

Manufactures.—L'un des événements de temps de guerre les plus importants est la contribution croissante des manufactures à la production nationale. Une grande partie de l'augmentation se concentre dans des industries de guerre telles que l'avionnerie, la construction navale et les munitions de divers genres et elle est accompagnée de la construction et de l'outillage d'un grand nombre de nouveaux établissements effectués en vertu d'un programme financé par l'Etat. A la fin de la guerre, au moment où ces industries sont contraintes de réduire brusquement leur production, plusieurs de ces manufactures passent à des utilisations de temps de paix. Certaines sont vendues à de nouvelles industries ou à des industries qui grandissent; d'autres sont achetées directement par la compagnie qui les avaient administrées durant la guerre.

Jusqu'à quel point ce déplacement de l'industrie durant la guerre vers les manufactures persistera-t-il sur une base permanente? Il n'y a rien de bien défini à ce sujet. La nouvelle industrie canadienne de caoutchouc synthétique, de même que l'industrie fortement agrandie de l'acier, sont deux exemples d'une puissance productive accrue qui s'est maintenue à un niveau élevée. Les appareils électriques sont une industrie qui a pris de la taille; ils emploient présentement deux fois plus de personnes qu'avant la guerre. D'autre part, en raison de la demande intense pour des marchandises de tous genres, le Canada importe de nombreux articles manufacturés qui pourront être produits en plus grande quantité au pays même lorsque les pénuries seront moins aiguës. L'emploi dans les manufactures fléchit brusquement à la fin de la guerre mais, à mesure que s'opère la reconversion, il se redresse rapidement pour atteindre en juin 1947 environ 27 p. 100 de l'emploi total.

Transports.—À certains points de vue, le retour à une production de paix a alourdi plutôt que soulagé le fardeau des chemins de fer canadiens. Les chargements de wagons se sont élevés jusqu'à la limite du matériel disponible et il a fallu recourir à des priorités pour pouvoir répondre aux besoins les plus pressants. Ce problème a été accentué par la nécessité de détourner du grain au charbon la navigation des lacs à l'automne de 1946, avec le résultat que durant l'hiver de 1946, les chemins de fer ont dû halier vers les points d'exportation une grande quantité de grain qui normalement eût été expédiée par eau. L'augmentation du matériel ferroviaire a été retardée tandis que la production canadienne de wagons et de locomotives a été expédiée en bonne partie aux pays étrangers au cours de la première année d'après-guerre. Ce n'est qu'en 1947 que les chemins de fer canadiens ont donné des commandes importantes. En face de frais croissants, ils ont demandé la permission d'augmenter leur tarif-marchandises de 20 p. 100 et leur requête est présentement étudiée par la Commission des transports.

Finance.—Les dépenses du gouvernement diminuent brusquement à la fin de la guerre mais, les revenus, malgré l'abaissement des taxes, se maintiennent au point de déterminer un excédent de 352 millions de dollars pour l'année financière de 1946-1947. De nouvelles réductions de l'impôt sur le revenu personnel entrent en vigueur le 1er juillet 1947 et la taxe de 15 p. 100 sur les surplus de bénéfices disparaîtra à la fin de 1947. Au cours de la présente année, les revenus restent plus élevés que les dépenses et au cours des quatre premiers mois de l'année financière un surplus de \$388,300,000 est accumulé. En raison d'impôts moins élevés durant la dernière partie de l'année, ce surplus ne se maintiendra pas au même niveau élevé. Il a aidé cependant à atténuer la pression inflationniste au cours de la période actuelle.