

aidé les exploitants embarrassés à obtenir de l'outillage nouveau, tenté de résoudre les problèmes du stationnement, restreint la circulation non essentielle des autobus et réassigné les autobus devenus ainsi disponibles.

A la fin d'août 1944, les heures de travail d'environ 424,000 employés de bureau, d'usine et de magasin, de 19 centres du Canada, y compris les 39,000 fonctionnaires du gouvernement à Ottawa, ont subi un décalage.

Afin de subvenir aux besoins de guerre, des restrictions rigoureuses ont été appliquées aux services d'autobus duplicatifs et relativement non essentiels, urbains et interurbains. Les restrictions sur les lignes interurbaines seulement ont provoqué le détournement d'un tiers du parcours annuel global au profit des services directs des industries de guerre et des forces armées. Vers la fin de septembre 1944, il avait été possible d'établir 248 nouveaux services d'autobus pour les employés des industries de guerre et 94 pour les services armés, et d'ajouter environ 800 véhicules sur des routes desservant déjà les industries de guerre et les concentrations de forces armées.

A la suite d'une entente faite par la régie, un nouveau service de traversiers a été acheté pour desservir les industries de guerre de Vancouver-Nord et un service supplémentaire a été ajouté entre Halifax et Dartmouth, N.-E.

Des comités de circulation en temps de guerre ont été établis dans presque toutes les grandes villes du Canada pour mettre le régisseur au courant des conditions locales.

**Contrôle du camionnage.**—Au cours des dernières années, le développement du transport par camions de commerce a pris une grande importance, tant pour le transport local qu'interurbain des marchandises. La guerre a provoqué la suppression de la fabrication de nouveaux camions et des restrictions sur les bandages et l'essence. Ces facteurs, ajoutés à l'accroissement de la circulation provoqué par la guerre et au fait que les autres compagnies de transport comme les chemins de fer étaient également surchargées, ont nécessité l'établissement d'un contrôle du camionnage.

Afin de conserver les camions, l'essence et le caoutchouc, la juridiction sur le transport par camions a d'abord été confiée à l'administrateur des services de la Commission des prix et du commerce en temps de guerre; ce dernier, au début de 1942, a reçu le pouvoir de régler et de contrôler le transport des marchandises par véhicules, les taux devant être payés, les routes à suivre, les chargements à transporter, le temps où la circulation à vide est permise et le genre de marchandises pouvant être transportées; il peut également prendre des dispositions en vue de la mise en commun des facilités de transport et en assumer la direction. Immédiatement après, la Commission des prix et du commerce en temps de guerre mettait en vigueur des règlements restreignant les livraisons de détail et de gros en général et les livraisons par divers genres spécialisés d'exploitants tels que les buanderies, les fournisseurs de glace, de pain, les services de ramassage du lait et de la crème, les livreurs de fournitures pour la construction, etc. En juillet 1942, il fut décrété qu'aucun véhicule commercial particulier, sauf exceptions déterminées, ne pouvait circuler sans permis dans un rayon de plus de 35 milles de son lieu de stationnement normal.

En septembre 1944, dans le but de centraliser sous une seule autorité le contrôle du transport par véhicule-moteur tant des voyageurs que des marchandises, la réglementation sur certaines livraisons par camions a été assignée au régisseur de la circulation, Ministère des Munitions et Approvisionnements. La régie de la