

petit constructeur à s'éclipser. En 1923, la valeur moyenne des produits de chacune des usines de l'industrie automobile atteignait la somme considérable de \$9,661,417.

Site.—Une autre particularité de cette industrie est son extrême concentration, tant au point de vue de la fabrication que de la vente, ce qui contraste étrangement avec les autres industries. Les dix usines qui fonctionnent actuellement dans la Puissance sont toutes situées dans Ontario, le long de la rive septentrionale du lac Erié et du lac Ontario, entre Windsor et Oshawa. Il existe deux raisons à cette centralisation, l'une c'est que la fabrication des automobiles est nécessairement tributaire des industries métallurgiques, lesquelles sont situées immédiatement au sud du lac Erié, l'autre c'est l'influence des capitaux américains dans les usines canadiennes, dont plusieurs sont des filiales de grandes compagnies américaines fabriquant les mêmes produits que celles-ci. La vente des automobiles, contrairement à celle d'autres produits, n'a évidemment eu que fort peu d'effet sur le site des usines; incontestablement cette considération a infiniment moins d'importance que la proximité des matières premières, soit brutes, soit partiellement ouvrées, qui entrent dans cette fabrication.

Sources des matières premières.—Si l'industrie de l'automobilisme disparaissait soudainement, un nombre considérable d'industries qui lui fournissent ses matières premières, soit à l'état brut, soit partiellement ouvrées, se trouveraient affectées, par exemple l'industrie du raffinage du pétrole, dont la production brute en 1922 s'est élevée à \$56,500,000, la fabrication des pneus, en pleine prospérité, puisque non seulement elle suffit aux besoins de la consommation domestique mais encore a créé une balance favorable de \$5,500,000 dans trois marques de pneus exportés au cours du dernier exercice budgétaire. On évaluait, en 1923, la production des pneumatiques à \$27,800,000; donc, la consommation domestique serait représentée par \$22,300,000. Les constructeurs d'automobiles ont acheté en 1923 près de \$6,200,000 de pneus. L'industrie automobile consomme de grandes quantités des meilleurs aciers, les dix constructeurs en ayant employé 26,900 tonnes en 1923, coûtant \$2,225,000, indépendamment d'autres pièces d'acier valant en outre \$3,184,000. Le fer malléable et la fonte ayant servi à cette fabrication avaient une valeur de plus de \$8,000,000. La quasi dépendance de notre industrie des grandes firmes des Etats-Unis fut démontrée en 1923, par l'usage de 116,982 carrosseries et de 67,446 moteurs ayant respectivement coûté \$12,370,000 et \$10,926,000. Enfin, la distribution des 587,000 véhicules automobiles actuellement en circulation a nécessité la création d'un grand nombre de maisons de commerce, que l'on estime à environ 2,500, disséminées dans toutes les parties de la Puissance.

Commerce extérieur.—Un coup d'œil jeté sur le tableau 24 nous révèle que le rapide développement du commerce d'exportation est un fait non dénué d'importance. Pendant l'exercice 1908, première année d'existence de cette statistique, les véhicules automobiles exportées valaient \$320,708, tandis qu'en 1924, la valeur de ces exportations était portée à \$33,112,094; de plus, en cette dernière année, les exportations de pièces détachées d'automobiles valaient \$4,612,000 et les pneumatiques \$6,524,000. Nonobstant l'accroissement considérable du nombre des véhicules en circulation, les importations n'ont pas augmenté, ce qui démontre péremptoirement que nos besoins sont satisfaits par la production domestique.

L'Australie est le meilleur client du Canada pour les automobiles de promenade, dont 17,019, évalués à \$6,115,640 ont été achetées en 1923-24; après l'Australie viennent la Grande-Bretagne, la Nouvelle-Zélande, l'Afrique du Sud et l'Inde, dans cet ordre. En réalité, les constructeurs canadiens sont favorisés par les tarifs