

INDUSTRIES & COMMERCE

AUTOMOBILE

Statistiques



archives
municipales

VOUS NOUS OBLIGERIEZ EN NOUS RETOURNANT
LE DOSSIER DANS LE PLUS BREF DÉLAI.

IL SE TROUVE AU CANADA UNE AUTOMOBILE PAR 9 HABITANTS

Sous ce rapport, notre pays occupe la quatrième place dans le monde entier. — La somme totale, payée en taxes et en impôts sur les automobiles, se chiffre à \$56,700,000.

16 sept 1933

Les enregistrements d'automobiles au Canada se chiffrent par 1.114.503 en 1932, total qui se répartit comme suit: voitures-automobiles, 945.564; autobus, 1.530; camions et autres véhicules commerciaux, 157.990; motocyclettes, 9.419. La diminution sur 1931 est de 86.404 unités, soit 7.2 pour cent. C'est au Nouveau-Brunswick que les enregistrements accusent la plus forte diminution qui est de 16.6 pour cent pour le total et 17.8 pour les voitures-automobiles. Vient ensuite la Saskatchewan avec une diminution de 15.5 pour cent.

Bien que toutes les provinces ne tiennent pas des écritures séparées pour les nouveaux enregistrements et les renouvellements, les données dont on dispose indiquent que le nombre d'enregistrements en 1931 et 1932 a été maintenu grâce au fait que l'on a continué à se servir des véhicules utilisés précédemment. Voici les diminutions des enregistrements de nouvelles voitures sur 1931: Nouvelle-Ecosse, 35 pour cent; Nouveau-Brunswick, 46 pour cent; Québec, 38 pour cent; Ontario, 37 pour cent; Colombie Britannique, 44 pour cent; soit 25,601 voitures ou 38 pour cent pour les cinq provinces dans leur ensemble.

Pour ce qui est du nombre d'automobiles per capita, le Canada se classe quatrième parmi les pays de l'univers entier, avec un véhicule par 9.4 habitants. Il se trouve devancé par les Etats-Unis avec 5.1; Hawaï et la Nouvelle-Zélande. L'Ontario détient la première place parmi les provinces du Canada, avec 6.5; il est suivi de la Colombie Britannique avec 7.7. La province de Québec se classe dernière sous ce rapport.

Les enregistrements des véhicules, des chauffeurs, etc., ont rapporté une somme de \$21,126,271 aux provinces, contre \$19,634,908 en 1931, accroissement de \$1,441,363 ou 7.32 pour cent que se partagent les provinces d'Ontario et l'Alberta seules, où les augmentations, par le fait de la hausse des tarifs, se montent à 30.96 pour cent et 22.10 pour cent respectivement. On constate des diminutions pour toutes les autres provinces, variant entre 4.41 pour le Nouveau-Brunswick et 9.76 pour l'Île du Prince-Édouard. Bien que l'Ontario ait augmenté le tarif moyen de 50 pour cent pour les voitures-automobiles, il demeure toujours le plus bas avec \$9.48 par unité. Comme les camions varient beaucoup plus que les voitures en ce qui concerne les dimensions et les tarifs, les moyennes des taux ne sont comparables que dans les

cas où les camions sont classés selon leur poids. La moyenne la plus élevée par auto-camion enregistré revient à la province de Québec, avec \$48.81; c'est le Manitoba où elle l'est le moins, soit \$12.49 par unité.

Dans toutes les provinces, sauf le Québec et l'Alberta, l'impôt sur l'essence a été augmenté au printemps de 1932; la province de Québec l'avait augmenté au mois de décembre de l'année précédente. Le Nouveau-Brunswick, le Manitoba et la Colombie Britannique l'augmentèrent de 5 à 7 cents tandis que dans les autres provinces il fut porté de 5 à 6 cents. Ces augmentations ont fait plus que compenser la consommation diminuée et les recettes découlant de cet impôt se trouvèrent augmentées de \$4,637,197 ou 20.12 p.c., les totaux pour 1931 et 1932 étant de \$22,546,119 et \$27,083,316 respectivement. L'Ontario détient le premier rang et le Québec le deuxième avec des accroissements respectifs de \$2,699,841 et \$845,012. Quant à la Saskatchewan, la diminution de la consommation contrebalance presque l'augmentation de l'impôt, les recettes de \$1,328,951 ne dépassant que de \$18,804 ou 1.44 p.c. celles de l'année précédente. Il s'agit ici des recettes brutes, y compris la provision payée aux distributeurs d'essence pour la perception de l'impôt et la remise aux administrations provinciales; les frais d'administration ne sont pas déduits non plus. Par conséquent, on ne possède pas de données exactes sur les déboursés nets de la Voirie, même dans les cas où les recettes découlant des impôts sur les véhicules et l'essence sont entrées sous la rubrique des déboursés pour fins de voirie. De plus, les recettes constituent la somme de l'impôt perçue au cours de l'année et ne sont pas les mêmes que l'impôt sur les ventes effectuées au cours du même laps de temps.

Les recettes fédérales constituées par les douanes et la taxe d'accise sur les automobiles se chiffrent par \$4,508,471 en 1932, fléchissement de \$3,151,255 ou 41 p.c. sur l'année précédente.

Les recettes en accise accusent à elles seules une diminution de 52 p.c. La somme de \$52,718,958 en taxes et impôts, payée par les propriétaires de voitures au gouvernement fédéral et aux autorités provinciales, ne comprend pas les taxes de vente qui équivalent à 4 p.c. et 6 p.c. de la valeur de détail estimées avoir rapporté \$2,500,000, ni la douane sur l'essence qui est de 2 1/2 cents le gallon sur la presque totalité des importations et qui doit avoir produit environ \$1,500,000. Le grand total est donc de \$56,700,000, soit plus de \$50 par véhicule automobile enregistré.

Les enregistrements ont donné \$21,126,271

Presque toutes les provinces ont accusé une diminution dans les recettes.—Le Canada se classe quatrième pour le nombre d'automobiles.

L'impôt sur l'essence augmenté

23 sept 1933

Les enregistrements d'automobiles au Canada se chiffrent par 1,114,503 en 1932, total qui se répartit comme suit: voitures-automobiles, 945,564; autobus, 1,530; camions et autres véhicules commerciaux, 157,990; motocyclettes, 9,419. La diminution sur 1931 est de 86,404 unités, soit 7.2%. C'est au Nouveau-Brunswick que les enregistrements accusent la plus forte diminution qui est de 16.6 pour cent pour le total et 17.8 pour les voitures-automobiles. Vient ensuite la Saskatchewan avec une diminution de 15.5 pour cent.

Bien que toutes les provinces ne tiennent pas des écritures séparées pour les nouveaux enregistrements et les renouvellements, les données dont on dispose indiquent que le nombre d'enregistrements en 1931 et 1932 a été maintenu grâce au fait que l'on a continué à se servir des véhicules utilisés précédemment. Voici les diminutions des enregistrements de nouvelles voitures sur 1931: Nouvelle-Écosse, 35 pour cent; Nouveau-Brunswick, 46 pour cent; Québec, 38 pour cent; Ontario, 37 pour cent; Colombie-Britannique, 41 pour cent; soit 25,601 voitures ou 38 pour cent pour les cinq provinces dans leur ensemble.

Le Canada en 4ième position

Pour ce qui est du nombre d'automobiles per capita, le Canada se classe quatrième parmi les pays de l'univers entier, avec un véhicule par 9.4 habitants. Il se trouve devancé par les États-Unis, avec 5.1, Hawaï et la Nouvelle-Zélande. L'Ontario détient la première place parmi les provinces du Canada, avec 6.5; il est suivi de la Colombie-Britannique avec 7.7. La province de Québec se classe dernière sous ce rapport.

Une somme de \$21,126,271

Les enregistrements des véhicules, des chauffeurs, etc., ont rapporté une somme de \$21,126,271 aux provinces, contre \$19,684,908 en 1931, accroissement de \$1,441,363 ou 7.32 pour cent que se partagent les provinces d'Ontario et l'Alberta seules, où les augmentations, par le fait de la hausse des tarifs, se montent à 30.96 pour cent et 22.20 pour cent respectivement. On constate des diminutions pour toutes les autres provinces, variant entre 4.41 pour le Nouveau-Brunswick et 9.76 pour l'Île du Prince-Édouard. Bien que l'Ontario ait augmenté le tarif moyen de 50 pour cent pour les voitures-automobiles, il demeure toujours le plus bas avec \$9.48 par unité. Comme les camions varient beaucoup plus que les voitures en ce qui concerne les dimensions et les tarifs, les moyennes des taux ne sont comparables que dans les cas où les camions sont classés selon leur poids. La moyenne la plus élevée par auto-camion enregistré revient à la province de Québec, avec \$48.81; c'est le Manitoba qu'elle l'est le moins, soit \$12.49 par unité.

