

Alberta.—*Administration.*—Branche des véhicules à moteur, département du Secrétaire Provincial, Edmonton, et commission de la circulation sur les grandes routes d'Alberta, Edmonton. *Législation.*—La loi des véhicules et de la circulation sur les grandes routes (c. 31, 1924) et ses amendements et loi des véhicules de service public (c. 91, 1936).

Colombie Britannique.—*Législation.*—La loi des véhicules à moteur (c. 195, S.R.C.B. 1936) et la loi des grandes routes (c. 116, S.R.C.B. 1936) et ses amendements, de même que la loi du transport routier (c. 36, S.C.B. 1939). L'administration et l'application de la loi des véhicules à moteur et la mise en vigueur de la loi des grandes routes et de la loi du transport routier sont confiées au Commissaire de la Police Provinciale, Victoria, tandis que l'administration de la loi des grandes routes relève du Ministre des Travaux Publics, Victoria, C.B., et celle du transport routier de la Commission des Utilités Publiques, Victoria, C.B.

Yukon.—*Administration.*—Bureau du secrétaire du Territoire, Dawson, Yukon. Des informations sur les règlements peuvent aussi être obtenues de la Branche des Terres, Parcs et Forêts, Ministère des Mines et Ressources, Ottawa. *Législation.*—L'ordonnance des véhicules à moteur, n° 14, 1914, et ses amendements.

Section 2.—Routes et véhicules.

Deux sous-sections traitent des facilités du transport routier. Elles sont consacrées, respectivement, à la voirie et aux véhicules-moteur.

Sous-section 1.—Voirie.

Historique.—Un court historique des premières routes du temps de la colonisation au Canada a paru à la page 747 de l'Annuaire de 1934-35.

Récant développement de la voirie.—Au fur et à mesure que montait la proportion d'automobilistes (voir pp. 684-685), le besoin de bonnes routes se faisait sentir davantage depuis la guerre de 1914-1918. De plus, les avantages qui découlent du tourisme ont été un stimulant efficace au perfectionnement des chemins et des grandes routes pittoresques sous la juridiction des gouvernements. L'automobile offre des avantages tout particuliers dans les districts ruraux où, au point de vue rapidité et économie, il est fort supérieur à la traction chevaline. Il s'ensuit que lors du recensement de 1931 une ferme sur deux a déclaré un automobile (1.96 ferme pour chaque voiture). Cette vulgarisation de l'automobile dans les campagnes a eu pour effet le perfectionnement des chemins ruraux secondaires.

Le tableau du millage des routes, p. 684, comprend toutes les routes sous juridiction provinciale et les routes locales dans les Provinces Maritimes et l'Ontario et des estimations des routes locales dans les quatre provinces de l'Ouest. Il existe dans le nord du Québec, de l'Ontario, des Provinces des Prairies et de la Colombie Britannique de vastes régions à très faible population où le réseau routier est rudimentaire, mais les parties méridionales de ces provinces sont bien pourvues sous ce rapport. Une grande route transcanadienne est en voie de construction; son tracé de l'Atlantique au Pacifique est entièrement en territoire canadien.

Les statistiques des rues urbaines sont compilées depuis 1935 dans les cités et les principales villes; les petites municipalités omises n'augmenteraient que peu les totaux. En 1938, le parcours déclaré est de 12,877 milles, dont 2,304 avec revêtement d'asphalte, 900 en béton de ciment portland, 1,444 en macadam bitumineux, en béton et autres revêtements bitumineux, 567 en macadam à l'eau, 2,617 en gravier et pierre concassée, et 807 milles d'autres revêtements; c'est un total de 8,639 milles de rues recouvertes et 4,238 de chemins de terre. Ces chiffres sur les rues urbaines et les routes ne sont pas compris dans le tableau qui suit sur le millage des grandes routes.