

**Transports.**—Les chemins de fer ont profité du relèvement des affaires et de la récolte la plus abondante depuis 1928 dans l'Ouest du Canada. L'effort de guerre du Canada a aussi déclenché une forte demande de facilités de transport, de sorte que les compagnies ont dû acheter du matériel roulant additionnel en 1939. Le transport des marchandises par chemin de fer enregistre une bonne avance sur l'année précédente, les chargements de wagons étant de 2,548,964 comparativement à 2,428,526. Au cours des huit premiers mois de la guerre, les recettes des deux principaux réseaux ferroviaires accusent des augmentations de près de 25 p.c. dans le cas du C.N.R. et de 16 p.c. dans celui du C.P.R. comparativement aux mois correspondants l'année précédente. Les chargements de wagons, au cours des trente premières semaines de 1940, sont de 1,521,000, soit un gain de 221,000 ou 17 p.c. sur les mêmes semaines en 1939.

Le transport aérien a fait des progrès rapides au Canada en 1939. Les Lignes Aériennes Trans-Canada ont inauguré une ligne principale pour passagers de Moncton à Vancouver avec embranchements vers les principales villes de chaque province. Il existe maintenant aussi une aéroposte quotidienne. Assistance a été prêtée aux municipalités désireuses de construire des aéroports et d'améliorer ceux qui existaient déjà. Près de 2,000,000 de livres de matières postales et 22,000,000 de livres de marchandises ont été transportées au cours de l'année.

**Navigation.**—L'incertitude de la situation internationale a grandement bouleversé le monde de la navigation en 1939-40. Il en est résulté une confusion dans les taux, les risques d'assurance, les embargos et les contrôles, qui a sensiblement désorganisé le trafic normal. La navigation dans le port de Montréal diminue de 12 p.c. en 1939 en regard de 1938, en raison du printemps tardif et d'une plus grande utilisation des autres ports. La navigation intérieure par les canaux accuse une amélioration générale en 1939. Les forts mouvements de minerai de fer et de blé par les écluses du Sault-Ste-Marie augmentent le trafic de celles-ci de 40,000,000 de tonnes en 1938 à 70,000,000 en 1939. Sur le canal Welland, le mouvement moindre du maïs et de l'orge a plus que renversé les gains relevés dans le charbon, le minerai de fer, le fer et l'acier, et le pétrole, et le trafic global décline de 900,000 tonnes ou de 7 p.c. Le réseau de canaux du St-Laurent se ressent aussi du déclin sur le canal Welland, le tonnage global de son trafic tombant de 9,236,318 en 1938 à 8,340,165 en 1939. Les statistiques des premiers mois de 1940 indiquent une nouvelle augmentation considérable du trafic par les canaux canadiens.

**Construction.**—Le montant d'affaires nouvelles obtenues par l'industrie de la construction en 1939 est à peu près le même que l'année précédente. Le total est de \$187,178,500, dont \$82,600,000 en Ontario. Les nouvelles constructions et additions absorbent 12.2 p.c. de toute la construction de l'année. La somme de \$23,565,400 pour la construction de routes constitue une augmentation de 40.8 p.c. sur 1938.

Les permis de bâtir sont de \$59,500,000 comparativement à \$60,900,000 en 1938, déclin de 2.3 p.c. Il est probable que les opérations du bâtiment ne sombreront pas dans un marasme comme celui de 1915, grâce au vaste programme de construction de guerre qui vient s'ajouter à la construction privée. Au cours des six premiers mois de l'année actuelle, la valeur des contrats avance de 50 p.c. sur les mois correspondants de 1939, tandis que les permis de bâtir pour leur part accusent l'excellente avance de \$26,900,000 à \$34,200,000 ou 28 p.c.

**Energie électrique.**—L'utilisation de l'énergie hydroélectrique s'est vulgarisée rapidement au Canada et elle a joué un rôle de premier plan dans l'évolu-