

motives et de wagons, qui dépendent presque entièrement des nouveaux programmes d'immobilisations des sociétés de chemins de fer dans le matériel roulant, n'ont servi que de façon intermittente et souvent les usines ont longtemps chômé. D'autre part, il a fallu maintenir en permanence les dépenses de réparation et d'entretien, de sorte que les ateliers ferroviaires et les fournisseurs de pièces ont moins souffert que d'autres des fluctuations extrêmes de la production et de l'emploi. Les exportations de matériel roulant étaient plutôt peu volumineuses avant 1944. En cette année, les pays d'Europe ont mis sur pied un programme de restauration de leurs chemins de fer et les commandes de la France, de la Belgique, de l'Inde, de l'Afrique du Sud et de la Rhodésie ainsi que celles des pays du Moyen-Orient et de l'Amérique du Sud ont été exécutées.

L'industrie des dérivés du pétrole, cinquième en importance au Canada, a atteint une valeur brute de production de 660 millions de dollars en 1952, ce qui a eu une très grande portée sur la balance canadienne des paiements internationaux et une importance d'ordre stratégique au point de vue de la défense de l'Amérique du Nord. En volume comme en valeur, la production mondiale de pétrole brut est l'un des éléments les plus importants des échanges internationaux. L'industrialisation croissante du Canada se traduit par le rythme auquel on emploie le pétrole brut, dont la consommation par habitant, au pays, est la deuxième en importance dans le monde entier. L'emploi du pétrole est passé par trois phases définies: la première, commencée peu après 1860, reposait sur le kérosène, mais on accepta bientôt les distillations plus légères comme succédanés à bon marché et efficaces. D'autres distillés, qui composent la mixture riche et complexe des hydrocarbures dans le pétrole brut et varient des gaz humides et très volatiles aux pétroles lourds, aux cires et aux asphaltes, dépassaient les connaissances techniques et la capacité d'absorption de l'économie d'alors. La première guerre mondiale et le plein développement du moteur à explosions ont caractérisé la deuxième phase. Le coût de l'essence a sensiblement augmenté et les sondages et les forages se sont multipliés à travers le monde. En 1930, il y avait partout un excédent de production et, une fois de plus et à partir de cette année-là jusqu'à la seconde guerre mondiale, la productivité est demeurée de 20 à 25 p. 100 en excédent dans toutes les branches de l'industrie. Comme la consommation de kérosène allait diminuant et celle d'essence allait augmentant, les distillés moyens et les plus lourds noyaient le marché et étaient souvent vendus à des prix dérisoires. La troisième phase, née de la seconde guerre mondiale, s'affirme actuellement. Pour la première fois, la plupart des raffineries ont peu de produits en excédent. A peu près tout est vendu, jusqu'au dernier baril de pétrole, car il est maintenant possible d'ajuster la production aux fluctuations du marché. Tout cet appareil repose sur les installations et les techniques nouvelles de raffinage employées dans le fractionnement des pétroles lourds en pétroles plus légers et, ce qui est encore plus important, sur le chauffage ménager à l'huile et sur le moteur diesel. La consommation de produits moyens de la distillation a augmenté beaucoup plus rapidement que celle de l'essence ces dernières années et partage dans une bonne mesure la demande croissante concernant le pétrole brut. Bien que l'histoire de l'industrie du pétrole brut au Canada remonte à près de 100 ans, la production ne s'est ressentie des sondages de reconnaissance qu'à compter de 1936, lorsque la vallée Turner est devenue un champ pétrolifère important. Des découvertes de peu d'importance commerciale avaient déjà été faites çà et là et on avait trouvé du gaz naturel en abondance. A l'exception de la découverte d'huile lourde à Lloydminster en 1944, rien d'important ne s'est produit jusqu'à la découverte du champ Leduc en 1947. La production avait di-