

totale de \$72,200,000 les 16 manufactures de Québec revendiquent \$51,600,00 et les 13 d'Ontario \$13,400,000; quant aux quatre des provinces maritimes, soit 3 au Nouveau-Brunswick et 1 en Nouvelle-Ecosse, leur production avait été de \$7,100,000.

2.—Industrie de l'automobile.

L'extraordinaire croissance de l'industrie automobile est l'un des phénomènes les plus remarquables de notre siècle. Il y a environ 25 ans, l'automobile commençait à faire ses débuts dans le monde et la production de l'univers se limitait à quelques milliers de véhicules. En 1923, à eux seuls, les Etats-Unis construisirent 4,000,000 d'autos. L'automobile est aujourd'hui considérée comme l'une des nécessités de l'existence. Les progrès du camion-automobile ont été plus lents, car il avait à lutter contre les moyens de transports déjà existants, mais aujourd'hui ce véhicule est regardé comme le plus efficace moyen de charroi sur de courtes distances et pour des quantités inférieures au chargement d'un wagon.

L'industrie automobile ne se contente pas d'être l'une des plus importantes des industries modernes; elle remorque à sa suite un groupe de satellites auxquels elle a donné une grande impulsion, notamment la production du caoutchouc cultivé. On peut se rendre compte de ce qu'est l'automobilisme à l'industrie du caoutchouc, lorsque l'on sait que les pneumatiques d'une voiture représentent la production de un huitième d'une acre de caoutchoutiers; rien de surprenant à ce que la fabrication des pneumatiques ait dépassé de loin tous les autres usages du caoutchouc. Un autre des satellites de l'automobilisme, c'est l'industrie du pétrole. La consommation de la kérosène, du pétrole combustible et de la gazoline ont reçu une formidable impulsion, grâce aux autos.

Une autre industrie qui touche de près à la circulation des automobiles est celle de la construction des routes. Ce n'est guère que depuis l'avènement de l'automobile que la nécessité des grandes routes s'est fait sentir; on a construit durant les cinq dernières années plus de routes à revêtement durci que jamais auparavant. D'autre part, l'amélioration de la voirie réagit sur l'automobilisme et favorise sensiblement la production des autos en rendant leur circulation plus facile et plus agréable.

L'automobilisme au Canada.—Quoique l'une de nos plus jeunes industries, la construction des automobiles au Canada est déjà l'une des plus importantes. La fabrication des véhicules automobiles et de leurs accessoires ne remonte qu'à quelques années, c'est à dire au moment où la consommation du pays devint suffisante pour stimuler la naissance d'une industrie purement canadienne; cette situation encourageait la création par les industriels des Etats-Unis de succursales en territoire canadien. On peut dire que l'industrie canadienne de l'automobile commença entre 1905 et 1910. C'est en 1907 que fut constituée "the McLaughlin Motor Car Co., Ltd." d'Oshawa, qui construisit au Canada la voiture Buick; les droits de la marque Chevrolet furent acquis en 1915 et, trois ans plus tard, les deux établissements McLaughlin constituèrent une filiale canadienne de "General Motors", connue sous le nom de "General Motors of Canada, Ltd."

En 1908 fut incorporée sous les lois de l'Etat de Michigan "the Everett-Metzers-Flanders Co.,"; dès l'année suivante, on voit fonctionner une manufacture pour l'assemblage des parties d'automobiles. Cette compagnie se fusionna, à la date du 31 décembre 1910, avec "the Studebaker Corporation". Aujourd'hui, l'usine Studebaker, de Walkerville, fabrique de 12,000 à 15,000 véhicules par an, quatre nouveaux corps de bâtiments, d'une superficie de 36,500 pieds carrés, ayant été construits en 1920. Cette manufacture reçoit des usines de Détroit et de South Bend des moteurs, des transmissions, des essieux, des châssis et autres pièces, les-