

fins civiles. En novembre 1941, la production de camions et d'autobus est soumise au contingentement et, le 14 mars 1942, cette fabrication est interdite sans permis.

Plus tard, des caractéristiques des véhicules destinés à des fins militaires furent étudiées et certains modèles, d'une conception fondamentale répondant aux besoins civils, furent choisis. Les manufacturiers furent alors autorisés à retirer certains modèles de leurs commandes de guerre pour les dépouiller de tous leurs accessoires militaires et les finir comme unités commerciales. Ainsi, tous les nouveaux camions employés à des fins civiles ont été livrés aux dépens des forces armées. Les acheteurs éventuels devaient établir leur essentialité à la satisfaction de la Régie des véhicules-moteur avant que le camion ne leur fût livré. En 1943, 3,600 camions civils seulement ont été fabriqués et, les dix premiers mois de 1944, ce nombre a atteint 7,500.

Tanks et outillage de chemin de fer.—Ce fut une innovation pour l'industrie canadienne de s'engager dans une entreprise aussi ambitieuse que la production des tanks. Deux types de tanks sont fabriqués: le "Valentine" et le "Ram".

Le "Valentine" est un tank de poids moyen fixé officiellement à 18 tonnes, mû par un moteur diesel. Facile à manœuvrer, il est destiné à avancer de concert avec l'infanterie d'attaque lorsque des positions fixes doivent être prises d'assaut. Environ 1,400 tanks "Valentine" ont été expédiés en Russie.

Le tank du type "Ram" est probablement la première pièce d'armement de genre spécifiquement américain à être fabriquée au Canada. Il est fait d'après le modèle bien connu "General Lee" perfectionné aux Etats-Unis en 1939. Après qu'il eut servi effectivement au combat en Libye, la conception en a été essentiellement modifiée. Après des épreuves aux Etats-Unis, le tank "Ram" remodelé a été si fortement apprécié qu'il a servi de prototype au nouveau tank M-4 fabriqué quelques mois plus tard par les Etats-Unis. Le "Ram" est lourdement armé, a une vitesse maximum de 25 milles à l'heure et pèse environ 32 tonnes. A la fin de 1943, toutes les commandes de tanks étaient remplies et l'outillage de production a été affecté à la fabrication d'affûts de canon à auto-propulsion fonctionnant sur un châssis de tank, de tourelles de tank et d'outillage de chemin de fer. Les affûts ont été fabriqués au rythme de 150 par mois et les locomotives pour expédition outre-mer, à celui de 24 par mois.

En plus des véhicules mentionnés ci-dessus, plusieurs autres genres de véhicules requérant l'usage de plaques de blindage ont été produits. Ils sont fabriqués de plaques de blindage de production canadienne, article pratiquement inconnu avant la guerre. Le programme de production de plaques de blindage a été inauguré au Canada en 1940. Depuis ce temps, la production a augmenté régulièrement jusqu'à plus de 4,000 tonnes par mois, et la qualité en est insurpassable. Un grand nombre des pièces de blindage de ces véhicules sont assemblées au moyen du procédé de soudure automatique, méthode de production fortement développée au Canada. Le travail d'équipe dont ont fait preuve les manufacturiers chargés de la production des plaques de blindage, de leur traitement par la chaleur et de leur fabrication subséquente, donne une idée des ressources de l'industrie canadienne.

Produits chimiques et explosifs.—La fabrication des produits chimiques et des explosifs pour les usines canadiennes de remplissage et en vue de l'expédition outre-mer est un chaînon essentiel de l'effort industriel de guerre. Son domaine comprend les explosifs à grande puissance, les propulseurs de fusil et de canon et le TNT jusqu'aux produits explosifs intermédiaires et aux matières premières. Au plus fort de la production, les usines canadiennes fabriquaient environ 10,000 tonnes de produits chimiques et d'explosifs par semaine, et elles en ont produit plus de 1,000,000 de tonnes depuis le commencement de la guerre.