

parmi les plus grandes et les plus parfaites au monde. Une fois en œuvre, ces établissements étaient en mesure de bénéficier de l'économie dérivée de la production massive. Une énergie hydraulique à bon marché, de nombreux sous-produits et des emplacements situés à proximité des massifs de minerais sont autant d'autres avantages qui ont permis aux usines canadiennes de placer d'imposantes quantités de métaux affinés sur les marchés mondiaux à des prix concurrentiels. Malheureusement, ils devaient bientôt faire face au fléchissement général de la demande industrielle concernant les métaux qui a marqué les premières années 1930. Les tarifs élevés des États-Unis ont aussi restreint les ventes à ce pays. Vers 1935, le redressement industriel et les premières phases du réarmement européen ont ramené la production à un haut niveau. Durant la seconde guerre mondiale, de nombreux massifs de minerais ont été classés "à haute teneur". On en extrayait le meilleur et laissait de côté le minerai à basse teneur. Après la guerre, la production a diminué, non seulement à cause de la demande moins forte, mais aussi parce qu'on est revenu à de meilleures méthodes de conservation. Une technique améliorée a permis de traiter de la pierre qu'autrefois on aurait considérée comme déchet. Cependant, ces dernières années ont vu la demande pour les besoins de défense augmenter et la production des métaux communs du Canada, en 1952, a atteint un sommet d'après-guerre. Bien que la production de cuivre ait fléchi de 4 p. 100 par suite d'une grève, la production de tous les autres principaux métaux communs a augmenté sur l'année précédente. La production de nickel a augmenté de 2 p. 100, celle de plomb, de 7 p. 100, celle de zinc, de 9 p. 100 et celle d'aluminium, de 12 p. 100.

Le groupe du matériel de transport comprend trois des principales industries du Canada: les véhicules automobiles occupent le quatrième rang avec une production de 767 millions de dollars; le matériel roulant ferroviaire, le neuvième (332 millions); et les pièces de véhicules automobiles, le douzième (277 millions). L'établissement et la croissance rapide de l'industrie-automobile au Canada a été particulièrement influencée par les premières mesures tarifaires, par la forte demande de véhicules de type nord-américain dans plusieurs pays du Commonwealth, et par les préférences commerciales accordées au Canada par quelques-uns de ces pays. L'industrie a aussi été favorisée par la possibilité, pour les États-Unis, de fournir des pièces constitutives et de rechange à bon marché, de céder la propriété industrielle, et d'apporter les connaissances techniques et administratives, de même que les facilités de recherche et d'importantes mises de fond. Durant la période d'après-guerre, l'industrie canadienne de véhicules automobiles a triplé sa productivité. En 1939, on comptait une voiture particulière par 9.5 personnes au pays; en 1952, il y en avait une pour 6.3 personnes. En cette dernière année, l'industrie a été particulièrement encouragée par la diminution, en avril et en mai, des taxes d'accise et par la suppression des règlements touchant le crédit au consommateur. Les ventes domestiques se sont multipliées rapidement et, aidées d'importantes commandes de l'étranger et de contrats de défense, elles ont maintenu l'industrie en pleine effervescence le reste de l'année.

L'industrie du matériel ferroviaire roulant du Canada a joui de périodes d'activité extraordinaire durant et immédiatement après les deux guerres mondiales. Elle a aussi bénéficié de plusieurs années de prospérité relative durant les années 1920 pour devenir l'une des industries les moins prospères quelques années plus tard. En général, le niveau de l'activité de cette industrie a été étroitement lié à la situation financière des chemins de fer canadiens. Les installations des fabricants de loco-