L'impôt sur l'essence

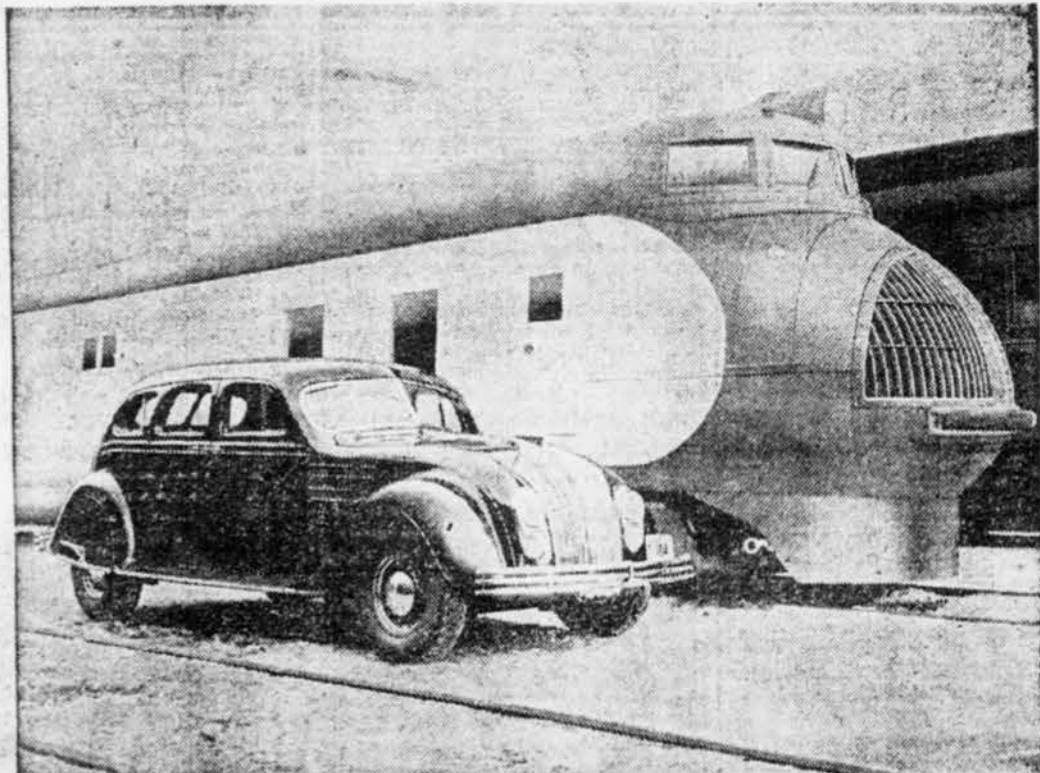
Dans toutes les provinces, sauf le Québec et l'Alberta, l'impôt sur l'essence a été augmenté au printemps de 1932; la province de Québec l'avait augmenté au mois de décembre de l'année précédente. Le Nouveau-Brunswick, le Manitoba et la Colombie-Britannique l'augmentèrent de 5 à 7 cents tandis que dans les autres provinces il fut porté de 5 à 6 cents. Ces augmentations ont

fait plus que compenser la consommation diminuée et les recettes découlant de cet impôt se trouvèrent augmentées de \$4,537,197 ou 20.12 pour cent, les totaux pour 1931 et 1932 étant de \$22,546,119 et \$27,083,316 respectivement. L'Ontario détient le premier rang et le Québec le deuxième avec des accroissements respectifs de \$2,699,841 et \$845,012. Quant à la Saskatchewan, la diminution de la consommation contrebalance presque l'augmentation de l'impôt, les recettes de \$1,328,951 ne dépassant que de \$18,804 ou 1.41 pour cent celles de l'année précédente. Il s'agit ici des recettes brutes, y compris la provision payée aux distributeurs d'essence pour la perception de l'impôt et la remise aux administrations provinciales; les frais d'administration ne sont pas déduits non plus. Par conséquent, on ne possède pas de données exactes sur les déboursés nets de la voirie, même dans les cas où les recettes découlant des impôts sur les véhicules et l'essence sont entrées sous la rubrique des déboursés pour fins de voirie. De plus, les recettes constituent la somme de l'impôt perçue au cours de l'année et ne sont pas les mêmes que l'impôt sur les ventes effectuées au cours du même laps de temps.

Recettes fédérales

Les recettes fédérales constituées par les douanes et la taxe d'accise sur les automobiles se chiffrent par \$4,508,471 en 1932, fléchissement de \$3,151,255 ou 41 pour cent sur l'année précédente. Les recettes en accise accusent à elles seules une diminution de 52 pour cent. La somme de \$52,718,058 en taxes et impôts, payée par les propriétaires de voitures au gouvernement fédéral et aux autorités provinciales, ne comprend pas les taxes de vente qui équivalent à 4 pour cent et 6 pour cent de la valeur du détail estimées avoir rapporté \$2,500,000, ni la douane sur l'essence qui est de 2½ cents le gallon sur la presque totalité des importations et qui doit avoir produit environ \$1,500,000. Le grand total est donc de \$56,700,000 soit plus de \$50 par véhicule automobile enregistré.

TRAIN ET AUTO MODERNES



Voici un sedan "Airflow" Imperial Chrysler à côté du nouveau train léger à lignes aérodynamiques de l'Union Pacific. Il y a une ressemblance frappante entre ces deux "nouveautés" de la transportation sur roues, tout particulièrement entre le modèle de la grille, la position et la forme du coupe-vent et le contour général de l'avant. Les deux sont d'un modèle pour diminuer la résistance du vent et conserver ainsi le pouvoir de marche. Le train comprend trois wagons et son poids n'est que 85 tonnes, soit la pesanteur d'un Pullman ordinaire. Le pouvoir de marche est fourni par un moteur de 600 H.P. accouplé directement à un générateur. Il peut atteindre 110 milles à l'heure. Le moteur de ce Chrysler développe 130 H.P. et est muni d'un appareil de marche automatique permettant une vitesse de 100 milles à l'heure.

AIRFLOW AUTO HAS UNIQUE FEATURES

Streamlining and Interior
Comforts Attracting Many
Motor Enthusiasts

13 mars 1934

So much had been written and said about the attractions of the De Soto Airflow, that a visit was paid to the office of P. O. Messier, manager of the Modern Motor Sales, and further elucidation demanded.

First, Mr. Messier said, the interest in the new car, which revolutionizes all traditions of automotive design, was just about 100 per cent. greater than they had anticipated—and they had been prepared for a large crowd at that. An endless stream of people crowded in and out of the establishment, examining the Airflow sedan which was on display, and exclaiming over its unique design, its attractive appearance, complete comfort of interior and luxury of riding and driving.

"We have been astonished by the number of orders we have received," Mr. Messier continued. "These, too, far exceed our expectations, and it fills us with great hopes for the coming season to see that apparently the depression really is lifting and people are out to spend their money for the very best they can get for it."

A ride in the Airflow was next in order, and as the latest De Soto creation was set in motion, a sensation most nearly approximated by taking to the air in a plane was experienced. The driver was offered the choice of driving with automatic clutch or in the old style method, using the clutch pedal, with free-wheeling. The wheel, set in position similarly to the wheel on the joystick of most airplanes, conveniently adapted to the natural position of the arms and hands. Shifting gears is no longer a struggle to mesh them silently, for they flick into position with the barest touch, while hydraulic brakes afford stopping de luxe.

The De Soto Airflow was driven over some of the roughest streets to be found, and while the wheels

bobbed and swooped up and down all kinds of holes and ruts, the steering wheel remained steady in the hands, and riding was comfortable in front or back seats, which contained ample accommodation for three full-grown people in each.

The range of vision was unlimited. There was not a blind spot anywhere in the sweep of the driver's eye. Driving with one side of the car three or four feet up a bank of snow and ice did not affect the ease and comfort of progress one whit, while steering remained easy so quickly responsive was the wheel.

The whole impression was one of unlimited power, speed and flexibility of control. Streamlining conveyed the appearance of speed, and all the interior appointments spoke complete comfort, not the least of which was the ample head room front and back, and the easily adjustable front seat according to the size of the passengers.

Statistiques officielles des véhicules automobiles

Il y a eu augmentation de 3.29% dans le nombre des autos durant 1934

60,783 à Montréal

26,821 Ford et 25,300 Chevrolet dans la province.
— 50 Rolls Royce

12,958 femmes chauffeurs
19 Janvier 1935

Québec, 18. — Sous la direction de M. Emile F. Joncas, directeur du service des véhicules automobiles, et le contrôle de M. J.-A. Bégin, contrôleur du Revenu de la province, M. J.-A. Pouliot, vient de rendre publiques les statistiques officielles des véhicules automobiles pour l'année 1934. Ces chiffres sont fort intéressants.

Total des enregistrements en 1934... 165,286
Total des enregistrements en 1933... 160,012
Augmentation en 1934... 5,274 3.29%

Proportions:
Véhicules neufs pour passagers... 9,255 6.69%
Véhicules usagés pour passagers... 129,097 93.31%
Véhicules neufs pour marchandises... 2,094 7.77%
Véhicules usagés pour marchandises... 24,840 92.23%

Récapitulations:
Neuf, 6.86% pour passag. 83.70%
Usagés, 83.14% pour m'dises 16.30%

Enregistrements par genre de véhicules automobiles:
Véhicules de passag. Neufs Usagés
Moins de 3,000 lbs 5,253 89,275
3,000 lbs et pls „H” 3,621 28,108
Moto-cyclettes, „M” 201 2,213
Taxis, „T” 136 3,972
Autobus, „A” 15 482
Cultivateurs „FP” 29 5,047
9,255 129,097

Véhicules de marchandises:
Cultivateurs, „FH” 60 4,257
Commerce, moins de 6,000 lbs, „F” 1,242 12,453
Commerce, 6,000 lbs et plus, „K” 56 1,248
Livraison, moins de 6,000 lbs, „L” 698 5,199
Livraison, 6,000 lbs et plus, „P” 16 447
Excédent poids et capacité, „W” 8 687
Service, „S” 14 549
2,094 24,840

Plaques de commerçants, „X” 1,397
Transferts 26,098
Semi-remorques 3,172
Remorques 644

Occupations des propriétaires:
Professionnels 10,383

Cultivateurs	20,348
Industrie	27,597
Négoce	36,850
Transport	13,186
Autres	50,422
Pas d'occupation	6,500
Total	165,286

Domicile déclaré des propriétaires
(Co.—Comté excepté les cités et les villes).

