

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 et des difficultés impliquées, il n'y a pas de statistiques complètes disponibles des dépenses sous les deux autres rubriques.

On peut faire l'estimation de la valeur des véhicules à moteur en usage. Les véhicules enregistrés en 1937 se chiffrent à 1,319,702 (tableau 2, p. 694). Les véhicules supposés avoir été achetés en 1937 se chiffrent à 413,043 et valent \$245,278,000. Les voitures usagées comprises dans ces achats ont une valeur moyenne de \$323. Si l'on soustrait les achats en 1937 de tous les enregistrements de 1937, il reste 905,659 voitures achetées les années précédentes; ces voitures, à la valeur moyenne estimative de \$200, vaudraient \$181,000,000, ce qui donne un total de \$426,000,000 pour tous les véhicules à moteur enregistrés en 1937.

Le chapitre qui traite du commerce intérieur à la p. 643 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 1937 elle s'est élevée à \$149,170,527. La moyenne pour les sept années, 1930 et 1932-37, est de \$95,094,000.

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. 640-641. Les ventes de gazoline sont étudiées à la page 701. 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. Le Bureau Fédéral de la Statistique vient de terminer la compilation des dépenses en routes, ponts, traverses et sentiers pour la période de 1919-37. Cette compilation comprend les dépenses fédérales en chemins, ponts, etc. dans les parcs nationaux, et en programmes de routes pour venir en aide au chômage, par les provinces et les municipalités rurales en Ontario; elle couvre aussi le gros des dépenses en chemins ruraux et en ponts et traverses qui sont les liens des réseaux routiers. Le millage des routes améliorées avant 1919 était plutôt court comme les grands systèmes routiers actuels des provinces ont été presque entièrement développés depuis la guerre pour répondre aux besoins du trafic à moteur. Avant 1919, les routes et leur entretien relevaient des municipalités où elles se trouvaient. Cependant, les vieux chemins de gravier et de macadam à l'eau ont constitué les fondations en bien des endroits pour de nouvelles surfaces en béton et bitume appliquées plus tard.

Les dépenses totales des gouvernements sont ces dix-neuf années: construction, \$780,571,155; entretien, \$326,401,275. Les dépenses en fait d'établissement et item