

Route de l'Alaska.—La route de l'Alaska, longue de 1,600 milles et large de 24 à 36 pieds, s'étend de Fort-St-John (C.-B.)* à Fairbanks (Alaska), en passant par Whitehorse (T.N.-O.). Au printemps de 1942, il n'y avait là qu'un territoire vierge et une route aérienne d'exploration; le 20 novembre 1942, la route était officiellement ouverte aux véhicules. Quelque 10,000 soldats du génie des États-Unis et 4,000 civils, dont la moitié étaient des Canadiens, se sont frayé un chemin à travers la brousse, ont jeté des ponts sur les rivières, triomphé des pentes montagneuses et revêtu la route pour permettre d'effectuer un trajet continu en automobile. La pente maximum dans la contrée montagneuse est de 10 p. 100 et dans la région des contreforts, de 5 p. 100. Le gouvernement canadien fournit le droit de passage, exonéra des droits de douane toutes les consignations d'outillage et de matériaux de construction, et les États-Unis firent le travail. Le 3 avril 1946, la section canadienne de la grande route, d'Edmonton à la frontière de l'Alaska, de même que les aéroports de la route à relais du Nord-Ouest, le réseau téléphonique et autres entreprises de défense (voir *l'Annuaire* de 1945, pp. 736-742) ont été cédés au Canada par les États-Unis en vertu d'un accord.

La grande route du Nord-Ouest, comme on l'appelle maintenant, est pour le moment maintenue par l'armée canadienne, mais ouverte à la circulation des civils. Les permis de voyager sur la grande route ne sont plus nécessaires.

Sous-section 2.—Véhicules automobiles

Immatriculation.—Les automobiles ont été immatriculées pour la première fois au Canada en 1904 et l'Ontario était la seule province à délivrer des permis cette année-là. Le Nouveau-Brunswick a commencé à immatriculer les automobiles en 1905; le Québec, la Saskatchewan et l'Alberta, en 1906; la Colombie-Britannique, en 1907; le Manitoba, en 1908; la Nouvelle-Écosse, en 1909; l'Île du Prince-Édouard, en 1913; et le Yukon, en 1914.

En 1905, les véhicules automobiles immatriculés au Canada ne s'élèvent qu'à 565; en 1915, le total passe à 95,284 et, à la fin de la décennie suivante, à 724,048. Sauf de 1931 à 1933, toutes les années accusent une augmentation jusqu'en 1941, lorsque 1,572,784 véhicules automobiles sont immatriculés. Tandis que le nombre de véhicules commerciaux continue d'augmenter durant la guerre, les voitures de tourisme enregistrent un déclin prononcé, à cause des restrictions sur la fabrication et du rationnement des pneus et de l'essence. Toutefois, le redressement économique d'après-guerre est rapide et, en 1946, un nouveau sommet de 1,622,463 véhicules automobiles est atteint, y compris 1,234,006 voitures de tourisme, 355,095 camions, 5,788 autobus, 17,163 motocyclettes et 10,411 véhicules divers. Le rapatriement et la vente des véhicules militaires, ainsi que la restauration de la production et des importations, ont contribué à l'augmentation de 7.8 p. 100 ou de 125,382 véhicules par rapport à 1945. Au Canada, les ventes de véhicules automobiles neufs s'élèvent à 120,044 en 1946, dont 77,742 voitures de tourisme et 42,302 camions et autobus.

Les recettes provenant des permis de véhicules automobiles, des permis de conduire, etc., à l'exclusion de celles du Québec qui n'a pas fourni de rapport, s'élèvent à \$30,236,468 en 1946 contre \$23,992,834 l'année précédente.

* Dawson-Creek, situé à environ 30 milles au sud-ouest, est la tête de ligne d'où les fournitures sont transportées par camions à Fort-St-John. L'ancienne route entre Dawson-Creek et Fort-St-John a été améliorée et, pour toutes fins, fait partie de la route principale.