Abitibi-Co.	500
Acton-Vale V.	102
Amos-V.	192
Argenteuil-Co.	1274
Arthabaska-Co.	540
Arthabaska-V.	85
Arvida-C.	100
Aylmer-V.	269
Bagot-Co.	664
Bagotville-V.	78
Baie d'Urfé-V.	22
Barkmere-V.	2
Beaconsfield-V.	34
Beauce-Co.	1165
Beauceville-V.	118
Beauharnois-Co.	418
Beauharnois-V.	276
Beauport-V.	208
Bedford-V.	231
Beloil-V.	168
Bellechasse-Co.	576
Berthier-Co.	509
Berthier-V.	196
Black-Lake-V.	51
Bonaventure-Co.	837
Brome-Co.	1268
Bromptonville-V.	155
Buckingham-V.	383
Cap de la Madeleine-C.	328
Chambly-Co.	686
Champlain-Co.	915
Charlevoix-Co.	577
Château d'Eau-V.	2
Châteauguay-Co.	1066
Châteauguay-V.	139
Chicoutimi-Co.	417
Chicoutimi-C.	517
Coaticook-V.	399
Cowansville-V.	298
Compton-Co.	1252
Cookshire-V.	159
Courville-V.	25
De Léry-V.	8
Deux-Montagnes-Co.	1212
Dolbeau-V.	116
Donnacoona-V.	120
Dorchester-Co.	737
Dorion-V.	119
Dorval-V.	168
Drummond-Co.	572
Drummondville-V.	1145
East-Angus-V.	276
Farnham-V.	418
Frontenac-Co.	562
Gaspé-Co.	770
Granby-C.	1005
Grand'Mère-C.	366
Greenfield Park-V.	135
Hampstead-V.	71
Hochelaga-Co.	7
Hull-Co.	1416
Hull-V.	1428
Huntingdon-Co.	858
Huntingdon-V.	440
Iberville-Co.	438
Iberville-V.	263
Ile Cadieux-V.	0
Iles de la Madeleine-Co.	40
Ile Dorval-V.	1
Ile Maligne-V.	37
Jacques-Cartier-Co.	832
Joliette-Co.	677
Joliette-V.	677
Jonquière-V.	292
Kamouraska-Co.	549
Kénogami-V.	188
Labelle-Co.	1081
Lachine-C.	1036
Lachute-V.	627
Lac Sergent-V.	0
Lac St-Jean-Co.	934
Laprairie-Co.	523
Laprairie-V.	313
Lasalle-V.	258
L'Assomption-Co.	799
L'Assomption-V.	198
La Tuque-V.	283
Lauzon-V.	199
Laval-Co.	1309
Laval des Rapides-V.	100
Laval sur le Lac-V.	10
Lennoxville-V.	395
Lévis-Co.	706
Lévis-C.	508
L'Islet-Co.	454
Longueuil-C.	471
Lotbinière-Co.	830
Louiseville-V.	214
Magog-V.	580
Maple-Grove-V.	1
Marieville-V.	172
Maskinongé-Co.	284
Matane-Co.	722
Matapédia-Co.	399
Mégantic-Co.	700
Mégantic-V.	240
Mercier-V.	1
Missisquoi-Co.	1030
Montcalm-Co.	675
Montmagny-Co.	323
Montmagny-V.	275
Montmorency-Co.	494
Montréal-C.	60783
Montréal-Est-V.	135
Montréal-Nord-V.	201
Montréal-Ouest-V.	480
Montréal-Sud-V.	66
Mont-Royal-V.	282
Napierville-Co.	537
Nicolet-Co.	637
Nicolet-V.	188
Noranda-V.	268
Outremont-C.	1989
Papineau-Co.	860
Pointe-aux-Trembles-V.	187
Pointe-Claire-V.	298
Pontiac-Co.	931
Port-Alfred-V.	70
Portneuf-Co.	1154
Québec-Co.	1290
Québec-C.	9824
Québec-Ouest-V.	42
Racine-V.	3
Richelieu-Co.	262
Richmond-Co.	968
Richmond-V.	287
Rigaud-V.	118
Rimouski-Co.	379
Rimouski-V.	294
Riverbend-V.	23
Rivière-du-Loup-C.	451
Roberval-V.	178
Rouville-Co.	976
Rouyn-V.	422
Roxboro-V.	0
Saguenay-Co.	88
Saguenay-V.	0
Scotstown-V.	78
Shawinigan-Falls-C.	856
Sheffield-Co.	803
Sherbrooke-Co.	257
Sherbrooke-C.	2833
Sorel-C.	352
Soulanges-Co.	621
Stanstead-Co.	1214
Ste-Agathe des Monts-V.	234
Ste-Anne de Bellevue-V.	287
St-Hyacinthe-C.	1052
St-Hyacinthe-Co.	439
St-Jean-Co.	604
St-Jean-C.	890
St-Jérôme-V.	521
St-Joseph d'Alma-V.	16
St-Lambert-C.	742
St-Laurent-V.	584
St-Léonard-Port-Maurice-V.	154
St-Maurice-Co.	532
St-Michel-V.	136
St-Ours-V.	24
St-Pierre-V.	195
Ste-Rose-V.	381
Ste-Thérèse-V.	319
St-Tite-V.	64
Témiscamingue-Co.	378
Témiscamingue-V.	0
Témiscouata-Co.	756
Terrebonne-Co.	1085
Terrebonne-V.	235
Thetford-Mines-C.	603
Trois-Rivières-C.	2101
Trois-Pistoles-V.	111
Valleyfield-C.	861
Vaudreuil-Co.	745
Verdun-C.	3312
Verchères-Co.	552
Victoriaville-V.	516
Waterloo-V.	324
Westmount-C.	2998
Windsor-V.	228
Wolfe-Co.	591
Yamaska-Co.	494
Etrangers	254

Total	165,286
Proportions:	



Prop. résidant dans une cité.....	95566,	57.90%
Prop. résidant dans une ville.....	19716,	11.92%
Prop. résidant dans Mun. rurales...	49750,	30.09%
Prop. résidant à l'étranger	254,	0.09%
	<u>165286.</u>	<u>100%</u>

Véhicules passagers, capacité par siège :

Un passager	1740
Deux passagers	9947
Quatre passagers	10371
Cinq passagers	111375
Six passagers	448
Sept passagers	3974
Autobus	497

Classification par noms de véhicules automobiles.

Véhicules de passagers :

Auburn	876
Austin	294
McLaughlin (Buick)	9734
Cadillac	736
Chevrolet	25300
Chrysler	7383
Cord	25
DeSoto	2037
Dodge	6774
Durant (Star)	3421
Essex	6350
Erskine	329
Ford	26821
Franklin	296
Frontenac	147
Graham-Paige	3130
Hudson	2305
Hupmobile	1474
Jordan	63
LaSalle	303
Lincoln	194
Lafayette	14
Marmon	373
Marquette	442
Nash	3404
Oakland	889
Oldsmobile	2985
Packard	1606
Peerless	527
Pierce-Arrow	281
Plymouth	5485
Pontiac	8538
Renault	28
Réo	869
Rolls-Royce	50
Studebaker	3209
Stutz	87
Terraplane	450
Whippet (Overland)	3369
Willys	677
Willys-Knight	1667
Yellow Cab	118
Rockne	209
Autres marques	2669
Motocyclettes :	
Cleveland	19
Excelsior	65
Harley-Davidson	573
Henderson	206
Indian	805
Autres marques	746
	<u>138352</u>

Camions :

Austin	72
Chevrolet	6536
Diamond	487
Dodge	1987
Dover	39
Durant	151
Fargo	84
Federal	452
Fisher	10
Ford	8566
F.W.D.	8
G.M.C.	1663
Gotfredson	431
International	1596
Kelly-Springfield	3
Mack	176
Nash	32
Packard	78
Pierce-Arrow	23
Pontiac	72
Réo	1113
Republic	10
Rugby	330
Ruggles	102
Stewart	141
Studebaker	250
Thornycroft	24
White	1034
Willys	113
Willys-Knight	56
Autres marques	1305

26934

Véhicules de marchandises-Poids :

Véhicules, accessoires et équipements:

jusqu'à 2000 lbs	1066
2001 " 3000 "	6381
3001 " 4000 "	6735
4001 " 5000 "	6668
5001 " 6000 "	3428
6001 " 7000 "	642
7001 " 8000 "	593
8001 " 9000 "	385
9001 " 10000 "	234
10001 " 11000 "	263
11001 " 12000 "	114
12001 " 13000 "	191
13001 " 14000 "	93
14001 " 15000 "	69
15001 " 16000 "	18
16001 " 17000 "	9
17001 " 18000 "	17
18001 " 19000 "	19
19001 " 20000 "	6
20001 et plus	3
	<u>26934</u>

Enregistrements par mois :

Jan. février	4995
Mars	10114
Avril	68144
Mai	54508
Juin	14071
Juillet	6385
Août	1840
Septembre	3270
Octobre	1231
Novembre	560
Décembre	168

165286

Licences :

Conducteurs (masculins) ..	130736
" (féminins)	12958
Chauffeurs	41178
Permis temporaires	974
Commerçants	325
Garages par espèce :	
Réparations	329
Changements	6
Remisage	53
2 ou 3 espèces	1316
	<u>1714</u>

Garages par capacité :

1 à 10 places	775
11 " 20 "	314
21 " 30 "	91
31 " 100 "	150
Au-delà	39

Le total des automobiles

La Presse est 170,644
8 février 1936

Tel est le chiffre des enregistrements en 1935 et l'augmentation est de 3.24%.

