

En juillet 1944 fut enlevée la limite de 50 milles auparavant imposée sur l'exploitation interurbaine des autobus et, avec la fin de la guerre en Europe en mai 1945, toutes les restrictions du régisseur de la circulation sur les horaires et les routes des autobus disparurent. Coïncidemment avec l'abolition du rationnement de l'essence, après la fin des hostilités dans le Pacifique en août 1945, toutes les autres restrictions du régisseur de la circulation sur l'exploitation des taxis, des autobus et des automobiles de louage furent révoquées. Le programme de la circulation industrielle en temps de guerre cessa immédiatement par la suite et les règlements du régisseur de la circulation exigeant le décalage des heures de travail durant le jour furent rescindés.

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. Durant les années de guerre, 1939 à 1945, la fabrication de camions neufs a été supprimée et l'utilisation des pneus et de l'essence restreinte. 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 réglementer et de contrôler le transport des marchandises par véhicules, les taux à exiger, 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 pouvait 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 véhicules-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 circulation, de concert avec celle des huiles, détermine le plafonnement de l'essence et des parcours de toutes les catégories de camions; elle étudie les demandes de nouveaux camions, de remorques, d'autobus, d'automobiles de tourisme et de tout outillage de véhicules automobiles, et en fait rapport à la régie des véhicules automobiles.

La limite de 35 milles sur l'exploitation des camions fut enlevée peu après le jour de la victoire sur le Japon, en août 1945, tout comme le furent les règlements de la régie de la circulation exigeant un permis pour recueillir le lait et la crème et les diverses ordonnances de la Commission des prix et du commerce en temps de guerre restreignant les livraisons de gros et de détail, le ramassage et la livraison par les buandiers et les nettoyeurs à sec et l'utilisation des véhicules par les théâtres pour fins de publicité. Avec la fin du rationnement de l'essence en août 1945, tous les plafonds sur l'essence et les parcours furent enlevés.