

routier, déjà constatée antérieurement tant en Angleterre que dans le nord-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 transports 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.

La fabrication des automobiles au Canada, commencée vers 1905, a fait des progrès surprenants. Suivant le mouvement inauguré aux Etats-Unis, elle a adopté le procédé de la construction en série, ce qui amena la disparition des petits fabricants, absorbés par les grandes compagnies. On trouvera, pages 444-448 de l'Annuaire de 1924, une brève étude consacrée à cette industrie, accompagnée de la statistique de sa production.

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 1925, 728,005 véhicules automobiles, soit une augmentation sur 1924 de 75,884 unités, chiffre supérieur au total des autos circulant en 1914. Le tableau 34 répartit ces voitures, par provinces, en 1925, et les classe en automobiles de tourisme, camions, camionnettes et motocyclettes.

L'augmentation la plus notable au cours de l'année se produisit dans Ontario, qui avait 344,112 autos en 1925, au lieu de 308,693 l'année précédente. Dans cette province, le pourcentage d'accroissement atteint 11·5, au lieu de 11·6 pour la totalité du Canada, l'accroissement numérique, 35,419, représentant 47 p.c. de l'augmentation constatée dans l'ensemble du pays.

Il résulte des statistiques colligées en 1925 par la Chambre de Commerce Nationale de l'Automobile des Etats-Unis que le Canada occupait cette année-là la quatrième place parmi les pays de l'univers par le nombre de ses automobiles. Ses 719,718 automobiles—chiffre quelque peu inférieur à celui du Bureau Fédéral de la Statistique, basé sur les données fournies par les provinces—, ne seraient inférieures que de 183,333 unités aux 903,021 autos de la Grande-Bretagne et de 15,282 aux 735,000 autos circulant en France, en 1925. Les Etats-Unis occupaient le premier rang en 1925, avec 19,954,347 autos enregistrés; l'Allemagne en avait 323,000; l'Australie, 291,212; la République Argentine, 178,050; l'Italie, 114,700 et la Nouvelle-Zélande, 96,348.

En 1925, le Canada possédait une auto par 12·9 âmes ou pour 2·6 familles. A cet égard, le Canada n'est dépassé que par les Etats-Unis, qui avaient, en 1925, une auto pour 5·7 âmes. Dans les provinces cette proportion s'établissait en 1925 de la manière suivante: 29·5 personnes pour une auto dans l'île du Prince-Edouard; 23·5 dans la Nouvelle-Ecosse, 21·2 au Nouveau-Brunswick, 25·8 dans Québec, 9·0 dans Ontario, 12·8 au Manitoba, 10·5 dans la Saskatchewan, 12·0 dans l'Alberta, 9·9 dans la Colombie Britannique et 31·2 dans le territoire du Yukon.