

leurs méthodes de conservation. Une technique améliorée a permis de traiter des roches qu'autrefois on aurait considérées comme déchet. Cependant, ces dernières années, les besoins accrus de la défense et l'économie civile grandement amplifiée ont abouti à une production de métaux communs sans précédent en 1953. Bien que la production de cuivre ait diminué de 2 p. 100, celle de tous les autres principaux métaux communs a augmenté sur 1952. Le nickel a augmenté de 2 p. 100, le plomb, de 15 p. 100, le zinc, de 8 p. 100, l'aluminium, de 10 p. 100, et le minerai de fer, de 23 p. 100.

Le groupe du matériel de transport comprend quatre des principales industries du Canada: les véhicules automobiles occupent le troisième rang (836 millions de dollars); les avions et pièces, le huitième (399 millions); le matériel roulant ferroviaire, le dixième (338 millions); et les pièces de véhicules automobiles, le onzième (308 millions). L'établissement et la croissance rapide de l'industrie automobile au Canada a été particulièrement influencée par les mesures douanières prises dès ses débuts, 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 bénéficié de ce que les États-Unis ont pu fournir des pièces constituanes et détachées bon marché, des propriétés industrielles, des connaissances techniques et administratives, de même que des moyens de recherche et d'importantes mises de fond. Durant la période d'après-guerre, l'industrie automobile canadienne a plus que triplé ses ventes. En 1939, on comptait une voiture particulière pour 9.5 personnes au pays; en 1953, il y en avait une pour 5.9. La proportion, en 1953, pour tous les genres de véhicules automobiles était d'une voiture pour 4.3 personnes.

L'industrie des avions et pièces a vu sa croissance s'accélérer par suite du programme de production de défense mis en route au début de la guerre de Corée, en 1950. Les faits saillants ont été la fabrication totalement canadienne d'un chasseur à long rayon d'action pour la défense du Nord et la production de plusieurs types d'avions de défense des États-Unis. Du côté civil, on a construit divers types d'avions de transport des voyageurs, adaptés aux conditions de vol, au Canada, surtout dans les immenses régions septentrionales. Ils ont été bien reçus des acheteurs étrangers, comme de ceux du pays. L'expansion de la production d'avions a aidé les fabriques canadiennes à mettre sur pied les installations nécessaires pour produire de nouveaux articles, tels les instruments d'avions, les roulements à aiguilles et certains alliages capables de résister à la chaleur des moteurs à réaction.

L'industrie du matériel ferroviaire roulant a connu des périodes d'activité sans précédent 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, l'activité de cette industrie a été étroitement liée à la situation financière des chemins de fer canadiens. Les installations des fabricants de locomotives 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, les dépenses de réparation et d'entretien ne pouvant cesser, les ateliers ferroviaires et les fournisseurs de pièces ont moins que d'autres connu des fluctuations extrêmes de la production et de l'emploi. De 1951 à 1953, les ventes de l'industrie ont augmenté.

L'industrie des dérivés du pétrole, cinquième en importance au Canada, a atteint une valeur brute de production de 695 millions de dollars en 1953, l'industrie compte beaucoup dans la balance canadienne des paiements internationaux et importe grandement