

ment maximum des wagons à marchandises, de même qu'à l'affrètement des paquebots et des cargos pour les entreprises essentielles de guerre.

La surveillance du mouvement maritime et ferroviaire, qui est exercée de concert avec le Ministère du Transport de guerre du Royaume-Uni, a nécessité la répartition du travail entre 10 divisions dont 5 s'occupent exclusivement des exportations de: (1) vivres pour le compte du Ministère des Vivres du Royaume-Uni; (2) véhicules militaires et embarcations de débarquement; (3) explosifs, canons, avions, aéroplanes et cargaisons mixtes pour le compte du Gouvernement; (4) munitions et instruments agricoles; (5) matériel militaire canadien pour les forces outre-mer. Les cinq autres divisions voient: (1) aux permis de transport du Bureau de la défense, à l'aluminium et aux questions générales ordinaires; (2) aux arrangements de transport relatifs aux entreprises au Labrador, Terre-Neuve, etc. et à l'affrètement des navires nécessaires à ces entreprises; (3) à la division de chargement maximum des wagons; (4) au Bureau d'inspection des chargements de wagons; (5) au surintendant du transport maritime.

Circulation des civils.—Les moyens de transport locaux tels que les autobus, les tramways, etc., dans les centres urbains surpeuplés ont été de même lourdement mis à contribution depuis la guerre. Afin de contrôler et d'alléger la situation le plus possible, un Régisseur de la circulation a été nommé en août 1941. Celui-ci relève du Ministre des Munitions et Approvisionnements. Il a le pouvoir de délivrer et de révoquer les permis et licences et d'établir des échelles de prix ou tarifs exigibles par les compagnies pour le transport des voyageurs, y compris les tramways, les autobus, les taxis et les bacs. Il peut aussi règlementer le stationnement des véhicules. Il a en outre le pouvoir de décaler les heures de travail afin de remédier à la congestion du transport. Il peut, en conséquence, ordonner à tout employeur de fixer ou modifier les heures de travail de ses employés de manière à permettre, dans la mesure du possible, à une proportion qu'il déterminera du nombre de ces employés d'arriver au lieu de travail aux heures qui pourront être spécifiées.

Des comités locaux de la circulation en temps de guerre ont été institués dans presque toutes les grandes villes du Canada pour mettre en vigueur le décalage des heures et autres dispositions de nature à aider aux services publics de transport. Dans la plupart des centres, les facilités sont taxées au maximum aux heures de pointe et les demandes augmentent sans cesse. Pour que les compagnies de tramways et d'autobus puissent y satisfaire, il faudra modifier davantage les heures de travail.

Le programme de la circulation industrielle en temps de guerre a été appliqué aux industries de guerre; il pourvoit à l'utilisation des voitures de tourisme privées pour le transport des employés insuffisamment desservis par les compagnies publiques. Il constitue de fait des facilités de transport supplémentaires aux systèmes publics.

Sous-section 2.—Contrôle de la navigation

Commission canadienne de la marine marchande.—La Commission canadienne de la marine marchande a été établie en décembre 1939 comme organisme autonome de temps de guerre responsable devant le Gouvernement par l'entremise du Ministre du Commerce. L'ancienne Commission canadienne de délivrance de permis, organisée le 5 septembre 1939, y a été incorporée comme Comité de délivrance de permis aux navires. Ses membres sont des représentants supérieurs des Ministères des Affaires Extérieures, de la Défense Nationale pour le Service Naval, du Revenu National, du Commerce et des Transports. De plus, le Régisseur des transports (voir p. 581) y a été adjoint et l'Administrateur de la Fédération de trans-