

**Régie des véhicules-moteur en temps de guerre.\***—Au commencement de 1942, la production d'automobiles fut suspendue (voir chapitre XIV). Pour répondre aux besoins des médecins, des gardes-malades, des services d'incendie et de police et des autres usagers des classifications essentielles, 4,480 nouvelles voitures furent mises de côté dans une "réserve" du gouvernement. Les voitures de cette réserve n'ont été cédées que pour des fins essentielles sur présentation d'un permis de la régie des véhicules-moteur du Ministère des Munitions et Approvisionnement. A titre d'administrateur de la Commission des prix et du commerce en temps de guerre, le régisseur publia, au mois d'août 1944, une ordonnance limitant les achats de voitures de tourisme à une par année pour cinq voitures en circulation. Cette ordonnance obligeait également les commerçants à vendre les voitures usagées en magasin selon une liste d'usagers essentiels déterminés sans exiger l'échange d'une autre voiture ou autre condition. Les manufacturiers de camions furent autorisés à détourner du programme militaire certains modèles qu'ils dépouillent de tous accessoires militaires et produisent comme unités commerciales. Tous les camions neufs destinés à l'usage civil ne sont cédés que si les acheteurs éventuels peuvent prouver à la régie des véhicules-moteur que ces véhicules sont essentiels.

### 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 particuliers et des corporations possédant des véhicules-moteur; dépenses pour le transport des marchandises et des voyageurs par les voituriers publics tels que taxis, autobus et compagnies de transport automobile, et dépenses pour les garages, les stations-service, etc. Puisque les corps administratifs paient à peu près en entier les dépenses de voirie, ces dernières sont presque complètement établies par les statistiques; mais, à cause du nombre excessif de particuliers et d'organismes qui devraient être sollicités et des difficultés qui s'ensuivent, il n'y a pas de statistiques complètes disponibles des dépenses sous les autres rubriques. Les ventes d'essence sont données à la p. 710 et les recettes du transport motorisé, à la p. 707.

**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 a terminé 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 remédier au chômage, par les provinces et les municipalités rurales en Ontario; elle englobe aussi le gros des dépenses en chemins ruraux et en ponts et traverses qui sont les liens des réseaux routiers. Les grands systèmes routiers actuels des provinces ont été presque entièrement développés depuis la première guerre mondiale pour répondre aux besoins du trafic routier. 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.

Les dépenses totales ces dix-neuf années (1919-1937) sont: construction, \$780,571,155; entretien, \$326,401,275. Les dépenses en fait d'établissements et les dépenses générales sont divisées entre la construction et l'entretien sur une base proportionnelle, quand les autorités ne les ont pas réparties. Un tableau à la p. 697 de l'Annuaire de 1939 résume ces dépenses de voirie pour toute la période de 1919-37; le tableau 4 donne ces dépenses chacune des dernières années.

\* Révisé par la Branche de la publicité, du Ministère des Munitions et Approvisionnements.