

plus favorisée sans distinction. La plupart des concessions tarifaires consenties en vertu des 20 annexes de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce ont été mises en vigueur provisoirement par les parties contractantes. Le Canada a consenti des concessions provisoires aux autres pays à l'égard d'environ 1,000 des 2,000 postes du tarif douanier, concessions dont la moitié environ constituent une réduction des taux de la nation la plus favorisée et le reste, une fixation des taux existants pour en empêcher l'augmentation. Les concessions s'étendent aux deux tiers environ de la valeur des importations du Canada. En retour, le Canada obtient des concessions équivalant aux trois quarts de la valeur de ses exportations des autres parties contractantes.

A l'heure actuelle, le Canada fait le commerce en vertu d'accords formels d'un genre ou d'un autre avec 49 pays qui tous, excepté le Paraguay, échangent avec le Canada le traitement de la nation la plus favorisée. (Voir chapitre XXI.)

### Problèmes spéciaux de l'industrie

Le niveau élevé de l'activité économique depuis la fin de la guerre a restreint au minimum le développement de conditions économiques défavorables dans l'industrie canadienne en général. L'industrie de l'or fait cependant exception. La hausse des frais d'extraction et la fixation du prix de l'or ont rendu improfitable l'exploitation des propriétés à faible teneur. Le gouvernement en 1948 a accordé une aide pécuniaire pour contre-balancer les frais croissants.

L'industrie de la construction de navires, qui a pris une vaste expansion durant la guerre, a pu se maintenir fort active après la guerre, mais, tard en 1948, il y a eu fléchissement, les commandes étrangères touchant à leur fin. En raison des difficultés de change qui se répandent de plus en plus à travers le monde, la flotte marchande du Canada a vu ses affaires et ses revenus périliter en 1948. En 1947, la Commission maritime canadienne a été établie et chargée de recommander les méthodes et les mesures à adopter pour la mise en service, l'entretien, l'équipement en hommes et le développement d'une marine marchande et d'une industrie de construction et de réparation et d'administrer les subventions. Lorsque les taux spéciaux de dépréciation pour fins d'impôt sur le revenu furent abolis, le 31 mars 1947, ils ont été maintenus à l'égard des navires acquis de la Corporation des biens de guerre ou construits dans des chantiers canadiens entre le 1<sup>er</sup> avril 1947 et le 31 décembre 1948. Comme il semblait nécessaire de réduire dans une certaine mesure l'importance numérique de la marine marchande du Canada et afin d'encourager le remplacement des vaisseaux de temps de guerre les plus anciens par des navires plus dispendieux mais aussi plus modernes et plus efficaces, les sociétés de navigation canadiennes ont été autorisées à vendre à l'étranger un certain nombre de vaisseaux acquis de la Corporation des biens de guerre. Afin d'assurer que les sommes ainsi réalisées soient dépensées dans les chantiers canadiens, pourvu que ceux-ci puissent fournir des navires convenables, il faut que les commandes passées à l'étranger soient approuvées par la Commission maritime canadienne.

Le grand événement intéressant les problèmes spéciaux de l'industrie a été l'effort du gouvernement en vue de fournir aux groupements de cultivateurs et de pêcheurs une base économique plus stable que celle des années de dépression antérieures à la guerre. Dans le cas des groupements agricoles, par exemple, cela a supposé une répartition plus égale du revenu entre les producteurs de céréales de l'Ouest du Canada au moyen du programme de paiements de la Commission du