

PARTIE VI.—AUTOMOBILISME.

Les premiers véhicules automoteurs étaient mûs par la vapeur; la construction d'un moteur à gazoline par Daimler en 1884 donna naissance à l'automobile. Jusqu'en 1900 cette industrie était presque exclusivement française, la France possédant à cette date plus de la moitié des 10,000 automobiles existant en Europe; à ce moment, les États-Unis n'en avaient pas plus de 700. Peu de temps après, la fabrication de l'automobile Ford fut le point de départ d'une concurrence acharnée, tendant à abaisser le prix des automobiles et à les mettre à la portée des classes moyennes, les bénéfices des fabricants devant résulter plutôt de la production en série que des prix élevés. La ville de Détroit devint le centre de l'industrie de l'automobile aux États-Unis et le rivage canadien de la rivière Détroit vit la naissance de cette industrie au Canada. Comme résultat immédiat, la population de certaines villes frontières, telles que Windsor, Walkerville et Sandwich, augmenta considérablement au cours des dix dernières années, tandis que Ford City, qui n'existait pas en 1911, avait 5,870 habitants en 1921 et 13,105, selon les évaluateurs municipaux, en 1927, quand l'ensemble des cités du littoral dépassait 97,000 âmes. Toutefois, des raisons d'ordre régional ont, au cours des dernières années, déplacé l'axe de cette industrie, si bien que les régions de Toronto et Oshawa rivalisent aujourd'hui avec les anciennes usines établies sur les rives de la rivière Détroit.

Comme maintes autres inventions, l'automobile fut d'abord un jouet, puis un objet de luxe à la portée des riches; maintenant il est devenu le confort des classes aisées et est en passe de devenir une nécessité de la vie pour les masses. Dans les dernières années, son usage s'est énormément accru pour la satisfaction des besoins du commerce et aujourd'hui, la grande majorité de ces véhicules constitue une économie substantielle de temps ou d'argent pour leurs possesseurs, compensant partiellement ou totalement le coût de leur entretien. Tout récemment, le camion automobile ou automobile à marchandises et l'autobus ont pris une importance économique énorme; c'est pourquoi ils se trouvent cette année classifiés séparément dans le tableau 34 de ce chapitre.

Dans un rapport officiel récent on peut lire cette appréciation: "L'industrie des transports par automobile commence à faire sentir ses effets en ce pays, tant au point de vue des voyageurs que des marchandises. Les chemins de fer dédaignent le transport de marchandises en quantités inférieures à un wagon complet, ce qui favorise l'action des camions automobiles, surtout dans les régions où les routes sont bonnes". Il est probable que la surélévation des tarifs de transport des voyageurs et des marchandises par les chemins de fer est la principale cause de la stagnation relative de leurs opérations depuis quelques années (voir tableau 8 de ce chapitre), mais il convient aussi de faire état de la concurrence qui leur est faite par l'automobilisme. De plus, une certaine partie des transports autrefois effectués par eau sont maintenant confiés à ces distributeurs plus modernes et plus rapides.

La fabrication des automobiles au Canada, commencée vers 1905, a fait des progrès surprenants. Suivant le mouvement inauguré aux États-Unis, elle a adopté le procédé de la construction en série, ce qui amena la disparition des petits fabricants, absorbés par les grandes compagnies. On trouvera, pages 444-448 de l'Annuaire de 1924, un brève étude consacrée à cette industrie, accompagnée de la statistique de sa production.

Section I.—Statistiques des automobiles.

Enregistrement.—L'usage des automobiles s'est propagé au Canada avec une grande rapidité. En 1904, la province d'Ontario n'en possédait que 535. En 1907, six de nos provinces en avaient 2,130 et en 1908 on en comptait 3,033 dans huit provinces, ce mode de locomotion étant alors prohibé dans l'Île du Prince-Edouard.