

Dette fondée des provinces pour les routes.—Le tableau 35 donne la dette fondée des différentes provinces au 31 décembre 1932 et 1934 attribuable aux dépenses de voirie. Toutefois, il ne faut pas confondre ces sommes avec les estimations relatives au placement global que représentent les routes. Le coût de construction d'une nouvelle route est de beaucoup plus élevé que la confection d'une chaussée permanente sur une route usée, et c'est justement dans ce dernier genre de travail que les municipalités ont dépensée des sommes importantes.

Les frais d'entretien à charge des départements provinciaux de la voirie se chiffraient par \$13,603,273 en 1934, les affectations de l'année pour la dette de la voirie se montent à \$22,854,691, ce qui donne un total de \$36,457,964 en affectations provinciales. Comme les provinces ont perçu en tout \$50,622,683 en permis, taxes d'essence, etc. (voir page 718), il reste un excédent apparent de \$14,164,719. Mais on n'a pas tenu compte des frais d'administration et de surveillance, ni des dépenses faites pour les intérêts et frais de retrait au compte immobilisations. De plus, le trafic automobile ne contribue pas directement aux dépenses de voirie des municipalités.

35.—Dette fondée des provinces au compte voirie et intérêts annuels, 31 décembre 1932-34.

NOTE.—Pour le Nouveau-Brunswick et l'Ontario, les chiffres sont ceux du 31 octobre; pour le Manitoba et la Saskatchewan, ceux du 30 avril 1933-35; pour le Québec, ceux du 30 juin; pour l'Alberta, ceux du 31 mars 1933-35; pour la Colombie Britannique, ceux du 31 mars 1932-34. Pour les autres provinces ceux du 31 décembre.

| Province. | Somme. | | | Intérêts annuels et fonds d'amortissement. | | |
|-----------------------|--------------------|--------------------|--------------------|---|-------------------|-------------------|
| | 1932. | 1933. | 1934. | 1932. | 1933. | 1934. |
| | \$ | \$ | \$ | \$ | \$ | \$ |
| Ile du Prince-Edouard | 1,126,120 | 1,393,000 | 1,004,774 | 84,937 | 89,000 | 86,000 |
| Nouvelle-Ecosse | 31,372,123 | 33,725,821 | 34,622,886 | 1,356,585 | 1,801,735 | 1,188,297 |
| Nouveau-Brunswick | 38,980,597 | 39,480,098 | 40,740,876 | 1,949,000 | 1,974,000 | 2,161,925 |
| Québec | 48,627,000 | 57,877,001 | 60,677,000 | 1,910,685 | 3,627,652 | 2,706,840 |
| Ontario | 178,963,498 | 185,410,372 | 203,785,482 | 8,948,175 | 9,270,519 | 10,189,274 |
| Manitoba | 18,009,982 | 18,009,982 | 17,795,541 | 909,476 | 933,537 | 905,647 |
| Saskatchewan | 29,226,693 | 28,951,736 | 29,048,905 | 1,315,077 | 1,555,777 | 1,599,961 |
| Alberta | 30,245,232 | 32,829,997 | 34,126,156 | 1,890,326 | 1,878,673 | 1,939,850 |
| Colombie Britannique | 40,397,127 | 40,440,652 | 40,380,728 | 2,486,930 | 2,637,763 | 2,076,897 |
| Totaux | 416,948,372 | 438,118,659 | 462,182,328 | 20,851,191 | 23,768,656 | 22,854,691 |

PARTIE VI.—VÉHICULES À MOTEUR.

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 37.

L'industrie des transports par automobile a fait sentir jusqu'ici ses effets sur le trafic-voyageur des chemins de fer et des tramways électriques plutôt que sur les transports commerciaux. Onze réseaux de tramways électriques interurbains et dix urbains ont discontinué leur service depuis 1926, tandis que le trafic-voyageurs 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-voyageurs est attribuable en grande partie à l'automobile privé, quoique l'autobus devienne de plus en plus important, desservant maintenant