

de 414 millions en 1955. Le fléchissement de la demande de sciages canadiens pour l'exportation depuis quelques années a fait baisser d'environ 14 p. 100 le volume physique de la production de l'industrie des scieries.

La production d'aéronefs et de pièces a été une industrie importante au Canada durant la seconde guerre mondiale mais elle a diminué sensiblement par la suite. Elle ne s'élevait qu'à 55 millions de dollars en 1950 mais en 1957 la valeur des livraisons de cette industrie s'est élevée à \$424,443,000 dont 75 millions de pièces seulement. Toutefois, ce total est demeuré inférieur au chiffre de 427 millions atteint en 1944. L'augmentation de 1957 est attribuée en partie à l'inclusion, pour la première fois, d'usines surtout engagées dans le service et la revision des avions, sauf les dépôts de revision et de service maintenus par les grandes lignes aériennes et exploités comme partie de leur système de transport. L'expansion de l'industrie après la guerre a commencé à l'ouverture des hostilités en Corée en 1950 et a vu la création d'un avion de combat à longue portée entièrement canadien et la production de divers genres d'aéronefs de défense conçus aux États-Unis ou au Royaume-Uni. L'industrie, cependant, ne dépend pas entièrement du programme de défense. La production de divers genres d'aéronefs civils adaptés aux conditions canadiennes, surtout dans les vastes régions du Nord, a trouvé une bonne réponse de la part d'usagers de l'étranger. L'expansion de la production d'aéronefs a été accompagnée par l'établissement d'installations qui permettent la production de nombreuses pièces constituantes telles que les instruments de bord, les roulements à aiguille et certains alliages capables de résister à la chaleur des moteurs à réaction.

L'industrie du matériel roulant de chemin de fer, dont les livraisons ont été évaluées à 387 millions de dollars en 1957, se place au dixième rang au regard du neuvième en 1959; elle a perdu de son importance en raison d'une production qui a diminué d'environ 10 p. 100. Le sort de cette industrie est en étroite relation avec celle des chemins de fer parce que la demande dont elle est l'objet repose sur les besoins des chemins de fer en matériel neuf et de renouvellement.

L'industrie des appareils électriques divers, dont les principaux produits sont le fil et le câble électriques, l'ampoule d'éclairage et le tube fluorescent s'est inscrite pour la première fois parmi les quinze principales industries en 1954. Elle occupait en 1957 le onzième rang. Ce groupe ne comprend pas certaines industries de l'électricité qui ont manifesté ces dernières années des progrès extrêmement rapides. Tandis que l'industrie des appareils divers a livré, en 1957, pour 38 millions de produits, celle du matériel de télécommunications en a produit pour 218 millions, celle de la machinerie électrique lourde, pour 301 millions, celle des réfrigérateurs, des aspirateurs et autres accessoires, pour 136 millions, et enfin celle des accumulateurs pour 42 millions.

L'industrie des machines industrielles s'est placée au douzième rang en 1957; ses livraisons ont été évaluées à 363 millions de dollars. Indices de la rapide industrialisation des quelques dernières années, l'emploi dans cette industrie a augmenté de 23 p. 100 depuis 1952 et la valeur d'origine des livraisons de 60 p. 100.

L'industrie des articles en caoutchouc, avec des livraisons d'une valeur de 326 millions de dollars en 1957, occupe le quinzième rang et dépend entièrement du marché intérieur. L'industrie de l'automobile influe sensiblement sur elle, attendu que les pneus et les chambres à air représentent plus de la moitié des livraisons; l'autre débouché important est celui de la chaussure de caoutchouc. Sur la quantité de caoutchouc utilisée en 1957, le caoutchouc naturel importé représente 39.1 p. 100, le caoutchouc synthétique de fabrication canadienne, 45.5 p. 100 et le caoutchouc récupéré, le reste.