

### Section 3.—Finances du transport routier.

Le coût du transport routier au peuple canadien pourrait se résumer sous les rubriques suivantes: dépenses pour la voirie; dépenses des individus et des corporations possédant des véhicules-moteur; et dépenses pour le transport des marchandises et des voyageurs par les voituriers publics tels que taxis, autobus et compagnies de transport automobile. Puisque les corps administratifs défraient à peu près en entier les dépenses de voirie, ces dernières sont presque complètement établies par les statistiques; mais, à cause du nombre excessif d'individus et d'organisations qui devraient être sollicités, il n'y a pas de statistiques disponibles des dépenses sous les deux autres rubriques. Au moyen de l'unité de valeur théorique appliquée aux automobiles enregistrés, il est possible d'obtenir une estimation de leur valeur totale. Cette opération a été faite en estimant la richesse nationale du Canada aux pp. 916-917 de l'Annuaire de 1936. Les estimations données pour la valeur des automobiles enregistrés étaient de \$690,000,000 pour 1929 et de \$392,000,000 pour 1933. (Voir aussi la p. 894 de ce volume.)

Le chapitre qui traite du commerce intérieur à la p. 642 donne les dépenses annuelles pour l'achat de nouveaux véhicules-moteur pour 1930 et les années depuis 1932. Malheureusement, cette série ne couvre encore que quelques années dont plusieurs étaient de dépression, de telle sorte qu'elle augmentera en importance avec une période plus longue et plus représentative. En 1932 la valeur des automobiles neufs vendus au détail était de \$45,261,000, tandis qu'en 1936 elle s'est élevés à \$120,049,000. La moyenne pour les six années, 1930 et 1932-36, était de \$85,076,000.

Il est possible d'obtenir des renseignements sur les dépenses annuelles pour réparations des véhicules-moteur en référant aux statistiques de l'organisation du commerce de détail aux pp. 642-643. La p. 699 traite des ventes de gazoline. Il n'y a pas de statistiques disponibles concernant les revenus des compagnies de transport automobile et d'autobus.

**Dépenses de voirie.**—Les routes au Canada, excepté celles des Territoires et des parcs nationaux, sont sous la juridiction des autorités provinciales et municipales. Malheureusement, on ne possède pas de statistiques complètes et comparables sur les dépenses faites antérieurement à 1928. Les déboursés du gouvernement fédéral 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 votées au cours de la crise actuelle dans le but de remédier au chômage. Le présent rapport renferme les dépenses par le gouvernement fédéral pour les routes des parcs nationaux, de même que celles pour la construction des routes entreprise par le ministère de la Défense Nationale pour remédier au chômage dans les provinces de l'Ouest. Le tableau 5 fait voir ces dépenses directes et subventionnelles pour les routes. Les dépenses nettes ici sont les dépenses moins les subventions reçues ou à recevoir. Elles ne couvrent que les grandes routes nationales et provinciales, les routes secondaires et autres voies importantes pour lesquelles les gouvernements provinciaux contribuent, ainsi que les ponts et les traversiers qui font partie du réseau. Les chiffres ne comprennent ni les dépenses pour les routes et les rues des municipalités urbaines, ni les sommes déboursées par les municipalités rurales pour les routes d'importance purement locale non subventionnées par les gouvernements provinciaux. Les déboursés pour la construction de l'entretien des routes municipales subventionnées dépassent fréquemment les subventions, et les sommes dépensées au delà ne sont pas comprises. Bien qu'on ne possède que