

Cette industrie fait voir un essor considérable depuis quelques années, allant de pair avec l'essor général du Canada. Des études spéciales ont révélé que l'utilisation nette d'énergie au Canada est passé d'environ 1,088 quadrillions d'unités (B.Th.U.) de chaleur en 1926 à environ 2,171 quadrillions en 1952. Cette augmentation provient jusqu'à un certain point de l'accroissement de la population, mais en raison de l'utilisation plus généralisée de l'énergie, la quantité nette utilisée par habitant est passée de 115 millions d'unités en 1926 à 151 millions en 1952. Durant la période dont il s'agit, les combustibles liquides à base de pétrole ont pris beaucoup d'importance dans l'ensemble du domaine de l'énergie au Canada. En 1926, ils avaient été la source d'environ 9 p. 100 de la consommation nette d'énergie au Canada, tandis qu'en 1952, cette proportion a atteint environ 37 p. 100. Ce progrès découle d'une utilisation plus étendue par l'industrie, d'un fort accroissement de la consommation d'huile pour le chauffage des maisons d'habitation et des édifices, et de la mise en service de locomotives diesel par les chemins de fer.

Trois des quinze plus grandes industries manufacturières produisent du matériel de transport. Au quatrième rang vient l'industrie de l'automobile (ventes d'une valeur de 907 millions en 1955), au neuvième rang l'industrie aéronautique et de pièces d'avions (ventes d'une valeur de 354 millions), et au quatorzième rang l'industrie des pièces d'automobile (ventes d'une valeur de 285 millions).

Les principaux produits que l'industrie de l'automobile a expédiés comprennent environ 375,000 voitures particulières (évaluées à 611 millions), 78,000 camions (évalués à 136 millions) et 557 autobus (évalués à \$7,100,000). Les véhicules expédiés comprennent 25,700 voitures (valeur de 20 millions) dont 13,300 châssis, et 9,400 camions (valeur de 9 millions) qui ont pris la direction des marchés extérieurs. Les importations comprennent environ 48,500 voitures particulières, 8,900 camions et 500 autobus, d'une valeur globale de 114 millions.

Compte tenu de la production, des importations et des exportations, le Canada semble avoir absorbé en 1955, en nouveaux véhicules, 398,000 voitures particulières et 79,000 camions. Du nouvel apport il faut soustraire les véhicules devenus hors d'usage, soit environ 151,000 voitures particulières et 21,000 camions. Les immatriculations de l'année se sont chiffrées par 2,935,000 dans le cas des voitures particulières et par 938,000 dans celui des véhicules commerciaux. Ainsi l'on compte une voiture particulière par 5.3 Canadiens. Pour l'ensemble des véhicules automobiles, y compris motocyclettes et tracteurs, la proportion s'établit à un véhicule par 4.0 personnes. C'est l'Ontario qui compte le plus de propriétaires d'automobiles en fonction de sa population: la proportion y était d'une voiture par 4.0 personnes, d'un véhicule automobile par 3.2 personnes, soit presque une automobile (.98) par famille. La province aura, en 1956, un peu plus d'une automobile (1.02) par famille.

La production d'aéronefs et pièces d'aéronef, industrie qui s'était élevée à l'une des premières places au Canada pendant la seconde guerre mondiale, a fléchi verticalement par la suite et, vers 1950, elle se chiffrait à peine par 55 millions. Toutefois, vers 1955, les expéditions globales remontaient à 354 millions, dont 73 millions pour les pièces seulement. C'était encore beaucoup moins que le sommet de 427 millions, atteint en 1944. Le récent regain d'activité dans cette industrie coïncide avec l'ouverture des hostilités en Corée, en 1950. L'expansion a été caractérisée surtout par la fabrication d'un chasseur tout canadien à long rayon d'action pour la défense du Nord, et la production de plusieurs types d'avions de défense, d'origine américaine ou anglaise. L'industrie ne repose pas exclusivement sur le programme de défense. Plusieurs modèles d'aéronefs ont été mis au point pour répondre aux conditions de vol dans le pays, plus spécialement dans le Nord canadien, et ces avions se sont révélés utiles aussi à des usagers de l'étranger. Les progrès que l'industrie a réalisés dans la production d'aéronefs ont stimulé la fabrication de pièces d'aéronef, dans certains cas pour la première fois au Canada, comme les instruments de bord, les roulements à aiguilles et certains alliages capables de résister à la chaleur des moteurs à réaction.