

taines villes frontières, telles que Windsor, Walkerville et Sandwich, augmenta considérablement au cours de la dernière décade, et Ford City, qui n'existait pas en 1911, avait 5,870 habitants en 1921. Toutefois, des raisons d'ordre régional ont, au cours des dernières années, déplacé l'axe de cette industrie, si bien que Toronto et ses faubourgs rivalisent aujourd'hui les anciennes usines établies sur les rives de la rivière Détroit.

Comme maintes autres inventions, l'automobile fut d'abord un jouet, puis un objet de luxe à la portée des riches; maintenant elle est devenue le confort des classes aisées et en passe de devenir une nécessité de la vie pour les masses. Dans les dernières années son usage s'est énormément accru pour la satisfaction des besoins du commerce et aujourd'hui, la grande majorité de ces véhicules constitue une économie substantielle de temps ou d'argent pour leurs possesseurs, compensant partiellement ou totalement le coût de leur entretien. Tout récemment, le camion automobile ou automobile à marchandises a pris une importance économique énorme; c'est pourquoi il se trouve cette année classifié séparément dans le tableau 34 de ce chapitre. Il ne semble pas douteux que le seul obstacle au développement des services d'autobus et de marchandises réside dans l'insuffisance de notre réseau routier déjà constatée antérieurement, tant en Angleterre que dans l'est des Etats-Unis.

Dans un rapport officiel récent on peut lire cette appréciation: "L'industrie des transports par automobiles commence à faire sentir ses effets en ce pays, tant au point de vue des voyageurs que des marchandises. Les chemins de fer dédaignent le transport de marchandises en quantités inférieures à un wagon complet, ce qui favorise l'action des camions automobiles, surtout dans les régions où les routes sont bonnes". Il est probable que la surélévation des tarifs de transport des voyageurs et des marchandises par les chemins de fer, est la principale cause de la stagnation relative de leurs opérations depuis quelques années (voir tableau 6 de ce chapitre) mais il convient aussi de faire état de la concurrence qui leur est faite par l'automobilisme. De plus, une certaine partie des transports autrefois effectués par eau sont maintenant confiés à ces distributeurs plus modernes et plus rapides.

**Enregistrement.**—L'usage des automobiles s'est propagé au Canada avec une grande rapidité. En 1904, la province d'Ontario n'en possédait que 535; en 1907, six de nos provinces en avaient 2,130 et en 1908 on en comptait 3,033 dans huit provinces, ce mode de locomotion étant alors prohibé dans l'île du Prince-Edouard. On peut voir par le tableau 33 qu'il existait au Canada en 1922, 513,821 véhicules automobiles, soit une augmentation sur 1921 de 48,443, c'est-à-dire presque le total des automobiles existant en 1913. Le tableau 34 donne la répartition de ces voitures dans les provinces en 1921 et les classifie en automobiles de tourisme, camions, camionnettes et motocyclettes.

L'augmentation la plus notable au cours de l'année se voit dans Ontario, où il existait 240,933 automobiles en 1922, au lieu de 206,531 l'année précédente. Le pourcentage d'augmentation de cette province est donc 14.3, comparativement à 9.4 pour la totalité de la Puissance, l'augmentation numérique, 34,412, constituant la plus grande partie de l'augmentation totale, qui s'est élevée à 48,443 voitures.

Il résulte des statistiques colligées en 1922 par la Chambre de Commerce nationale de l'Automobile des Etats-Unis, que cette année-là, le Canada se plaçait immédiatement après les Etats-Unis et avant tous les autres pays de l'univers, au point de vue du nombre de ses automobiles. Ces 513,821 véhicules dépassent de 15,500 ceux du Royaume-Uni, qui n'en avait en 1922 que 498,271. En la même année, il en existait aux Etats-Unis 12,239,114; en France, qui occupe le quatrième