

matières essentielles, de munitions et troupes, aux pays assiégés. Les voyages des navires marchands en temps de guerre prennent souvent deux ou trois fois plus de temps qu'auparavant, à cause de la nécessité de routes spéciales pour raisons de sécurité. Malgré toutes précautions, plusieurs bateaux sont devenus la proie de l'ennemi. De plus, les obscurcissements en mer et le fait que les navires ne peuvent pas utiliser leur outillage de t.s.f. ont résulté en accidents fréquents, de sorte qu'un pourcentage considérable du tonnage total pour l'expédition maritime des nations alliées se trouve en réparation presque quotidiennement.

En novembre 1940, le Directeur Général de la Construction de Navires a été nommé Contrôleur de la Construction et de la Réparation de Navires. A cause du besoin urgent d'organisation et de réglementation de la réparation des navires, il fut décidé, en avril 1941, que le Contrôleur devra consacrer son temps exclusivement aux questions relatives à la réparation des navires, y compris la construction, l'entretien et l'usage des cales sèches.

Le Contrôleur de la Réparation des Navires a le devoir de veiller à ce que les facilités canadiennes de réparation des navires soient adéquates et qu'elles soient utilisées le plus efficacement au point de vue du programme de guerre. A cette fin le Contrôleur donne priorité en tout temps aux réparations navales et aux réparations de navires marchands engagés dans les services essentiels au programme de guerre. Quant à la marine marchande, les réparations de dommages majeurs, de nature à immobiliser une cale sèche pour plusieurs semaines, sont quelquefois retardées jusqu'à ce que plusieurs vaisseaux aient fait leur stage de routine dans les cales sèches et, ce, afin de rendre disponible le plus grand volume de tonnage pour le chargement de cargaisons.

Le Contrôleur de la Réparation des Navires coopère avec le Ministère britannique de la Marine Marchande, les propriétaires de navires, les agents, les chantiers de constructions navales, les cales sèches, etc., pour expédier les mouvements des navires des ports canadiens de l'Est. Du travail de construction sur les jetées, du dragage des cales sèches et d'autres travaux préparatoires nécessaires ont été terminés en 1941.

**Transport.**—Le bureau du Contrôleur des Transports a été établi en novembre 1939 et relève du Ministre des Transports; il a été créé pour faciliter le transit ordonné et expéditif des matières de guerre, des troupes, etc. et pour prévenir la congestion dans les terminus de transport et aux ports maritimes. Comme il est noté plus haut, le Contrôleur des Transports est aussi ex-officio membre de la Commission Canadienne de la Marine Marchande (voir p. 586) et agit comme aviseur pour les Transports auprès des divers ministères du Gouvernement, y compris les Munitions et Approvisionnements, la Défense Nationale, les Transports, l'Agriculture, etc.

Le Contrôleur des Transports exerce le contrôle des marchandises, y compris les matières pour fins civiles et de la défense, expédiées entre deux points au Canada, et aux divers ports pour l'exportation; il surveille aussi le mouvement des voyageurs civils ainsi que du personnel de l'Armée, de la Marine et de l'Aviation.

*Transport de marchandises pour l'exportation.*—Toutes les exportations de matières pour la défense et la guerre s'expédient, en vertu d'un permis du Contrôleur des Transports, aux ports maritimes et, conjointement avec le Ministère britannique du Transport de guerre, le Contrôleur obtient l'espace nécessaire sur les vaisseaux contrôlés par les gouvernements britannique et alliés, et agit généralement comme le représentant d'expédition maritime de tous les Ministères du Gouvernement.