

7.—Taxe perçues par les provinces sur la distribution des automobiles et sur leur circulation, années civiles 1935 et 1936—fin.

Province.	Voitures de tourisme.	Camions.	Moto-cyclettes.	Voitures des marchands d'automobiles.	Chauffeurs.	Taxe de trajet, autobus et camions.	Taxe sur la gazoline.	Totaux, y compris recettes diverses.
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
1936.								
Ile du Pr.-Edouard	88,877	16,345	111	490	3,978	235	200,854	312,980
Nouvelle-Ecosse...	717,610	362,159	1,862	4,139	101,818	782	1,760,209	3,008,827
Nouv.-Brunswick..	490,952	289,281	1	4,330	95,783	3,002	1,149,129	2,046,628
Québec.....	3,037,397	1,718,644	9,492	31,855	996,495	93,270	6,272,064	12,312,957
Ontario.....	6,258,979	2,988,552	13,681	34,348	924,004	270,785	16,049,857	27,194,813
Manitoba.....	624,000	154,600	2,700	1	102,400	43,330	2,051,200	3,024,030
Saskatchewan....	1,059,180	240,216	1	15,592	63,760	94,097	1,951,834	3,521,871
Alberta.....	1,040,747	498,852	2,104	17,526	136,858	276,952	2,380,088	4,380,004
Col. Britannique...	1,636,110	536,165	8,854	13,742	177,033	77,239	2,717,201	5,221,059
Yukon.....	1,370	1,460	39	2	2	2	2	3,189
Totaux.....	14,955,222	6,806,274	38,843¹	122,022²	2,602,129	859,692	34,532,436	61,026,358

¹ Aucun rapport.

² Taxe non applicable.

³ Chiffres incomplets, voir renvoi 1.

Section 4.—Trafic routier.

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. Ce détournement du trafic-voyageur est attribuable en grande partie à l'automobile privé, 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. Il est manifestement difficile de compiler des statistiques à cause du très grand nombre de camionneurs.

Les opinions diffèrent grandement quand il s'agit de savoir jusqu'à quel point le véhicule-moteur a nuí au trafic ferroviaire.* On ne pourra en arriver à une conclusion définitive aussi longtemps qu'on n'aura pas établi des statistiques certaines sur le trafic des véhicules-moteur. Il est incontestable que l'autobus transporte un certain volume de trafic-voyageur qui autrement serait effectué par les chemins de fer et les tramways électriques, mais il ne faudrait pas se méprendre au point de considérer que tout le trafic-voyageur par véhicule-moteur est une perte pour les chemins de fer. Une grande partie de ce trafic est attribuable au fait que le voyage par véhicule-moteur est commode et à bon marché et n'existerait pas du tout en des circonstances moins favorables.

Les mêmes considérations s'appliquent également, d'une façon moins importante cependant, à la marchandise transportée par camion. Une partie du trafic par camion effectué à de faibles distances a pris la place du véhicule à traction animale plutôt que celle du chemin de fer. De plus, jusqu'à un certain point il y a

* Un avocat des chemins de fer au comité des Transports du Sénat canadien a présenté des arguments démontrant que la compétition des véhicules-moteur causait une perte sérieuse de revenus pour les chemins de fer. D'autre part, si l'on suppose que les conditions du trafic automobile au Canada sont semblables à celles des Etats-Unis, d'après *Automobile Facts and Figures, 1936*, publication de l'Association des manufacturiers d'automobiles, les estimations du trafic ferroviaire et du trafic automobile y apparaissent et, sous le rapport du mouvement du fret, amoindrissent plutôt le sérieux de la compétition des camions.