

possédant à cette date plus de la moitié des 10,000 automobiles existant en Europe; à ce moment, les Etats-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 fabrication en série que des prix élevés. La ville de Détroit devint le centre de l'industrie de l'automobile aux Etats-Unis et la rive canadienne 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 aux cours des dix dernières années, tandis que Ford City (aujourd'hui Windsor-Est), qui n'existait pas en 1911, avait 5,870 habitants en 1921 et 14,251 en 1931 quand l'ensemble de ces villes limitrophes atteignait 98,179 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 une nécessité de la vie pour une grande partie de la population. Ces dernières années, le camion automobile et l'autobus ont pris une importance économique énorme, aussi sont-ils classifiés séparément dans le tableau 35.

L'industrie des transports par automobile a fait sentir jusqu'ici ses effets sur le trafic voyageur des chemins de fer et des tramways électriques plutôt que sur les transports commerciaux. Dix tramways électriques interurbains et huit urbains ont récemment discontinué leur service, tandis que le trafic-voyageur sur les tramways électriques de moindre importance, ainsi que les chemins de fer, a diminué au cours de la dernière décade, au lieu d'augmenter avec la population. Ce détournement du trafic-voyageur est attribuable en grande partie à l'automobile privée, quoique l'autobus devienne de plus en plus important, desservant maintenant tous les endroits entre les grands centres. Le camion automobile transporte un volume de plus en plus considérable de marchandises; cependant, il n'y a encore aucune statistique indiquant le tonnage transporté.

La fabrication de l'automobile au Canada a fait des progrès rapides depuis son début en 1905. Suivant le mouvement inauguré aux Etats-Unis, elle a adopté le procédé de la construction sur une plus grande échelle et l'absorption des petites compagnies par les grandes. On trouvera pages 444-448 de l'Annuaire de 1924, une brève étude de cette industrie, tandis que le chapitre XIV de ce volume donne la statistique plus récente de la production.

Section 1.—Statistique des automobiles.¹

Enregistrement.—L'usage de l'automobile s'est vulgarisé 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 les huit provinces, ce mode de locomotion étant alors prohibé dans l'île du Prince-Edouard. De ces modestes débuts on voit au tableau 34 qu'il a été compté 1,206,836 automobiles en 1931, bien qu'il y ait eu une diminution en cette année, attribuable à la dépression générale et au marasme qui sévit dans l'Ouest. Le tableau 35 donne par provinces le nombre de voitures enregistrées en 1931, les classifiant en voitures de promenade, camions, omnibus et motocyclettes.

¹ Révisé par G. S. Wrong, B.Sc., chef de la Division des transports et des utilités publiques du Bureau. Cette section publie des rapports annuels sur les chemins de fer et plusieurs autres sujets.