

viaire et maritime. Le Bureau exécutif, assisté par des fonctionnaires du trafic et de l'exploitation, voit aux questions d'ordre plus général et émet des ordonnances limitant le mouvement des voyageurs civils par l'abolition des tarifs réduits d'excursions, de jours de fêtes, de fins de semaine et ceux qui étaient offerts aux groupes nombreux. Les moyens d'améliorer les conditions de déplacement des forces armées ont aussi été étudiés, et, en collaboration avec le régisseur de la circulation, des efforts ont été tentés pour induire les employeurs à échelonner les vacances de leurs employés de façon à répartir plus également le poids de ces voyages. Le régisseur voit en outre à la réglementation de l'usage des wagons-citernes et frigorifiques et du chargement 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 des Transports 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 péniches de débarquement; (3) explosifs, canons, avions et cargaisons mixtes pour le compte du Gouvernement; (4) munitions et machines agricoles; (5) matériel militaire canadien pour les forces outre-mer. Les cinq autres divisions voient: (a) aux permis de transport du Bureau de la défense, à l'aluminium et aux questions générales ordinaires; (b) aux arrangements de transport relatifs aux entreprises au Labrador, Terre-Neuve, etc. et à l'affrètement des navires nécessaires à ces entreprises; (c) à la division de chargement maximum des wagons; (d) au Bureau d'inspection des chargements de wagons; (e) au surintendant du transport maritime.

**Circulation des civils.**—Les moyens de transport locaux tels que les autobus, les tramways et les taxis, dans les centres urbains surpeuplés, ont dû transporter un nombre sans précédent de voyageurs depuis la guerre. Pour affronter cette situation urgente, le Ministère des Munitions et Approvisionnements a nommé en août 1941 un régisseur de la circulation.

En temps de paix, toute augmentation de la circulation publique peut être résolue par une augmentation correspondante du nombre de véhicules. Mais par suite de la concentration des facilités manufacturières, des matières premières et du capital humain de l'Amérique du Nord en vue de la production d'approvisionnement de guerre, un nombre limité seulement de nouveaux véhicules pour voyageurs ont été disponibles pour le remplacement et l'expansion des services civils. Une bonne partie du surcroît de voyageurs, cependant, est transportée par des automobiles particuliers. En vertu d'un plan connu sous le nom de programme de la circulation industrielle en temps de guerre, environ 53,000 employés-propriétaires jouissent de privilèges spéciaux pour ce qui a trait à l'essence et aux pneus, en échange du transport de leurs compagnons, de leur foyer à l'usine et vice versa. Ce plan, conçu non seulement comme solution partielle du problème de la circulation, mais aussi comme mesure de conservation, a été couronné de succès. Grâce à lui, moins de voitures sont utilisées par les employés se rendant à leur travail; au 31 octobre 1944, un total de 209,566 voyageurs étaient transportés chaque jour de travail. L'économie de l'essence a été substantielle.

Depuis l'automne de 1941, la régie des transports a soumis à une réglementation sévère tous les autobus, tramways, taxis, voitures de louage et bacs. La régie a fait le décalage des heures de travail, réduit le nombre d'arrêts des tramways, contribué à l'amélioration des facilités de réparation pour les exploitants de la circulation, favorisé la disposition nouvelle des sièges dans les véhicules existants,