M. A.-J. Dolbec, contrôleur du revenu de la province, et M. Emile-F. Joncas, directeur du service des véhicules automobiles, viennent de rendre publiques les statistiques des véhicules automobiles dans la province de Québec, pour la période du 1er janvier 1935 au 31 décembre 1935.

Véhicules de passagers		
	Neufs	Usagés
Moins de 3,000 lbs	6,916	86,474
3,000 livres et plus (H)	4,846	28,878
Motocyclettes (M)	182	2,307
Taxis (T)	317	3,887
Autobus (A)	33	472
Cultivateurs (FP)	37	8,142
	12,331	130,160
Véhicules de marchandises		
Cultivateurs (FM)	122	4,455
Commerce moins de 6,000 lbs (F)	1,937	13,870
Commerce 6,000 et plus (K)	104	1,324
Livraison moins de 6,000 lbs (L)	813	3,889
Livraison 6,000 et plus (P)	29	401
Excédent poids et capacité (W)	7	674
Service (S)	8	520
	3,020	25,133
Plaques de commerçants (X)		1,525
Transferts (R)		25,898
Semi-remorques (R)		4,672
Remorques (R)		436
Occupations des propriétaires		
Professionnels		10,011
Cultivateurs		19,192
Industrie		31,616
Négoce		44,261
Transport		9,519
Autres		48,263
Pas d'occupation		7,782
		170,644

Véhicules de passagers	
Auburn	838
Austin	262
McLaughlin (Buick)	9439
Cadillac	692
Chevrolet	26219
Chrysler	7560
Cord	26
DeSoto	2143
Dodge	7766
Durant (Star)	3162
Essex	5862
Erskine	320
Ford	27738
Franklin	269
Frontenac	143
Graham-Paige	3132
Hudson	2251
Hupmobile	1517
Jordan	55
LaSalle	350
Lincoln	176
Lafayette	51
Marmon	317
Marquette	427
Nash	3315
Oakland	810
Oldsmobile	4028
Packard	475
Peerless	264
Pierce-Arrow	6715
Plymouth	9171
Pontiac	47
Renaud	838
Réo	66
Rolls-Royce	3138
Studebaker	64
Stutz	734
Terraplane	3121
Whippet (Overland)	583
Willys	1444
Willys-Knight	68
Yellow Cab	214
Rockne	2328
Autres marques	
Camions	
Austin	71
Chevrolet	6777
Diamond-T	5
Dodge	2192
Dover	36
Durant	105
Fargo	33
Federal	426
Fisher	8
Ford	8606
F. W. D.	12
G. M. C.	2080
Gottfredson	373
International	1834
Kelly-Springfield	2
Mack	189
Nash	21
Packard	61
Pierce-Arrow	23
Pontiac	76
Réo	1061
Republic	9
Rugby	295
Ruggles	73
Stewart	129
Studebaker	278
Thornycroft	25
White	1053
Willys	116
Willys-Knight	45
Autres marques	1533
	28153
Permis	
Conducteurs (Mascullins)	135841
Conducteurs (Féminins)	15512
Chauffeurs	43168
Permis temporaires	692
Commerçants	328
Garages par espèce	
Réparation	152
Changements	3
Remisage	52
2 ou 3 espèces	1312
	157
Garages par capacité	
1 à 10 places	772
11 à 20 "	312
21 à 30 "	91
31 à 100 "	150
Au-delà	39

La production mondiale atteint 5,126,680 automobiles en 1935

La Presse 11 juillet 1936

C'est la plus forte année à l'exception de 1929 et le Canada reste en quatrième place pour la fabrication et en deuxième place pour l'exportation.

Washington, 11. — La production mondiale de véhicules-automobiles pour l'année 1935 a atteint 5,126,680 voitures, d'après les chiffres compilés par le département du Commerce des Etats-Unis. Cela comprend les automobiles, les camions et les autobus.

Le total pour 1934 avait été de 3,735,841 voitures, c'est-à-dire qu'il y a eu une augmentation de plus d'un million et quart l'an dernier.

Le total de 1935 est seulement de 18.3 pour cent inférieur à celui de l'année record de 1929, qui avait atteint 6,277,451.

Le plus bas point au cours des dernières années a été de 1932 avec un total de seulement 1,976,963 voitures.

Les Etats-Unis ont à leur crédit 77 pour cent de la production totale en 1935 et le Canada en a 3.4 pour cent, tous les autres pays du monde se partageant les 19.6 pour cent qui restent. C'est le plus haut pourcentage jamais atteint par le Canada, celui-ci ne comptant que pour 2.7 pour cent en 1931. La part de l'industrie canadienne dans le commerce mondial des automobiles a aug-

menté sans cesse depuis. La production canadienne a atteint le total de 172,877 véhicules en 1935.

Pour les six premiers mois de 1936, la production américaine a atteint le total de 2,550,967 véhicules. Pour la première moitié de 1935, ce total n'était que de 2,329,521. Pour la première moitié de l'année record 1929, le total était de 3,413,804. Avec la hausse des ventes qui surviendra après la présentation des nouveaux modèles, en novembre prochain, il est donc possible que le record de 1929 soit éclipsé cette année.

Dans le tableau suivant on pourra étudier les chiffres de la production et de l'exportation des automobiles dans les plus importants pays du monde pour les années 1934 et 1935. On remarquera que le Canada conserve toujours sa place au point de vue de la production, n'étant devancé que par les Etats-Unis, la Grande-Bretagne, l'Allemagne et la France; et qu'il est en deuxième position, immédiatement après les Etats-Unis, au point de vue de l'exportation. De plus, le pourcentage de l'exportation est plus élevé au Canada qu'aux Etats-Unis.

	Production		Exportation		% de l'exportation	
	1934	1935	1934	1935	1934	1935
Etats-Unis	2,753,111	3,946,934	236,311	271,383	8.5	6.9
Canada	116,852	172,877	43,368	64,330	37.0	37.0
Total	2,869,963	4,119,811	279,679	335,713	9.7	8.0
Autriche	1,355	2,509	747	924	55.0	36.8
Belgique	740	753	159	113	21.4	15.0
Tchécoslovaquie	10,000	9,978	225	714	2.2	7.1
Danemark	182	148				
France	201,644	179,270	24,987	18,921	12.3	10.5
Allemagne	173,014	242,934	13,364	23,563	7.6	9.6
Hongrie	222	111				
Italie	43,416	45,208	9,434	9,444	21.7	20.8
Japon	2,845	6,800	349	1,361	12.2	20.0
Pologne	800	788	46.9	35.1	5.8	4.4
Russie	72,466	97,000	307	858	0.4	0.88
Espagne	830	591				
Suède	3,122	3,404	1,715	1,858	54.9	54.5
Suisse	436	460	166	246	38.0	53.4
Grande-Bretagne	354,806	416,915	57,649	68,202	16.2	16.3
Total	865,878	1,006,889	108,974	126,040	12.5	12.5
Grand total	3,735,841	5,126,680	388,653	461,753	10.4	9.0

Les routes

Le devoir provincial

19 février 1937
Dans dix ans, il y aura 300,000 autos dans la province — Plan d'ensemble de voirie — Les courbes — Les routes à deux sections — Economie de \$15,000,000 par année

M. J. F. Leduc, ministre de la Voirie, a prononcé une intéressante causerie, hier soir, devant l'Engineering Institute of Canada, à Montréal. La province de Québec a un pourcentage de 4.2 autos par mille de chemin, comparé à 8.2 pour les Etats-Unis, et 10.5 pour la Belgique.

Les Etats-Unis sont 28,000,000 de véhicules-moteurs, ou 70 p.c. du monde entier. Ontario a 600,000 véhicules-moteurs ou un par six personnes.

En 1928, il y avait 149,000 autos enregistrés dans Québec, et 171,000 en 1936, soit une augmentation de 15 p.c. en huit ans. Pendant cette période, la consommation d'essence a passé de 66,729,000 gallons en 1928, à 106,540,000 gallons en 1936, soit une augmentation de 60 p.c.

Et il ne faut pas oublier que les autos de 1936, font plus de distances avec un gallon d'essence que les autos de 1928. Ce qui signifie que l'intensité de la circulation a augmenté dans de très fortes proportions, notamment le tourisme.

Les accidents d'auto aux Etats-Unis se chiffrent d'après les dernières statistiques, à 827,000, avec 37,000 tués, 105,000 infirmes, 1,000,000 de blessés et des pertes matérielles de \$1,600,000,000 pour la seule année 1935.

Le pourcentage est relativement élevé dans la province de Québec.

Aux Etats-Unis il y a eu une personne tuée par 700 autos, et dans Québec, une personne tuée par 570 autos. Et dans Québec il y a un auto par 18 personnes contre 1 auto pour 5 personnes aux Etats-Unis. Ce qui revient à dire que dans Québec on doit craindre que la situation n'empire.

Toute proportion gardée, Québec pour égaler Ontario qui a 600,000 autos, devrait en avoir 500,000. Toronto avec une population moindre que celle de Montréal a 124,754 autos. Le district de Montréal devrait avoir en proportion 150,000 autos. Il en a 71,793. On peut donc s'attendre que dans dix ans, il y aura 300,000 autos dans la province.

