

32.—Classification et longueur des routes du Canada au 31 décembre 1928.¹

Provinces.	Non-améliorées.	Améliorées.	Gravier.	Macadam à l'eau.	Macadam bitumineux.	Béton bitumineux.	Béton de ciment.	Total.
	milles.	milles.	milles.	milles.	milles.	milles.	milles.	milles.
Île du P.-Édouard.	2,740	855	50	—	—	4-7	0-3	3,650-0
Nouvelle-Ecosse . . .	7,799	3,415	3,157	30	7	—	—	14,408-0
Nouv.-Brunswick . . .	5,317	3,712	2,782	—	14	—	—	11,825-0
Québec	5,811-5	15,000	8,608-5	1,453-2	124-5	244-5	100-1	31,342-3
Ontario	19,753 ²	5,274	34,210-2	2,740-6	1,162-0	538-1	933-7	64,611-6
Manitoba	21,400	1,781	2,437	—	—	25	—	25,646-0
Saskatchewan	65,000	86,914	386	—	—	—	—	152,300-0
Alberta	45,496	14,500	630	—	—	—	—	60,626-0
Col. Br.tannique . . .	4,000	9,087	4,133	45	180	80-3	42-5	17,567-8
Total	177,316-5	140,541	56,393-7	4,268-8	1,487-5	892-6	1,076-6	381,976-7

¹Au Manitoba, l'année se termine le 30 avril et en Colombie Britannique le 31 mars 1928.

²Comprend quelques routes de terre améliorées.

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 cet œuvre. La plupart des provinces possèdent des associations dites de 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. Les revenus provenant des taxes provinciales sur les automobiles et la gazoline sont généralement attribués à la construction et à l'entretien des grandes routes. Ainsi, au cours de l'année fiscale terminée le 31 octobre 1929, l'Ontario a pu dépenser en construction et réparation de routes la somme de \$19,500,000, le revenu de la taxe des automobiles, de la gazoline, etc., donnant \$17,000,000.

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 porçoit annuellement, durant cinq ans, \$80,000, le surplus leur étant attribué porportionnellement 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. Un tableau de l'Annuaire de 1929, p. 685 nous montre l'application qui a été faite de cette loi et les sommes dépensées à cette fin jusqu'au 31 mars 1928. Deux amendements successifs (chap. 4 de 1923 et chap. 4 de 1925) ont prolongé les effets de cette loi jusqu'au premier avril 1928.

PARTIE VI.—AUTOMOBILISME.

Les premiers véhicules automoteurs étaient mus 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 États-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 fabrication en série que des prix élevés. La ville de Détroit devint le centre de l'industrie de