

le surplus leur étant attribué proportionnellement à leur population respective. Le ministère des Chemins de fer et 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. L'octroi a été épuisé et nul autre fonds n'a été voté à la même fin.

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 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 fabrication en série que des prix élevés. La ville de Détroit devint le centre de l'industrie de l'automobile aux Etats-Unis et la rive canadienne de la rivière Détroit vit la naissance de cette industrie au Canada. Comme résultat immédiat, la population de certaines villes frontalières, telles que Windsor, Walkerville et Sandwich, augmenta considérablement au cours des dix dernières années, tandis que Ford City (aujourd'hui Windsor Est), qui n'existait pas en 1911, avait 5,870 habitants en 1921 et 13,531, selon les évaluateurs municipaux, en 1928, quand l'ensemble de ces villes limitrophes dépassait 105,000 âmes. Toutefois, des raisons d'ordre régional ont, au cours des dernières années, déplacé l'axe de cette industrie, si bien que les régions de Toronto et Oshawa rivalisent aujourd'hui avec 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 il est devenu une nécessité de la vie pour une grande partie de la population. Ces dernières années, le camion automobile et l'autobus ont pris une importance économique énorme, aussi sont-ils classifiés séparément dans le tableau 35.

Jusqu'à maintenant, l'industrie des transports par automobile a fait sentir ses effets sur le trafic voyageur des chemins de fer et des tramways électriques plutôt que sur les transports commerciaux. Cinq tramways électriques interurbains ont récemment discontinué leur service, tandis que le trafic-voyageur sur les tramways électriques de moindre importance, ainsi que les chemins de fer, a diminué au cours de la dernière décade, au lieu d'augmenter avec la population. Ce détournement du trafic-voyageur est attribuable en grande partie à l'automobile privée, quoique l'autobus devienne de plus en plus important, desservant maintenant tous les endroits entre les grands centres. Le camion automobile transporte un volume de plus en plus considérable de marchandises; cependant, il n'y a encore aucune statistique indiquant le tonnage transporté.

La fabrication de l'automobile au Canada a fait des progrès rapides depuis son début en 1905. Suivant le mouvement inauguré aux Etats-Unis, elle a adopté le procédé de la construction sur une plus grande échelle et l'absorption des petites compagnies par les grandes. On trouvera pages 444-448 de l'Annuaire de 1924, une brève étude de cette industrie, tandis que le chapitre XIV de ce volume donne la statistique plus récente de la production.