

bles aux véhicules. Cependant, au cours des années suivantes, les méthodes de construction se perfectionnèrent, ce qui eut pour effet de réduire les dépenses et d'augmenter la résistance et la durée des routes.

Voirie moderne.—Le développement extraordinaire de l'automobile pendant et après la guerre a eu pour résultat la construction de nouvelles routes et le perfectionnement du système de voirie. La plupart des provinces ont des associations qui font de la propagande pour la construction et le perfectionnement des autostrades en collaboration avec les clubs d'automobilisme. Au fur et à mesure que montait la proportion d'automobilistes (voir p. . . - . .), le besoin de bonnes routes se faisait sentir de plus en plus. Les avantages qui découlent du tourisme ont été un autre facteur qui a puissamment contribué à l'amélioration du réseau routier. L'automobile offre des avantages tout particuliers dans les districts ruraux où, au point de vue rapidité et économie, il offre un grand avantage sur la traction chevaline. Il s'en suit que lors du recensement de 1931 une ferme sur deux déclare un automobile (1.96 ferme pour chaque voiture). La vulgarisation de l'automobile dans les campagnes a eu pour effet le perfectionnement des chemins ruraux.

Le tableau ci-dessous donne un résumé du réseau des routes canadiennes. Si l'on considère que dans le Dominion entier il n'y a que 26 habitants par mille de route et qu'il existe, en moyenne, un mille de route par 9 milles carrés de territoire, on se rendra compte de l'immensité du projet. Une population minime, disséminée çà et là sur une vaste étendue, constitue un obstacle formidable à surmonter.

33.—Classification et longueur des routes du Canada au 31 décembre 1931.

Province.	Non améliorées.	Améliorées.	Gravier.	Macadam à l'eau.	Macadam bitumineux.	Béton bitumineux.	Béton de ciment.	Totaux.
	milles.	milles.	milles.	milles.	milles.	milles.	milles.	milles.
Ile du Pr.-Edouard	1,999.2	1,396.0	245.9	—	—	4.7	1.5	3,650.0
Nouvelle-Ecosse	6,949.3	3,434.8	4,287.4	30.2	17.5	—	—	14,719.2
Nouv.-Brunswick	2,418.0	4,353.0	5,039.0	—	13.0	—	—	11,825.0
Québec	20,673.0	242.9	12,590.9	1,486.6	234.8	405.7	129.3	35,763.2
Ontario	—	19,518.0 ³	43,066.7	546.8	808.4	1,078.5	1,392.7	66,411.1
Manitoba ¹	5	1,496.9	3,642.9	—	—	81.0	9.9	5,230.7
Saskatchewan	56,769.3	96,726.9	2,113.0	—	—	—	—	155,609.2
Alberta	41,000.0	19,723.0	1,633.0	—	70.0	—	—	62,426.0
Col. Britannique ²	3,178.5	10,849.7	8,029.1	119.9	71.7	122.4	50.5	22,459.6
Totaux	132,987.3	157,711.2	80,647.9	2,183.5	1,215.4	1,692.3	1,583.9	378,094.0⁴

¹ Exercice terminé le 30 avril 1931. ² Exercice terminé le 31 mars 1931. ³ Comprend quelques routes non-améliorées. ⁴ Comprend 42.5 milles d'autres catégories. ⁵ 23,056 déclarés en 1930.

Le grand progrès qu'indiquent les chiffres ci-dessus a nécessité des dépenses énormes de la part des corps administratifs, et notamment des administrations provinciales et municipales, puisque la voirie relève de ces dernières. Malheureusement, on ne possède pas de statistiques compréhensives et comparables sur les dépenses faites précédemment à 1928. Les déboursés effectués par le gouvernement fédéral se sont faits sous forme de subventions accordées aux provinces en vertu des dispositions de la Loi des Grandes Routes (1919) pour la construction de routes spécifiées, principalement au cours des quelques années après la guerre, ainsi qu'en vertu des lois créées au cours de la crise actuelle dans le but de remédier au chômage. Les subventions payées pendant 1931 sont données au tableau 34.

Législation fédérale.—Dans le but de créer un réseau de routes perfectionnées et de donner du travail à la population civile, le gouvernement fédéral autorisa une dépense de \$20,000,000 à être effectuée au cours du quinquennat