

**Voirie moderne.**—La construction de nouvelles routes et l'amélioration de celles existantes, présentent un intérêt tellement général, que plusieurs organisations se sont créées dans le pays, dans le but de conseiller et d'aider les différents gouvernements dans l'accomplissement de cette œuvre. La plupart des provinces possèdent des associations dites des bonnes routes lesquelles, collaborant avec les clubs d'automobilisme, s'efforcent de faire une utile propagande parmi la population des campagnes en vue d'obtenir sa coopération. Une division du ministère des Chemins de fer et des Canaux a pour objectif l'étude du réseau routier, la liaison entre le gouvernement fédéral et les ministères provinciaux de la voirie et l'aide financière donnée aux provinces pour stimuler la construction des routes.

**Législation fédérale.**—Une loi de 1919, chapitre 54 des statuts, autorise le gouvernement fédéral à dépenser \$20,000,000 au cours des cinq années suivantes, pour la création de nouvelles routes et l'amélioration des anciennes. Aux termes de cette loi, chacune des provinces reçoit annuellement, durant cinq ans, \$80,000, le surplus leur étant attribué proportionnellement à leur population respective. Le ministère des Chemins de fer et des Canaux doit se mettre d'accord avec les différents gouvernements provinciaux sur le coût probable et les modalités de la construction des nouvelles routes devant bénéficier de cette loi. L'encouragement donné par le gouvernement fédéral a largement contribué au succès de ce mouvement. Le tableau 32 nous montre l'application qui a été faite de cette loi et les sommes dépensées à cette fin jusqu'au 31 mars 1922.

**32.—Effets de la loi de la Voirie, de 1919, dans les provinces, au 31 mars 1922.**

Provinces.	Projets définitivement adoptés.					Aide fédérale.	
	Projets soumis.	Conventions conclues.	Longueur des routes projetées.	Montant du devis	Montant de l'aide fédérale. (40 %)	Allocation consentie à la province.	Versements effectués.
	nomb.	nomb.	milles.	\$	\$	\$	\$
Ile du Prince-Edouard	20	20	181	324,565	129,826	603,455	143,759
Nouvelle-Ecosse	24	24	207	2,251,259	900,504	1,468,720	486,412
Nouveau-Brunswick	19	19	1,237	2,950,600	1,180,240	1,163,845	438,304
Québec	14	35	238	2,638,642	1,055,457	4,748,420	540,218
Ontario	24	24	607	11,292,799	4,517,119	5,877,275	1,326,329
Manitoba	9	9	765	3,478,902	1,391,561	1,602,265	351,741
Saskatchewan	24	27	1,230	1,667,090	666,836	1,806,255	193,773
Alberta	—	—	—	—	—	1,477,810	—
Colombie Britannique	13	20	355	2,938,599	1,175,439	1,251,955	453,473
<b>Total</b>	<b>147</b>	<b>178</b>	<b>4,820</b>	<b>27,542,456</b>	<b>11,016,982</b>	<b>20,000,000</b>	<b>3,934,009</b>

## VI.—AUTOMOBILISME.

Les premiers véhicules automoteurs étaient mûs par la vapeur; la construction d'un moteur à gazoline par Daimler en 1884 donna naissance à l'automobile. Jusqu'en 1900 cette industrie était presque exclusivement française, la France possédant à cette date plus de la moitié des 10,000 automobiles existant en Europe; à ce moment, les Etats-Unis n'en avaient pas plus de 700. Peu de temps après, la fabrication de l'automobile Ford fut le point de départ d'une concurrence acharnée, tendant à abaisser le prix des automobiles et à les mettre à la portée des classes moyennes, les bénéfices des fabricants devant résulter plutôt de la production en série que des prix élevés. La ville de Détroit devint le centre de l'industrie de l'automobile aux Etats-Unis et le rivage canadien de la rivière Détroit vit la naissance de cette industrie au Canada. Comme résultat immédiat, la population de cer-