

Encouragées par le Gouvernement, les avionneries existantes prirent de l'ampleur et de nouvelles furent créées. A la fin de 1941, cette industrie employait plus de 37,000 hommes et femmes et produisait en une semaine plus d'avions qu'en une année avant la guerre. Une partie de cette augmentation de personnel résulte de la plus grande production d'avions de service et de formation avancée, laquelle exige plusieurs fois le nombre d'homme-heures que ne requiert la production des avions de formation primaire. Pour simplifier et accélérer la production, la fabrication canadienne courante fut limitée à 7 types d'avions comparativement à 15 qu'en un temps ou dans un autre il était fabriqué autrefois. Pour la première fois, le Canada entreprit la fabrication des hélices et des avions de formation Link.

Le programme de mise au point et de réparation des avions employait un personnel de plus de 5,500 personnes à la fin de 1941 et occupait quelque 30 établissements de tous genres situés dans des endroits stratégiques à travers le Canada. Lorsque le vaste programme d'entraînement aérien du Commonwealth Britannique aura atteint son maximum, il faudra pourvoir à des facilités de mise au point et d'entretien pour plus de 10,000 avions annuellement.

Vaisseaux.—Au cours de la dernière année de la première guerre mondiale, le Dominion lança un vaste programme de construction navale. Dans les années qui suivirent cependant, les chantiers restèrent inactifs et la main-d'œuvre spécialisée se dispersa. Dès les premiers jours de la guerre actuelle des projets furent élaborés pour la mise en œuvre d'un programme destiné à répondre aux besoins essentiels de vaisseaux de guerre et de cargos. Le programme pourvoyait à la construction de vaisseaux marchands de 9,300 ou de 4,700 tonnes, poids mort, de destroyers de la classe des "tribus indiennes", de deux genres de corvettes pour le convoiement, de trois genres de balayeurs de mines, de chaloupes lance-torpilles, de vaisseaux pour le ravitaillement des bases et d'un grand nombre de petits bateaux à moteur ou sans moteur. La somme énorme de travail nécessitée est illustrée par le total des commandes qui, le 1er janvier 1942, dépasse \$500,000,000 et représente 350 vaisseaux de guerre de tous genres, sans compter les petits bateaux, et 172 cargos déjà commandés. A la fin de 1941, plus de cent vaisseaux de guerre de tous genres, sans compter les petits, et le premier des vaisseaux marchands avaient été livrés. Ces livraisons vont s'accélérer au cours de 1942.

Les chantiers maritimes du Canada ont pris de l'expansion et de nouveaux ont été aménagés. Au commencement de 1942, 17 grands chantiers et 58 plus petits étaient engagés dans la construction de navires et employaient plus de 22,000 hommes et femmes. Presque toutes les industries du Canada participent de quelque façon à la production des pièces et de l'outillage nécessaires au programme de construction navale.

Ce vaste programme se complète de plus grandes facilités pour la réparation et la transformation des navires. Depuis les débuts de la guerre, les vaisseaux marchands ont été mis sur un pied de guerre et armés. La bataille de l'Atlantique a nécessité l'expansion des cales-sèches, des chemins de fer maritimes et de l'outillage des ports, laquelle expansion a coûté plusieurs millions de dollars. Ce sont autant d'installations permanentes qui serviront à la navigation canadienne après la guerre.

Véhicules automobiles.—Dès avant la guerre, les manufacturiers canadiens et les ingénieurs militaires avaient conçu les plans de véhicules militaires et s'étaient préparés à adapter les facilités de production de véhicules-moteur à la fabrication de ce matériel de guerre, une fois celle-ci déclarée. Depuis lors, les véhicules canadiens ont servi dans toutes les campagnes auxquelles ont participé les forces impériales. Ils ont prouvé leur efficacité et leur endurance sur le champ de bataille. Si