Comme le transport automobile s'amplifie sans cesse, il faut en conséquence étudier le côté économique de l'affaire. Il faut se rappeler qu'en économisant un sou par mille de route, soit par de bonnes routes, etc., cela signifie que sur un millage annuel de 8,000 milles, chaque automobiliste épargne près de \$80.00 par année.

Il faudra donc en arriver à un plan d'ensemble de voirie, pour diminuer les distances, simplifier, à cause de l'économie considérable qui en résulte. Dans la construction des routes, il faut envisager les principaux éléments suivants: la vitesse et le volume de la circulation et la sécurité du public; le confort du public voyageur et des personnes qui habitent le long des routes; l'esthétique de la route.

Les routes durables sont celles qui ont le moins de courbes, telles les grandes routes romaines qui durent après plus de 2,000 ans. La question des courbes devient encore plus importante dans un pays de neige, glace, frimas, etc.

Fait curieux les expériences conduites aux Etats-Unis, démontrent que les routes les moins dangereuses sont celles à deux sections. La route à trois sections est plus dangereuse que la route à quatre sections. Aussi la route à trois ou quatre sections nécessite un type de construction plus perfectionné et coûteux. Les routes à quatre sections sont surtout dangereuses à cause de la circulation aux intersections.

Dans la construction des routes il est une vérité fondamentale qu'il ne faut jamais oublier: un pavage ne vaut pas plus que la base qui le porte.

M. Leduc dit que la population de Québec dépense annuellement \$95,000,000 dans l'achat et l'emploi de véhicules-moteurs. Environ 40% de cet argent va à l'étranger pour achats, réparations, etc. La dépense annuelle gouvernementale pour l'entretien des chemins a été de \$12,000,000 par année environ.

M. Leduc dit qu'en construisant nos routes sur un plan rationnel, on pourra épargner millions sur millions aux usagers au point de sauver \$15,000,000 par année.

L'automobile dans le Québec tue une personne par jour

Depuis 5 ans, 37,000 accidents ont causé 1,417

Le Canada morts
26 mai A Montréal 1937

Saviez-vous qu'il se tue une personne par jour, dans les rues et sur les routes de notre beau Québec? L'homme est ainsi fait qu'il n'a cure que de ce qui le frappe par l'énormité des apparences, fléaux destructeurs comme la maladie sous ses formes épidémiques, la guerre, les grandes inondations, les cataclysmes extraordinaires! Mais, lorsqu'il s'agit de mortalités isolées, une ici, l'autre là, vies fauchées par l'incurie humaine, mais sans l'odeur des grands carnages, l'individu reste froid et n'entreprend pas grand'chose pour remédier au mal. Tel est le cas des accidents de la route qui créent tant de veuves, d'orphelins, un si grand nombre de détreffés, une armée formidable d'élopés et d'infirmes.

La Ligue de Sécurité de la Province de Québec, organisme coopératif qui s'évertue depuis 15 ans à combattre l'accident, sous toutes ses formes, vient de publier une intéressante étude sur les causes, la nature, le genre des accidents de la circulation, de même que l'heure, le jour, le mois et l'endroit d'occurrence. Ces chiffres, ou plutôt ces pourcentages, sont basés sur les statistiques émises par le fonctionnaire en charge des statistiques des accidents d'automobiles, au bu-

reau du revenu provincial, et comprennent tous les accidents de cette catégorie ayant occasionné des dégâts pour plus de cinquante dollars. Ces pourcentages couvrent une période de cinq années (1932 à 1937) et sont calculés d'après les accidents survenus dans la province de Québec.

La plupart des gens croient que le plus grand nombre des accidents d'automobiles surviennent aux intersections, mais tel n'est pas le cas. Les rapports d'accidents démontrent que 45 p.c. ont lieu entre les intersections, tandis que 41 p.c. arrivent aux intersections; les autres (14 p.c.) ont pour théâtre les courbes, les côtes et autres endroits de la grande route.

Bien que de nombreuses statistiques soient publiées sur les accidents d'automobiles, c'est la première fois que la Ligue de Sécurité, à l'aide de chiffres compilés avec soin, peut en arriver à des conclusions si définies dans un domaine donné. Grâce à ce relevé, il sera possible d'élaborer avec plus de justesse et de certitude un programme éducatif qui visera exactement le mal à corriger. Et une campagne s'impose parce que 37,000 accidents sont survenus sur les routes de notre province depuis 5 ans, causant la mort de 1417 personnes et en blessant 25,030.

D'autres faits étonnants sont révélés dans cet aperçu de la question. Entre autres, que 40 p.c. des accidents sont causés par la négligence du conducteur et 20 p.c. par la vitesse des véhicules. Que seulement 15 p.c. des accidents sont occasionnés par la négligence des piétons (qui sont bien souvent en voyage dans la lune et qui pourraient suivre avec profit quelques leçons de concentration).

C'est entre 5 h. 30 et 7 h. 30 du soir, que surviennent les accidents d'auto, parce qu'alors la circulation est très dense, la vitalité est basse, les nerfs surmenés. Quant au jour de la semaine durant lequel ont lieu le plus grand nombre d'accidents mortels, c'est le samedi (18 p.c.). Vient ensuite le dimanche (17 p.c.) et le vendredi (13 p.c.). Les autres jours de la semaine ont approximativement 12 p.c. chacun.

Dans le Québec, c'est en mars qu'il arrive le moins d'accidents (4.7%). Puis à partir des premiers jours d'avril, les accidents commencent à augmenter en nombre et en gravité, deviennent de plus en plus fréquents durant les mois d'été, pour atteindre leur point culminant en octobre (11.7%). C'est en effet ce mois d'automne qui est en tête pour le nombre des accidents: la raison en est simple. Le retour à l'heure normale amène la nuit plus rapidement et les conducteurs, habitués à circuler en pleine lumière, se voient soudainement obligés de voyager dans l'obscurité.

Comment surviennent les accidents d'autos? — Eh bien, voilà: 36% en rencontrant; 28% en dépassant; 17% en dérapant; 10% en tournant; 9% par quelque autre faux mouvement du chauffeur.

Quand il y a collision, quelle en est la nature? — Entre deux automobiles — 47% des cas; entre une automobile et un piéton — 28% des collisions; avec un objet fixe — 14%; entre une automobile et un train, un tramway, etc. 11%.

Quels sont les véhicules impliqués dans des accidents? La réponse est que 75% sont des automobiles; 20% des camions, et 5% des autobus, des taxis, etc.

Enfin, où arrivent les accidents dans cette Province? Montréal, cela

se comprend, vient en tête avec 55%. Québec en a 6%. Chose intéressante à noter les villes de moyenne grandeur ont des statistiques très favorables. Environ 31% des accidents surviennent sur la grande route ou dans des villages et des municipalités de moindre importance.

Il ressort donc de ces chiffres intéressants que les efforts de la Ligue de Sécurité sont dignes d'appui, surtout maintenant qu'elle possède des données précises sur les accidents de la route et qu'elle en connaît les principaux facteurs. Elle peut donc propager avec plus d'efficacité que jamais son bel évangile de prudence et de vigilance.

Les manufacturiers canadiens ont fabriqué 166,142
voitures dont 109,172 pour la vente au pays et
56,970 pour l'exportation — On a acheté
15,154 autos aux Etats-Unis.

La Presse 11 février 1939
Diminution restreinte

La production des automobiles dans le Canada n'a diminué que de 20% environ durant l'année 1938, en comparant à l'année 1937, d'après les chiffres préliminaires que vient de publier la Canadian Automobile Chamber of Commerce. Aux Etats-Unis, la diminution a été de près de 50%, comme on a pu le constater par les chiffres publiés dans cette page samedi dernier. D'après cette compilation, les manufacturiers canadiens ont fabriqué 166,142 véhicules-moteurs au cours de l'année dernière, dont 109,172 pour la vente au pays et 56,970 pour l'exportation. Par contre, le nombre d'automobiles fabriqués aux Etats-Unis et importés au Canada en 1938 a été de 15,154, ce qui est une diminution de 24% sur 1937 mais ce total est encore 53% plus élevé qu'en 1936.

La moyenne mensuelle des employés dans les manufactures d'automobiles a été de 14,936 au cours de l'année, tandis qu'on estime à 15,200 la moyenne mensuelle des employés dans les usines où l'on fabrique des pièces pour les automobiles.

Les manufacturiers d'automobiles canadiens, d'après cette compilation, ont dépensé \$54,658,865 en Canada pour l'achat de matériaux et de pièces.

Les salaires et les gages payés par les trois plus importants manufacturiers en 1938 s'élevaient à \$22,148,189. Les salaires et les gages payés par les 190 compagnies qui fabriquent des pièces ou des matériaux pour les automobiles sont évalués à \$21,000,000.

De plus, les manufacturiers ont payé \$4,910,358 en droits de douanes et d'accises et \$1,851,509 en impôt fédéral sur le revenu.

LES VENTES AU DETAIL

Dans le tableau suivant on trouvera le nombre d'automobiles de promenade et de véhicules commerciaux vendus dans les diverses provinces au cours de l'année 1938. L'avant-dernière colonne donne le total des véhicules-moteurs vendus et la dernière colonne le pourcentage des ventes dans les provinces en comparaison du total pour tout le pays.

PROVINCES	Autos vendus	Camions vendus	Total des véhicules-moteurs vendus en 1938	% du total
Provinces Maritimes	7,217	2,513	9,730	8.0
Québec	18,156	4,933	23,089	19.0
Ontario	47,575	9,016	56,591	46.6
Manitoba	5,584	2,219	7,803	6.4
Saskatchewan	3,754	2,001	5,755	4.8
Alberta	7,556	2,994	10,550	8.7
Colombie-britannique	6,130	1,763	7,893	6.5
	95,972	25,439	121,411	

LES ENREGISTREMENTS

Dans le tableau suivant on trouvera le nombre d'automobiles et de véhicules commerciaux en circulation dans chacune des provinces du Canada ainsi que le total des véhicules-moteurs en circulation dans chacune des provinces durant 1938 et durant 1937.

