

### Section 3.—Contrôle des transports en temps de guerre\*

Les vastes systèmes de transport au Canada pouvaient en temps de paix répondre à un volume de trafic beaucoup plus grand que ne le demandaient les conditions. Cependant, depuis le déclenchement de la guerre en 1939 le mouvement vastement accru de matières premières aux fabriques, et de munitions, de troupes, etc., aux théâtres de guerre, ont lourdement grevé les facilités de transport existantes. Au début de la guerre, le Gouvernement prit les moyens d'assurer le transport essentiel à l'effort de guerre et depuis lors plusieurs importantes mesures ont été mises en vigueur. Les principales agences de contrôle du transport sont la Commission canadienne de la Marine Marchande et les Contrôleurs de la Réparation des Navires, du Transport et du Transit. L'organisation et les fonctions de ces agences sont décrites brièvement dans les paragraphes suivants.

**Commission canadienne de la Marine Marchande.**—Dès le début de la guerre toute la navigation marchande canadienne fut placée sous le contrôle du Gouvernement. Le 5 sept. 1939, la Commission canadienne de délivrance de permis aux navires a été formée et il fut stipulé qu'aucun navire marchand canadien de plus de 500 tonnes engagé dans le commerce étranger ne pourrait entreprendre un voyage sans l'obtention d'un permis. L'objet de cette mesure était d'assurer que la marine marchande du Canada, quelque petite qu'elle fût, serait employée au plus grand avantage de la conduite de la guerre. En décembre 1939, la Commission canadienne de la Marine Marchande a été établie et la Commission de délivrance de permis aux navires y a été incorporée. La Commission, qui disposait de vastes pouvoirs généraux sur toute la marine marchande canadienne, comprenait des représentants supérieurs des Ministères des Affaires Extérieures, du Revenu National, de la Défense Nationale pour le Service Naval, du Commerce et du Transport, avec comme Président le Sous-ministre du Commerce. De plus, le Contrôleur du Transport (voir p. 588) en faisait partie et un particulier expert en fait de marine marchande fut nommé Directeur de la Marine Marchande, membre de la Commission et son principal officier exécutif.

En décembre 1941, le président de la Marine Marchande en temps de guerre, compagnie d'Etat établie par le Ministère des Munitions et Approvisionnements pour construire des navires marchands au Canada, fit aussi partie des membres de la Commission. Pour faciliter une liaison étroite avec le Ministère du Transport de Guerre du Royaume-Uni et avec les agences de navigation du Gouvernement des Etats-Unis, comme la Commission Maritime des Etats-Unis, l'Administration de la marine marchande de guerre et l'Office du Transport pour la Défense, la Commission nomma des représentants à Londres, Angleterre, et à Washington, D.C. Un représentant à Vancouver, C.B., fut aussi nommé pour aider la Commission dans les questions relatives à la côte du Pacifique. Deux autres particuliers experts en fait de marine marchande furent aussi nommés comme aviseurs techniques pour aider le Directeur de la Marine Marchande relativement à la navigation sur les Grands Lacs et l'océan respectivement.

Comme il est noté plus haut, la Commission de la Marine Marchande a été revêtue de vastes pouvoirs sur toute la marine marchande canadienne dans les graves circonstances actuelles. Au printemps de 1940, la Commission a émis des ordonnances en vertu desquelles aucun vaisseau jaugeant plus de 500 tonnes brutes ne pouvait être acheté ou affrété sans l'approbation du Directeur de la Marine

\* Texte compilé conjointement avec la Commission canadienne de la Marine Marchande, le Contrôleur du Transport, et à même les publications du Ministère des Munitions et Approvisionnements.