

prix plus élevé qu'en 1948 et des exportations plus fortes d'aluminium, de nickel et d'aéronefs. Par contre, des exportations importantes, comme le bacon, les œufs, la farine et le bois d'œuvre, sont en forte diminution. Les exportations totales au reste de la zone sterling augmentent en 1949 à cause des expéditions exceptionnellement considérables de blé, de locomotives et de matériel de chemin de fer à l'Afrique du Sud anglaise et à l'Inde, expéditions qui sont nulles en 1950. Ce genre d'exportations compensent la vive diminution des exportations à d'autres parties de la zone sterling, comme les Antilles britanniques. La première moitié de 1950, la balance des exportations se trouve fort diminuée.

En 1949, les importations canadiennes en provenance du Royaume-Uni n'augmentent que modérément. Les automobiles et les autres produits des métaux surtout participent à l'augmentation, qui est en partie compensée par la diminution des importations d'autres denrées, surtout certains genres de textiles. L'offre de denrées au Royaume-Uni reste restreinte par rapport à la demande exceptionnellement forte en zone sterling et ailleurs. En 1949, le grand changement des importations venant du reste de la zone sterling consiste en ce que le Canada a acheté du sucre plutôt dans les pays du Commonwealth; par contre, certaines autres denrées, comme le jute et le caoutchouc, sont en baisse. A la suite de la dévaluation de la livre sterling en septembre 1949, le volume des importations a augmenté au cours des derniers mois de l'année et au commencement de 1950.

Les changements ci-dessus du commerce des denrées avec le Royaume-Uni se traduisent par une simple diminution de 15 millions du solde des exportations en 1949. Le plus gros de la diminution de 43 millions du surplus du compte courant des échanges avec le Royaume-Uni se produit dans d'autres articles courants, surtout les recettes provenant du transport terrestre et maritime et les transferts de fonds d'immigrants. La baisse des recettes du transport maritime tient aux dépenses moindres des navires britanniques dans les ports canadiens et aux revenus plus faibles des compagnies canadiennes de navigation qui s'occupent du transport des exportations au Royaume-Uni. La baisse des fonds d'immigrants reflète le grand ralentissement de l'immigration conjugué avec les restrictions britanniques, adoptées en 1948, aux fonds que peuvent emporter les immigrants. Les dépenses de voyage des Canadiens au Royaume-Uni, les paiements d'intérêt et de dividendes aux portefeuillistes britanniques et les transferts de fonds d'immigrants et d'héritages canadiens accusent une augmentation sensible. Les dépenses des voyageurs canadiens au Royaume-Uni augmentent d'un tiers sur l'année précédente.

C'est le prêt canadien de 1,250 millions, dont les tirages jusqu'à la fin de 1949 atteignent 1,135 millions, qui finance le gros du déficit britannique vis-à-vis du Canada. Les tirages, qui ont été le plus considérables en 1946 et 1947, se chiffrent par 120 millions en 1949. Ils se continuent au même rythme de 10 millions par mois au début de 1950.

La balance de tous les autres mouvements de capitaux en 1949 accuse un solde d'entrées à cause d'une forte augmentation des soldes de la zone sterling au Canada. Les remboursements de \$5,200,000 sur le prêt de 1942 sont bien moins élevés que ceux des années précédentes: il reste encore \$298,900,000 à payer à la fin de 1949.