	Autos	Camions	Total 1938	Total 1937
Colombie-britannique	92,870	22,759	115,629	116,341
Alberta	85,754	20,633	106,387	100,434
Saskatchewan	83,572	24,363	107,935	105,064
Manitoba	68,605	16,130	84,735	80,860
Ontario	582,212	86,837	669,049	623,918
Québec (Estimé)	169,803	36,408	206,211	197,917
Nouveau-Brunswick	30,257	6,284	36,541	36,780
Nouvelle-Ecosse (Estimé)	40,800	9,800	50,600	50,048
Ile du Prince Edouard	6,950	1,136	8,086	8,011
Yukon	150	145	295	329
Total	1,160,973	224,495	1,385,468	1,319,702

Des asphaltes plus mous pour les routes de Québec

Le type flexible de pavage résiste aux sévères températures d'hiver sans craqueler

par PAUL LEBEL.

Imperial Oil Limited, Montréal, Qué.

Le Constructeur du Québec, juillet-1939

DANS la province de Québec avant 1912, la construction aussi bien que le maintien des routes étaient dans les mains des municipalités et des villages. Dans ces temps du cheval et de la voiture, la construction de la route était très élémentaire, comme les routes pour la grande partie n'étaient usagées que par le trafic local, à l'exception de quelques diligences entre Québec et Montréal durant l'été. De plus, les chemins de fer étaient alors bien développés et fournissaient une accommodation de beaucoup supérieure à n'importe quel des moyens de transport.

Avec l'avènement de l'automobile, les conditions changèrent, et le gouvernement provincial étant devenu intéressé dans le développement des routes, un acte de la législature fut passé en 1912 créant un département provincial de la voirie qui prit des différentes municipalités toutes les routes principales pour la reconstruction et le maintien et aussi la route Montréal-Rouses Point appelée le Blvd Edouard VII, reliant Montréal aux Etats-Unis.

Ces routes consistaient au commencement de macadam resserré à l'eau. On réalisa vite néanmoins que quelque chose devait être fait à propos de la poussière, spécialement en vue de l'augmentation du trafic de l'automobile. Ces routes reçurent alors un traitement bitumineux, la surface étant faite par l'application d'asphalte étant à peu près à un point de fusion de 120 degrés qui était fondu, appliqué sur la route et ensuite couvert de petits graviers. Ceci fut trouvé satisfaisant dans le temps quand le trafic se limitait à une voiture occasionnelle, mais il devint vite évident que ce type de surface s'usait trop vite par l'usage toujours augmentant de la route par les véhicules-moteur. Le département de la voirie commença alors à réaliser que l'élimination de la poussière et la construction des pavages devenaient non seulement des problèmes techniques importants mais aussi des problèmes financiers.

Le tableau plus bas montre le taux auquel l'en-

registrement des véhicules-moteur et la consommation de la gazoline ont augmenté dans Québec :

Années	Enregistrement d'automobiles	Consommation de la gazoline en gallons.
1915	10,112	3,000,000
1920	54,418	14,000,000
1925	97,418	30,293,204
1930	179,548	81,395,577
1935	170,644	96,397,525
1937	197,917	115,876,350
1938	205,463	132,629,658

L'enregistrement des moteurs augmente à un taux beaucoup plus rapide que celui auquel les routes peuvent être construites, et ce qui est encore plus significatif, beaucoup plus vite que le taux auquel les fonds publics pour la construction des routes deviennent obtenables. Le public demande de plus en plus de routes, et pendant ce temps-là quelques-unes des artères importantes furent couvertes avec des pavages bitumineux réguliers, quelques-uns desquels furent breveté, comme l'Amiesite, le Marcuban et le Colprovia, et quelques-uns furent à base noire ordinaire. Les premiers étaient posés froids, pendant que les bases noires furent du type à mélange chaud. Quand ils étaient posés sur des bonnes fondations ces pavés bitumineux donnaient de très bons résultats. Les méthodes de les construire ne seront pas décrites, néanmoins, comme elles sont bien connues et du type standard décrit dans tous les livres de texte.

10,000 autos de plus dans Québec

La Patrie 24 février 1940

Au cours de 1939, on construisit, au Canada, 155,316 véhicules-automobiles de toutes sortes, comprenant voitures privées et camions. C'est une légère diminution sur l'année 1938, soit 6.5 pour cent de moins. De ce nombre, 99,195 voitures furent construites pour la vente au Canada. 56,121 furent exportées.

Ces chiffres sont fournis par un rapport annuel de la "Canadian Automobile Chamber of Commerce", de Toronto. On donna en salaires, au cours de 1939, la jolie somme de \$22,115,961.00, dans les seules usines du "Big Three" de l'industrie de l'automobile. De plus, 240 compagnies, manufacturant les accessoires, donnèrent en salaires la somme de \$29 millions.

Voici maintenant un tableau indiquant le nombre d'autos enregistrées dans chaque province du Dominion :

Provinces	Autos privées	Autos commerciales	Total 1939	1938
Colombie Britannique .	96,386	23,228	119,614	119,220
Alberta	88,670	22,709	111,379	107,191
Saskatchewan	89,471	29,538	119,009	109,014
Manitoba	70,263	18,374	88,637	88,213
Ontario	593,654	89,171	682,825	669,088
Québec	172,772	40,499	213,271	205,463
Nouveau-Brunswick ..	28,475	6,695	35,170	37,110
Nouvelle-Ecosse	41,816	10,576	52,392	51,214
Ile-du-Pr.-Edouard ...	6,835	1,216	8,051	7,992
Yukon	151	205	356	342

En additionnant ces chiffres, on arrive au total suivant : Autos privées : 1,188,493; autos commerciales : 242,211; total pour 1939 : 1,430,704; total pour 1938 : 1,394,853.

Comme on le voit, il y eut une augmentation de plus de 36,000 autos au Canada, en 1939. Dans la seule province de Québec, on compte près de 10,000 voitures de plus.

BUREAU DES STATISTIQUES - BUREAU OF STATISTICS

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE
DEPARTMENT OF MUNICIPAL AFFAIRS, TRADE AND COMMERCE

QUEBEC.

Statistiques de l'Automobile

1941

Motor Vehicle Statistics

PUBLIÉ PAR ORDRE DE . . . PUBLISHED BY AUTHORITY OF THE

Hon. OSCAR DROUIN, C. R.

MINISTRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE
MINISTER OF MUNICIPAL AFFAIRS, TRADE AND COMMERCE



QUEBEC

1942

P R E F A C E

La statistique de l'enregistrement des véhicules automobiles en 1941 montre une augmentation de 7,674 véhicules, à 243,246 en 1941, contre 235,572 en 1940. Tous les genres de véhicules accusent une augmentation, à l'exception des taxis, qui sont en diminution de 50 sur l'année précédente.

S'il y a augmentation dans l'ensemble, il y a diminution par ailleurs dans l'enregistrement des nouveaux véhicules. En effet, le nombre des véhicules neufs de tous genres, de 30,359 qu'il était en 1940, est tombé à 28,325 en 1941, soit une diminution de 2,034 ou de 6.7 pour cent. Dans l'ensemble, l'augmentation de l'enregistrement des véhicules automobiles, nouveaux et vieux, a été de 3.3 p. 100. Cette diminution dans l'enregistrement des véhicules neufs provient entièrement du groupe des voitures de promenade, qui est passé de 20,733 en 1940 à 17,051 en 1941, soit une diminution de 3,682 ou de 17.7 p. 100. Par ailleurs, le groupe des autobus et des camions montre une forte augmentation, surtout dans l'enregistrement des véhicules neufs.

Cette brochure statistique sur l'automobile dans la province de Québec en 1941 montre, en divers tableaux, le nombre d'enregistrements par genres de véhicules, la classification par comtés et grandes cités, selon le domicile des propriétaires, le nombre de véhicules automobiles de divers groupes pour chaque année de 1920 à 1941, la répartition des véhicules selon la marque de fabrique, le poids, etc.

La brochure de cette année est à peu près sur le même plan que celle des années précédentes. Un seul changement important a été apporté. Il porte sur le tableau qui donne la répartition par comtés selon le domicile des propriétaires. Par les années passées, le nombre de véhicules qui étaient attribués à un comté ne comprenait pas les véhicules répartis aux cités et villes de ce comté-là. De sorte que, par exemple, pour trouver dans la brochure de l'an dernier combien il y avait de véhicules automobiles dans le comté d'Abitibi, il fallait savoir qu'Amos, Bourlamaque, Malartic et Val d'Or étaient des villes et que les véhicules de ces villes-là se trouvaient indiqués séparément et n'étaient pas compris dans le chiffre donné vis-à-vis le nom du comté d'Abitibi. La compilation de cette année fait voir le nombre total de véhicules automobiles qu'il y a dans chaque comté. Un autre petit tableau secondaire donne le nombre de véhicules pour une vingtaine de grandes cités, mais ces chiffres sont déjà inclus aux comtés respectifs de ces cités.

La compilation de cette statistique a été faite cette année encore par la Chambre des Compilations mécaniques du Bureau des Statistiques, que dirige M. J.-Maurice Boutin. Les renseignements nous ont été fournis par le service de l'Automobile, dont M. J.-P. DeBlois est le directeur.

