

Au nombre des industries qui, dès 1948, éprouvèrent de dures difficultés, on peut compter la construction de navires et les industries de la marine marchande. Afin de leur procurer du travail, on les a autorisées à vendre à l'étranger des vaisseaux qu'elles avaient acquis de la Corporation des biens de guerre pourvu que les sommes réalisées, avec certaines exceptions, soient affectées au remplacement des navires vendus par des navires plus modernes construits dans des chantiers canadiens. De plus, le gouvernement a commandé aux chantiers canadiens en 1949 la construction d'un certain nombre de vaisseaux de guerre et autres pour les ministères de l'État qui font usage d'équipement flottant. Tard en 1949, le gouvernement a annoncé qu'une loi serait présentée en 1950 pourvoyant à une subvention de trois millions afin d'assurer durant un an l'exploitation de plus de 40 vaisseaux immatriculés au Canada et de permettre de libérer de l'immatriculation canadienne d'autres navires pourvu qu'ils soient remis à la disposition du Canada et de ses alliés advenant une crise.

Le soutien des prix agricoles a été étendu à la récolte de pommes de 1948-1949 en Colombie-Britannique et en Nouvelle-Écosse, et à la récolte de pommes de terre au Nouveau-Brunswick et dans l'Île du Prince-Édouard. En 1949 et jusqu'en 1950, les prix du beurre, du lait écrémé séché et du fromage cheddar ont aussi été soutenus. La somme maximum exigée pour le financement de ces opérations a été d'environ 40 millions de dollars, mais le coût net, une fois les excédents écoulés, sera probablement de moins de 10 millions. La Commission du soutien des prix des produits de la pêche, instituée pour venir en aide aux pêcheurs en eaux intérieures, a acheté quelque 3,400,000 livres de poisson de la pêche de l'hiver. En 1948, le gouvernement fédéral a étendu les pouvoirs de la Commission canadienne du blé à l'avoine et à l'orge. Après l'adoption de lois analogues par les gouvernements des trois provinces intéressées, la Commission est devenue le seul agent autorisé à écouler l'avoine et l'orge de l'Ouest durant la campagne agricole de 1949-1950.

Le gouvernement subventionne depuis plusieurs années le mouvement du charbon canadien de l'Est et de l'Ouest du Canada vers les marchés des provinces du centre. En 1949, en vertu du décret du conseil C.P. 1094, du 15 mars, les dispositions déjà existantes relativement à la subvention à l'égard du mouvement du charbon de la Colombie-Britannique vers les marchés d'exportation autres que les États-Unis ont été étendues au charbon de l'Alberta. Le 26 avril, les décrets du conseil C.P. 1653 et 1654 ont autorisé le versement d'une subvention à l'égard du mouvement par chemin de fer, vers le Québec, du charbon de certaines catégories de mines de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, à un tarif spécial de 50 p. 100 du tarif en vigueur plutôt qu'au tarif régulier de 30 p. 100. Cette disposition ne valait cependant que pour les mois de l'été et la subvention a pris fin le 30 septembre. Le mouvement du charbon canadien vers les provinces du centre a sensiblement augmenté au cours de l'année. En décembre 1949, le Parlement, en vue d'augmenter la production, a adopté une loi en vertu de laquelle des prêts à concurrence de 10 millions de dollars pourront être consentis aux producteurs de charbon des provinces de l'Atlantique.

L'immigration au Canada est considérable depuis la guerre. Les premiers mouvements se composaient en bonne partie de familles d'anciens combattants revenant au pays. Plus tard, ils se composaient de particuliers cherchant à s'établir au pays et de personnes déplacées. En 1948, quelque 125,000 immigrants sont arrivés au Canada et en 1949, environ 95,000. Ce mouvement d'entrée donne des signes de fléchissement en 1950, parce qu'il est plus difficile de trouver des