

n'étaient que des ateliers de montage, des filiales de compagnies américaines établies au pays pour profiter des préférences tarifaires sur le marché canadien et impérial; d'autres reposaient sur une base plus large et plus permanente mais ne purent tenir devant les exigences de cette industrie où la concurrence est si forte. La Willys-Overland Limited avait une vaste usine à Toronto (Ont.), qui a fonctionné sans interruption de 1922 à 1933; la Durant Motors of Canada Limited, établie à Leaside (Ont.) de 1922 à 1930, a été absorbée l'année suivante par la Dominion Motors Limited qui continua jusqu'en 1933; et la Studebaker Corporation Limited avait un important atelier de montage à Walkerville (Ont.) de 1922 jusqu'au commencement de la guerre. Les compagnies suivantes ont aussi fabriqué des voitures: Gray-Dort Motors Limited, Chatham (Ont.), 1922-1925; Graham Brothers, Toronto (Ont.), 1926-1928; Graham-Paige Motors (Canada) Limited, Walkerville (Ont.), 1931-1935; Hudson Essex of Canada Limited, Tilbury (Ont.), 1931-1937; Hudson Motors of Canada Limited, Tilbury (Ont.), 1938-1939; Packard Motor Car Corporation of Canada Limited, Windsor (Ont.), 1931-1937; et Hupp Motor Car Corporation Limited, Windsor (Ont.), 1939.

En plus des compagnies Ford, General Motors et Chrysler, trois compagnies fabriquent ou montent des camions au Canada. L'International Harvester Company of Canada Limited, Chatham (Ont.), fonctionne sans interruption depuis 1923; la Reg Motor Company of Canada Limited vient de commencer à fabriquer des camions et des autobus à Leaside (Ont.); et la Hayes Manufacturing Company Limited, Vancouver (C.-B.), fabrique des camions de grande puissance et des remorques pour l'exploitation forestière. Les autres compagnies qui à une époque ou l'autre ont fabriqué ou monté des camions au Canada sont les suivantes: National Steel Car Corporation Limited, Hamilton (Ont.), 1923-1929; White Company Limited, Montréal (Qué.), 1931-1944; Eastern Motor Trucks, Hull (Qué.), 1922; Maple Leaf Manufacturing Company Limited, Montréal (Qué.), 1922; Barton and Rumble, London (Ont.), 1922-1923; Beaver Truck Builders Limited, Hamilton (Ont.), 1922; Gotfredson Joyce Corporation, Windsor (Ont.), 1922-1929; Harmer-Knowles Motor Truck Company, London (Ont.), 1922; Seagrave and Loughheed Company Limited, Sarnia (Ont.), 1922-1923; Canadian Yellow Cab Manufacturing Company, Orillia (Ont.), 1924-1925; Thornycroft (Canada) Limited, Montréal (Qué.), 1928-1930; Trucks and Parts Limited, Windsor (Ont.), 1929-1930; Vancouver Engineering Works Limited, Vancouver (C.-B.), 1929; Leyland Motors Limited, Montréal (Qué.) et Toronto, (Ont.), 1931-1937; Federal Truck Company of Canada Limited, Windsor (Ont.), 1931-1937; Gotfredson Trucks Limited, Windsor (Ont.), 1931; et Stewart Truck Corporation of Canada Limited, Fort-Erie (Ont.), 1932-1935.

L'industrie d'avant-guerre.—En 1939, huit compagnies seulement fabriquent ou montent des véhicules automobiles au Canada. Ces compagnies comptent sept usines en Ontario, deux en Colombie-Britannique et une dans chacune des provinces de Québec, de Manitoba et de Saskatchewan. Elles ont un capital de 59 millions de dollars et emploient une moyenne mensuelle de 14,427 personnes auxquelles \$20,500,000 sont payés en salaires et gages. Leurs déboursés pour le combustible, l'électricité et les matières premières qui servent à la fabrication se chiffrent par \$72,500,000.

La production cette année-là est de 155,426 automobiles d'une valeur de \$99,173,916 (prix de vente à la fabrique), y compris 108,369 voitures de tourisme (\$71,101,204) et 47,057 camions et voitures commerciales (\$28,072,712). La