Le Directeur de la Statistique provinciale,
Samuel Gascon.

BUREAU DES STATISTIQUES,
Québec, le 26 mars 1942.

A M-347

Statistics regarding motor-vehicle registrations in the Province of Québec, for the year 1941, show an increase of 7,674, i.e. 243,246 as compared with 235,572 in 1940. An increase is recorded in all types, with the exception of taxis which show a decrease of 50 cars as compared with the previous year.

If there is an increase in the total registration, there is however a decrease in the number of new vehicles. For example, all new types registered in 1940 numbered 30,359, as compared to 28,325 in 1941, a decrease of 2,034 or 6.7 per cent. On the whole, the increase in the registration of all motor vehicles, both new and old, was 3.3 per cent. This decrease in the registration of new vehicles was made up entirely from the passenger car group, which dropped from 20,733 in 1940 to 17,051 in 1941, a decrease of 3,682 or 17.7 per cent. On the other hand, the autobus and truck groups show a big increase, and more particularly new vehicles.

Contained in this statistical pamphlet on automobile vehicles in 1941 in the Province of Québec are various tables which give the number of registrations by types of cars, the classification by counties and large cities, according to the domicile of the owners, the number of motor vehicles of the various groups for the years 1920 to 1941 and the distribution by makes, weights, etc.

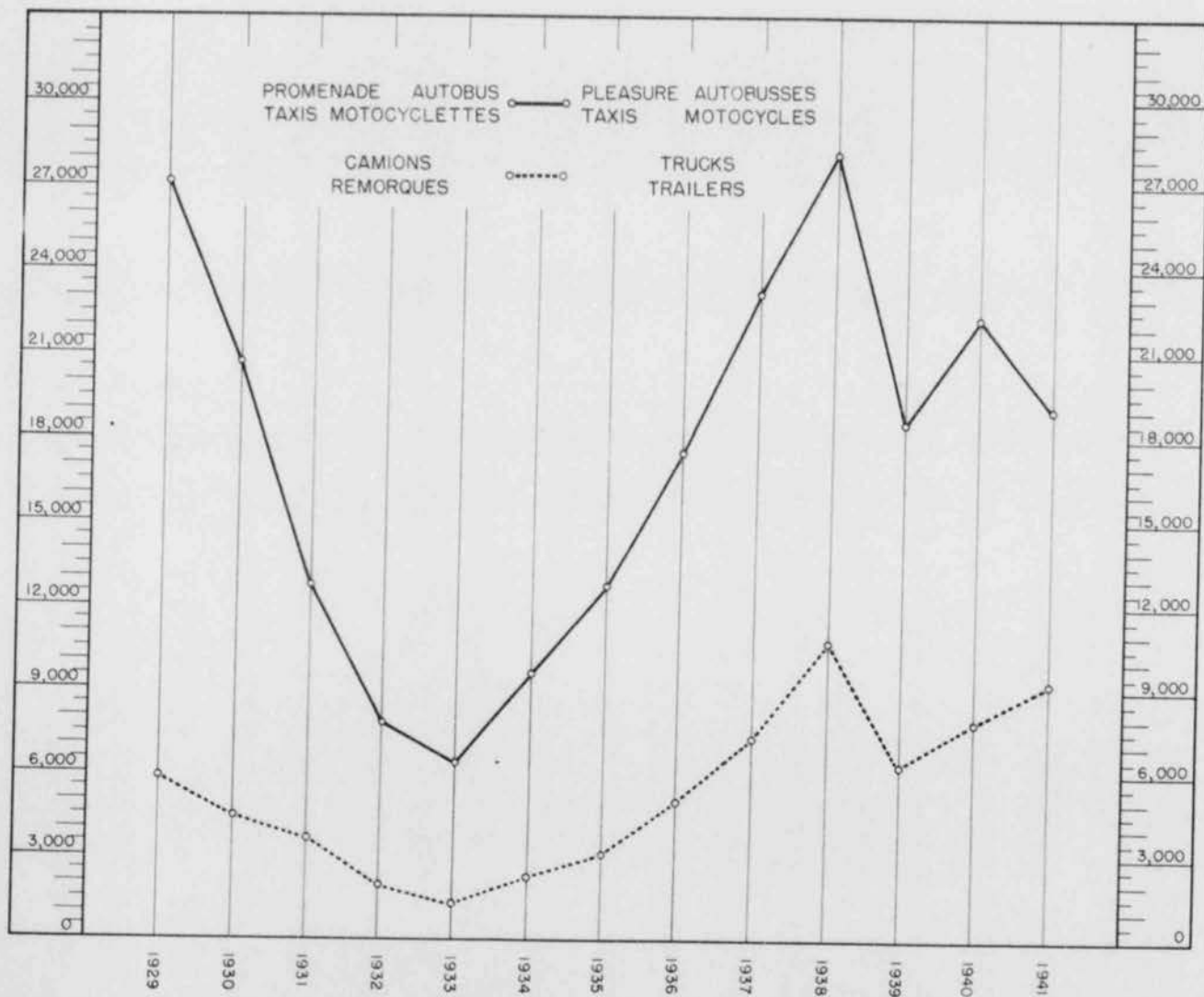
This year's pamphlet is made up much in the same way as in previous years, with one important exception. This is in the table which treats with the distribution by counties according to the domicile of the owners. In previous years, the number of vehicles which was attributed to a county did not include vehicles attributed to towns and cities of that county. For example, to ascertain from last year's pamphlet how many motor vehicles there were in the County of Abitibi, it was necessary to know that Amos, Bourlamaque, Malartic and Val d'Or were towns and that the vehicles of those towns were shown separately and were not included in the figures given for the County of Abitibi. This year's compilation gives the total number of motor vehicles for each county. In another separate table is given the number of vehicles for about twenty large cities, but these figures are already included in the respective counties where these cities are located.

The compilation of these statistics was again made this year by the Mechanical Compilation Section of the Bureau of Statistics, which is under the direction of Mr. J. Maurice Boutin. The information was furnished us by the Automobile Branch, Revenue Department, of which Mr. J. P. DeBlois is Director.

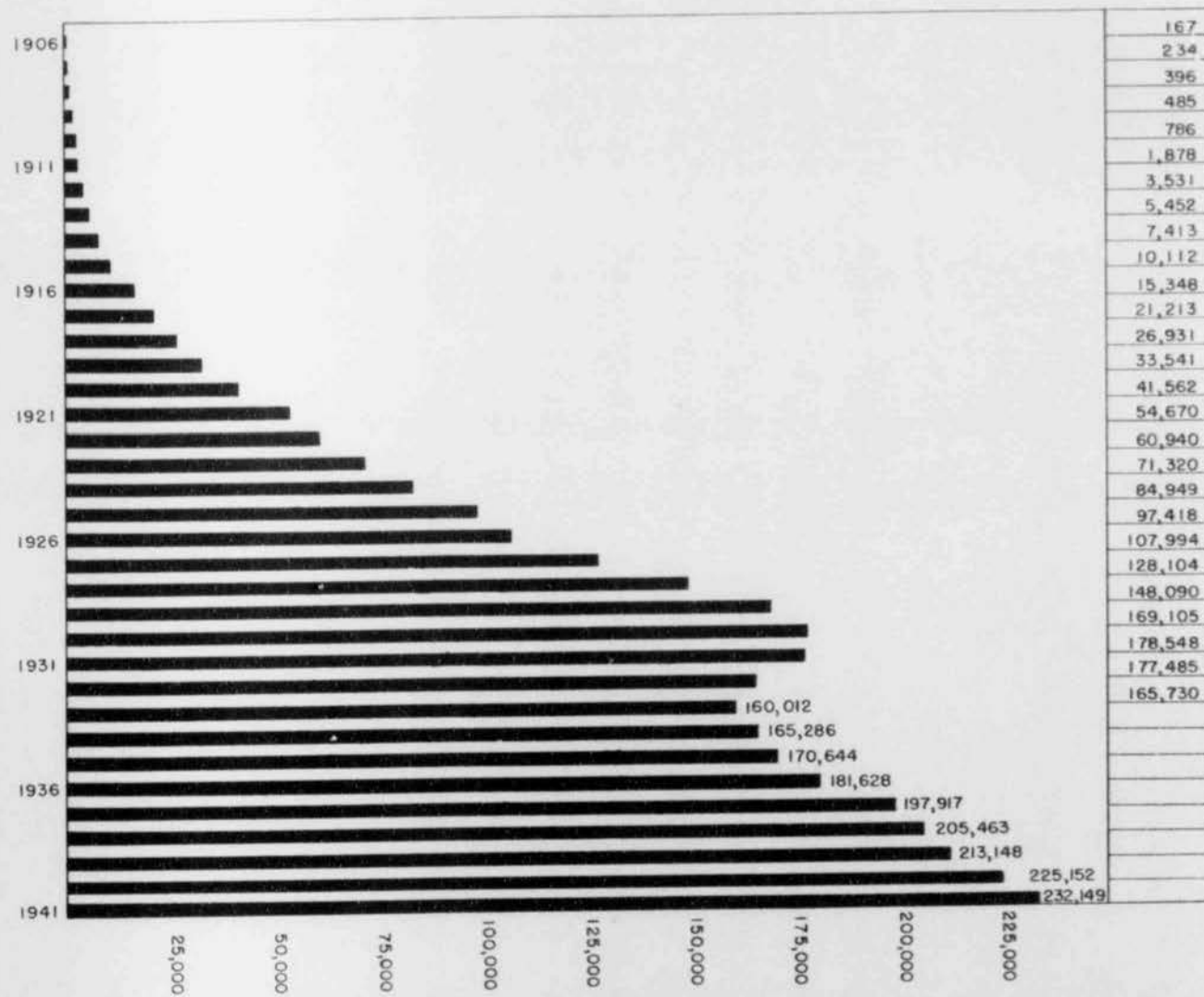
Provincial Statistician,
Samuel Gascon.

