

Commentaires de la Rédaction

L'Industrie automobile dans notre province

DANS un récent communiqué, le Ministère de la Voirie informait le public que notre province possède maintenant au-delà de 4,500 milles de chemins améliorés et propres à la circulation automobile. Vers le même temps, on nous apprenait que trois sociétés se sont organisées pour construire, pendant l'année 1923, à Montréal, l'une 5,000 automobiles, la seconde, 3,000, et la troisième, 2,000.

Ces deux faits ne sont pas sans relation entre eux. Nous croyons que le second est la conséquence directe du premier. Si l'industrie de la construction des automobiles, qui fait la fortune de plusieurs pays, a fini par s'implanter dans notre province, cela est dû au fait que nous avons maintenant une voirie de premier ordre. A présent nous pouvons circuler en automobile d'un bout à l'autre de la province et pénétrer dans les campagnes mêmes les plus reculées. Aussi y a-t-il 60,701 automobiles dans la province de Québec actuellement, alors qu'il n'y en avait que 396, par exemple, en 1908, au temps des horribles chemins de terre, qui n'avaient de chemins que le nom.

Les constructeurs d'automobiles ont vu dans la province de Québec, avec son excellent système de voirie, avec sa législation industrielle bienveillante, avec sa population ouvrière laborieuse et sage et son énergie hydraulique inépuisable, l'endroit idéal pour y élever leurs usines et pour y établir une industrie qui ne peut manquer de grandir très rapidement en importance.

Les bons chemins ont d'abord amené les automobiles dans la province de Québec et ils y amènent maintenant les constructeurs, désireux de se rapprocher d'un marché qui offre les plus belles promesses.

Voilà pourquoi, cette année, nos ouvriers de chez nous construiront, avec des capitaux de notre province et des matériaux en grande partie canadiens, des milliers d'automobiles dans la province de Québec.

C'est là un résultat de la politique des bons chemins qui ne devrait pas manquer d'impressionner nos ouvriers. Ils ont pu s'imaginer que cette politique ne favorisait que les bourgeois, en leur donnant des

routes pour leurs automobiles, ou la population rurale, en lui rendant l'accès des marchés plus facile. Mais ils doivent maintenant réaliser que l'existence de bonnes routes dans notre province y a fait surgir une nouvelle source d'emploi pour eux dans l'industrie de la construction des automobiles.

Ce qui se fera à Montréal, cette année, n'est qu'un commencement. Nous verrons bientôt des usines d'automobiles dans les principaux centres. La province de Québec n'offre-t-elle pas tous les avantages que l'industrie peut désirer et l'habileté de nos artisans n'est-elle pas égale à celle des artisans de n'importe quel autre pays?

Plus de deux millions et demie d'ouvriers sont actuellement employés, aux Etats-Unis, dans la construction automobile, à des salaires qui sont les plus élevés de n'importe quelle autre industrie. Il n'y a pas de raison pour que l'industrie de la construction automobile ne prenne pas dans la province de Québec, la prépondérance qu'elle a prise aux Etats-Unis.

Et ceci démontre que toutes les classes bénéficient des bons chemins.

Le coût de la distribution et le transport automobile.

Une enquête, faite sur l'ordre du Congrès Américain, a révélé que sur chaque dollar que paie un consommateur pour un produit quelconque, il ne revient que 20 centins au producteur, c'est-à-dire le cultivateur, dans la plupart des cas.

Les chiffres des experts américains ont aussi démontré que dans le dollar que paie le consommateur, il y a 49 centins pour frais de distribution de l'article.

Le coût de la distribution semble hors de toute proportion avec la justice et le bon sens. En effet, il en coûte 49 centins pour mettre sur le marché un article que le consommateur paie une piastre et pour lequel le producteur ne reçoit que 20 sous.

Il y a trop d'intermédiaires entre le producteur et le consommateur. C'est ce qui rend le coût de la