

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 compensation pour le trafic que les véhicules-moteur ont enlevé aux chemins de fer en ce sens que l'industrie automobile a fourni aux chemins de fer un nouveau champ d'action consistant dans le transport de produits bruts ou ouvrés, d'essence et d'huile à moteur, et de matériaux pour la construction et l'entretien des routes propres à la circulation automobile.

D'autre part, une phase de cette nouvelle compétition avec le transport ferroviaire a été son effet sur les taux de fret. Le chemin de fer, dans l'établissement des taux, prenait en considération la valeur des marchandises manutentionnées, c'est-à-dire les denrées expédiées en vrac et de peu de valeur étaient transportées à des taux relativement bas, tandis que pour les denrées ouvrées et de haute qualité les taux étaient plus élevés, bien que la différence dans les taux eût peu de relation avec la différence dans les coûts de transport. Une telle échelle permettait le transport des matières brutes à bon marché et les chemins de fer se dédonnaient au moyen de taux plus élevés sur les denrées ouvrées. Le camion est en train d'opérer un changement: le camionneur transporte ces denrées de qualité supérieure à des taux qui approchent davantage les tarifs réels et ne tente pas de faire le transport de matières brutes excepté dans des cas spéciaux. Ses prix sont réduits grâce à une emprise qui lui est fournie et pour laquelle il ne paie qu'une partie du coût et, si ces tarifs sont beaucoup au-dessus du coût réel, le manufacturier peut très facilement pourvoir au transport de ses propres marchandises. Quelques embranchements de chemin de fer sont pratiquement abandonnés excepté pendant une courte période de l'année alors que la neige empêche la circulation des véhicules-moteur. En conséquence, les pertes des chemins de fer comprennent celles qui résultent de la déviation du fret et des réductions dans les taux de marchandises de haute qualité pour tenter de retenir ce trafic sans compenser pour les augmentations dans les taux de fret des marchandises de qualité inférieure.

Consommation de gazoline.—Toutes les provinces exigent que les ventes au détail de gazoline soient déclarées, et une taxe est imposée sur toute la gazoline consommée par les véhicules automobiles en usage sur les grands chemins et les rues et aussi sur toute gazoline consommée pour un nombre toujours croissant d'autres fins. La gazoline imposable est, cependant, dans une large mesure consommée par les véhicules automobiles et indique de façon générale l'augmentation ou la diminution de la circulation des véhicules automobiles. Les ventes nettes sont les différences entre les ventes totales ou brutes déclarées et les quantités sur lesquelles la taxe est remboursée en tout ou en partie, ou sur lesquelles la taxe n'est pas imposée au moment de la vente.

8.—Ventes de gazoline au Canada, par province, 1934-38.

Province.	1934.	1935.	1936.	1937.	1938.
	gall.	gall.	gall.	gall.	gall.
Ile du Prince-Edouard.....	2,639,856	2,832,750	3,088,910	3,420,163	3,631,360
Nouvelle-Ecosse.....	20,016,109	22,274,254	25,247,957	29,159,361	29,632,787
Nouveau-Brunswick.....	13,640,325	15,185,003	17,477,029	21,947,202	21,998,728
Québec.....	93,511,483	102,177,506	109,835,482	128,394,645	135,026,866
Ontario.....	252,976,407	272,680,687	282,827,724	324,858,959	337,880,996
Manitoba.....	27,678,221 ¹	28,448,689 ¹	30,561,665 ¹	34,635,432	38,596,582
Saskatchewan.....	36,784,519	39,166,282	45,966,233	46,278,251	65,090,674
Alberta.....	45,194,297	47,442,890	60,387,814	75,166,087	73,724,520
Colombie Britannique.....	42,337,785	43,410,411	48,723,037 ¹	54,567,327 ¹	57,157,813
Totaux, ventes brutes..	534,779,002¹	573,618,272¹	624,115,851¹	718,427,427¹	762,740,326
Remboursements.....	57,868,513	73,214,746	91,260,543	115,022,668 ¹	130,722,877
Totaux, ventes nettes..	476,910,489¹	500,403,526¹	532,855,308¹	603,404,759	632,017,449

¹ Révisé depuis la publication de l'Annuaire de 1939.