

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 neuves vendus au détail était de \$45,261,000, tandis qu'en 1937 elle s'est élevée à \$148,486,000. La moyenne pour les sept années, 1930 et 1932-37, est de \$93,795,000.

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. 648-649. Les ventes de gazoline sont étudiées à la page 704. 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, il n'existe pas de statistiques complètes et comparables sur les dépenses faites antérieurement à 1928. Les déboursés du gouvernement fédéral en dehors des parcs nationaux sont faits sous forme de subventions accordés aux provinces en vertu des dispositions de la loi des grandes routes, 1919 (voir l'Annuaire de 1929, p. 685) 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. Bien que les détails soient incomplets sur les dépenses de voirie des municipalités, les routes principales, qui sont les plus onéreuses à construire et à entretenir, sont sous la juridiction des provinces, de sorte qu'une faible proportion seulement des dépenses globales est omise. Dans les Provinces Maritimes, les dépenses de voirie sont toutes à la charge des gouvernements provinciaux.

Conformément à une entente de la conférence des statisticiens du Commonwealth britannique, qui se sont réunis à Ottawa en 1935, un effort a été fait pour colliger des statistiques concernant les rues et chaussées urbaines en 1935. Le résultat de cette compilation apparaît en appendice dans le rapport de Voirie et véhicules-moteur au Canada, 1935, publié par le Bureau de la Statistique. Ces résultats ne sont pas inclus dans le tableau, car ils sont considérés comme préliminaires. Le total, en 1936, était de \$11,363,566, dont \$3,056,209 de construction récente et de plus grande amélioration.