

Au commencement de janvier 1947, les fonctions de ce service sont transférées au nouveau Service de l'économie des transports responsable envers la Commission canadienne des transports. Ce service s'occupe de tous les aspects du transport qui se rattachent au développement, à la réunion de renseignements statistiques, aux analyses économiques et aux conseils relatifs aux problèmes du transport (voir p. 688).

Comité spécial de la dépréciation.—Ce comité voit à approuver les demandes de dépréciation spéciale accordée en vue d'encourager la réadaptation, la modernisation et l'expansion de l'industrie canadienne (voir p. 867 de l'*Annuaire* de 1946). Les demandes approuvées par le Comité au cours de la deuxième année d'après-guerre sont beaucoup plus nombreuses que celles de la période précédente. Entre novembre 1944 et le milieu de 1946, le Comité approuve des demandes de dépréciation spéciale pour un montant de 400 millions de dollars environ, tandis qu'au cours de l'année suivante un montant de plus de 900 millions est approuvé, soit un total de plus de 1,300 millions de dollars pour la période entière durant laquelle ces avantages sont accordés. La dépréciation spéciale est une mesure prise en vue de répondre aux besoins particuliers de transition. Seules ont été approuvées les demandes reçues avant mars 1947, pour des entreprises devant être terminées avant le 31 mars 1949. En vertu de l'arrêté en conseil C.P. 2487, du 24 juin 1947, font exception les navires obtenus de la Corporation des biens de guerre ou construits dans les chantiers maritimes canadiens au cours de la période du 1er avril 1947 au 31 décembre 1949. Un navire, ou la partie d'un navire, construit durant cette période, est sujet à la dépréciation spéciale.

Compagnies de la Couronne et organismes indépendants

Commission maritime canadienne.—La marine marchande et l'industrie de la construction maritime au Canada, après des débuts très modestes, se sont développées à un tel point que le pays possède aujourd'hui la quatrième marine marchande du monde, ainsi que de grandes facilités pour la construction et la réparation des vaisseaux. Afin d'unifier l'administration publique et d'encourager cette activité, le Parlement a autorisé à l'été de 1947 l'établissement d'une Commission maritime canadienne relevant du ministère des Transports (bill 336). La Commission, composée de trois membres, est chargée de recommander au ministre les méthodes et mesures qu'elle juge nécessaires à la mise en service, à l'entretien, au recrutement des équipages et au développement, d'une marine marchande et d'une industrie de construction et de réparation de navires; elle est aussi chargée de remplir des fonctions au nom du ministre des Transports aux termes de la loi de la marine marchande du Canada, 1934, et d'administrer les subventions maritimes.

Polymer Corporation.—En 1943, lorsque les sources d'approvisionnement de caoutchouc naturel ont été coupées par le Japon, une usine de 51 millions de dollars a été érigée à Sarnia (Ont.), comme compagnie de la Couronne—Polymer Corporation—pour la fabrication de caoutchouc synthétique. L'usine peut maintenant produire 48,000 tonnes de caoutchouc synthétique par année. Elle fabrique en plus une grande variété de sous-produits, y compris des gaz hydrocarbonés, de l'éthylène, du butane, de l'isobutylène, du butylène, du propane et du styrène. Ces derniers ont servi de base à l'établissement d'un bon nombre d'industries supplémentaires dans la région de Sarnia.

L'organisation de la Polymer Corporation est celle d'une compagnie coordonnatrice chargée de la régie financière et administrative de compagnies indépendantes. Ce sont: (1) la Dow Chemical Co., fabricant des ingrédients de base; (2) la St.