transport a grandement dépassé celui des années d'avant-guerre, bien que le contrôle des prix et le rationnement aient décemment aidé à garder les frais dans les limites.

Manufactures.—La production secondaire a répondu aux besoins de guerre d'une façon spectaculaire et le passage à une économie totale de guerre a été pratiquement complété. Les gros objectifs d'approvisionnements de guerre ont coulé des manufactures canadiennes et les exigences établies pour la quatrième année des hostilités ont été atteintes. C'est un fait remarquable que chaque pièce d'outillage commandée dans les trois premières années de guerre a été livrée, et chaque année nouvelle révélait de nouveaux niveaux de production. A la fin de 1943 le programme de guerre avait atteint le point où une estimation fut faite afin de décider, à la lumière des conditions présentes à l'étranger, si quelques contrats importants pouvaient être réduits ou annulés et permettre ainsi la production d'approvisionnement civils si nécessaires. Des revisions durent aussi être faites en 1943-44 pour faire face aux besoins créés par les modes changeants de la guerre.

Construction.—L'industrie de la construction a été empêchée par le manque d'approvisionnements de répondre aux besoins des travailleurs dans les localités avoisinant les industries qui avaient pris de l'expansion. Quand la paix sera venue et que les restrictions de temps de guerre auront été levées, il apparaîtra sans doute une réserve de besoins qui fera bien augurer de la période d'après-guerre. Les nouvelles entreprises dans l'industrie de la construction, mesurées par les statistiques des contrats accordés et des permis de bâtir émis, ont enregistré un déclin marqué en 1943. Les quatre premiers mois de 1944 ont accusé une reprise, le gain des contrats sur la même période de 1943 n'étant pas moindre que 44 p.c.

Transports.—La leçon des guerres passées et l'expérience de la présente ont fait ressortir que les transports sont d'importance vitale pour un pays en guerre, et il est bon de remarquer que ce sont nos grands services de transport qui ont permis au Canada de jouer un rôle si remarquable dans la fourniture d'une bonne partie des armements, des munitions, des vivres et autres approvisionnement. Mais les facilités ferroviaires du Canada ont été lourdement taxées par l'expansion du rendement industriel: le mouvement des marchandises a été de 65 p.c. plus grand en 1943 qu'en 1939. Les chemins de fer ont non seulement dû s'occuper de l'augmentation énorme de leur commerce ordinaire, mais ils ont encore pris la place d'autres organismes de transport que les circonstances ont forcé de mettre de côté. Plusieurs vaisseaux des eaux intérieures ont été réquisitionnés pour transport océanique. La pénurie de gazoline a limité le transport routier et la ligne de conduite du Gouvernement durant la guerre a apporté d'excellents résultats et atteint un maximum de collaboration et de coordination.

Emploiement et gain.—Les grands exploits de production du Canada pendant 1943 ont été basés sur un emploi accru et sur une plus grande efficacité des travailleurs. Malgré l'absorption de plus de 200,000 adultes dans les forces armées pendant 1943, les effectifs moyens d'environ 14,500 gros employeurs de main-d'œuvre présentant des rapports mensuels au Bureau ont augmenté de 1,802,000 en 1942 à 1,912,000 en 1943, et atteint le maximum de 1,982,000 le 1er décembre. L'augmen-