BUREAU OF STATISTICS,
Québec, March 26, 1942.

ENREGISTREMENT DES NOUVEAUX VÉHICULES
 NEW VEHICLES REGISTRATION
 1929-1941



NOMBRE DE VEHICULES AUTOMOBILES
 NUMBER OF MOTOR VEHICLES
 1906-1941



NOMBRE D'ENREGISTREMENTS PAR GENRE DE VEHICULES AUTOMOBILES
NUMBER OF REGISTRATIONS BY TYPE OF VEHICLES

Énumération	1940	1941	Augmentation — Increase	Pourcentage — Percentage	Énumération
Total	No. 235,572	No. 243,246	No. 7,674	% 103.3	Total
Nouveaux	30,359	28,325	- 2,034	93.3	New
Renouvellements	205,213	214,921	9,708	104.8	Renewals
Véhicules de promenade	174,761	178,221	3,460	101.9	Pleasure vehicles
Nouveaux	20,733	17,051	- 3,682	82.3	New
Renouvellements	154,028	161,170	7,142	104.6	Renewals
Autobus	868	1,051	183	121.1	Autobuses
Nouveaux	110	153	43	139.1	New
Renouvellements	758	898	140	118.6	Renewals
Taxis	5,996	5,946	- 50	91.7	Taxis
Nouveaux	1,311	1,501	190	114.5	New
Renouvellements	4,685	4,445	- 240	94.9	Renewals
Motocyclettes	2,811	2,875	64	102.3	Motorcycles
Nouveaux	263	296	33	112.2	New
Renouvellements	2,548	2,579	31	101.2	Renewals
Camions	40,716	44,056	3,340	108.2	Trucks
Nouveaux	6,235	7,308	1,073	117.2	New
Renouvellements	34,481	36,748	2,267	106.6	Renewals
Remorques et semi-remorques	10,420	11,097	677	106.5	Trailers and semi-trailers
Nouveaux	1,707	2,016	309	118.1	New
Renouvellements	8,713	9,081	368	104.2	Renewals

NOMBRE ET GENRE DE VEHICULES CLASSIFIES PAR COMTES
NUMBER AND TYPE OF VEHICLES CLASSIFIED BY COUNTIES

Comtés - Counties	Classe d'enregistrements Class of registrations				Comtés - Counties	Classe d'enregistrements Class of registrations			
	Autobus Motocyclettes Promenade Taxis	Camions	Remorques	Total		Autobus Motocyclettes Promenade Taxis	Camions	Remorques	Total
	Autobus Motorcycles Pleasure cars Taxis	Trucks	Trailers			Autobus Motorcycles Pleasure cars Taxis	Trucks	Trailers	
No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	
Total	188,093	44,066	11,097	243,246					
Abitibi	2,701	793	48	3,542	Papineau	1,982	530	89	2,601
Argenteuil	2,528	456	127	3,110	Pontiac	1,306	228	142	1,676
Arthabaska	1,375	272	154	1,801	Portneuf	1,539	432	158	2,129
Basco	928	222	219	1,366	Québec	12,482	3,166	318	15,966
Beauce	1,875	323	99	2,097	Richelieu	1,055	206	62	1,343
Beauharnois	2,392	432	210	3,034	Richmond	2,131	358	155	2,644
Bellechasse	714	184	77	995	Rimouski	925	340	67	1,332
Berthier	878	257	112	1,247	Rivière-du-Loup	447	89	14	550
Bonaventure	862	346	55	1,263	Rouville	1,375	357	328	2,060
Brûlé	1,375	203	145	1,723	Saguenay	300	130	2	432
Chambly	2,965	580	152	3,707	Shefford	2,649	527	307	3,383
Champlain	1,838	381	175	2,394	Sherbrooke	4,230	692	156	5,078
Charlevoix	581	253	14	858	Soulanges	772	183	85	1,040
Châteauguay	1,632	322	344	2,298	St-Hyacinthe	1,876	436	268	2,580
Chicoutimi	3,114	974	45	4,133	St-Jean	1,763	336	196	2,295
Compton	1,955	359	184	2,508	St-Maurice	4,506	928	237	5,670
Deux-Montagnes	1,302	465	193	1,960	Stanstead	2,835	425	192	3,453
Dorchester	905	239	60	1,204	Témiscamingue	2,658	791	76	3,515
Drummond	2,052	363	200	2,615	Témiscouata	540	135	31	716
Frontenac	1,001	211	72	1,284	Terrebonne	3,324	1,066	206	4,586
Gaspé	1,046	363	18	1,449	Vaudreuil	1,259	235	178	1,672
Gatineau	1,936	524	70	2,530	Verchères	873	268	126	1,267
Hull	1,876	362	41	2,279	Wolfe	738	190	54	982
Huntingdon	1,649	254	303	2,206	Yamaska	557	128	89	774
Iberville	915	180	206	1,301	Hors la Province	315	230	103	648
Ile-de-Montréal	72,305	15,591	1,842	89,738					
Ile-Jésus	2,083	1,067	127	3,267	PRINCIPALES CITES				
Iles-de-la-Madeleine	28	32	-	60	PRINCIPAL CITIES				
Joliette	1,606	389	209	2,204	Chicoutimi	630	140	4	774
Kamouraska	689	152	34	875	Drummondville	947	154	36	1,137
L'Assomption	1,275	349	228	1,852	Granby	1,117	258	71	1,446
L'Islet	582	150	17	749	Grand'Mère	361	59	3	423
Labelle	773	299	65	1,137	Joliette	662	146	20	828
Lac-St-Jean	1,815	604	108	2,527	Lachine	1,383	335	49	1,767
Laprairie	958	305	180	1,443	Lévis	636	118	13	767
Laviolette	729	212	38	979	Longueuil	755	171	24	950
Lévis	1,861	332	120	2,313	Montréal	60,244	12,915	1,493	74,652
Lotbinière	926	196	167	1,289	Outremont	1,717	256	22	1,995
Maskinongé	590	182	61	833	Québec	10,286	2,684	209	13,179
Matane	884	387	78	1,349	Shawinigan-Falls	1,250	178	27	1,455
Matapédia	553	243	42	838	Sherbrooke	3,131	459	58	3,648
Mégantic	2,003	346	79	2,428	St-Hyacinthe	806	159	25	990
Missisquoi	2,412	335	264	3,011	St-Jean	894	194	35	1,123
Montcalm	820	218	88	1,126	Metford-Mines	894	153	16	1,063
Nantmagny	751	183	48	982	Trois-Rivières	2,520	544	106	3,170
Montmorency	691	216	46	953	Verdon	4,190	496	72	4,758
Napierville	540	295	130	965	Westmount	2,306	353	15	2,673
Nicolet	879	219	134	1,232					

CLASSIFICATION SELON LE GENRE DE VEHICULES
CLASSIFICATION ACCORDING TO THE KIND OF VEHICLES

Voitures de promenade, taxis, autobus Pleasure cars, taxis, autobusses		Camions - Trucks				Motocyclettes - Motorcycles	
Nom - Make	Nombre Number	Nom - Make	Nombre Number	Nom - Make	Nombre Number	Nom - Make	Nombre Number
Total	185,218	Total	44,056			Total	2,875
Auburn	329	Auburn	4	Ruggles	8	Excelsior	72
Austin	496	Austin	53	Studebaker	296	Harley-Davidson	770
McLaughlin (Buick)	11,292	Bantam	24	Terraplane	25	Henderson	59
Cadillac	959	Buick	191	Thornycroft	-	Indian	958
Chevrolet	33,554	Cadillac	50	Whippet (Overland)	8	Autres marques	1,016
Chrysler	9,437	Chevrolet	7,987	White	1,133		
DeSoto	3,645	Chrysler	96	Willys	89		
Dodge	20,657	DeSoto	10	Willys-Knight	119		
Ford	33,924	Diamond	878	Autres marques	3,717		
Graham-Paige	1,543	Dodge	4,683				
Hudson	2,579	Fargo	2,697				
Hupmobile	869	Federal	326				
Jordan	12	Fisher	1				
Lafayette	391	Ford	12,043				
Lasalle	930	F.W.D.	30				
Lincoln	441	G.M.C.	2,870				
Nash	4,484	Gotfredson	47				
Oldsmobile	8,544	Graham-Paige	25				
Packard	3,229	Hudson	50				
Pierce-Arrow	80	Hupmobile	7				
Plymouth	18,998	International	5,262				
Pontiac	11,440	Jordan	-				
Renaud	3	Lafayette	1				
Reo	501	Lasalle	27				
Rolls-Royce	12	Lincoln	18				
Studebaker	3,596	Mack	318				
Terraplane	1,367	Nash	38				
Whippet (Overland)	205	Oldsmobile	46				
Willys	1,269	Pierce-Arrow	25				
Willys-Knight	315	Plymouth	107				
Autres marques	10,117	Pontiac	132				
		Renaud	-				
		Reo	564				
		Republic	-				
		Rugby	51				

Le nombre de remorques dans la province est de: 11,097
The total number of trailers in the province is: 11,097

NOMBRE DE CAMIONS, REMORQUES ET SEMI-REMORQUES D'APRES LEUR PESANTEUR
 NUMBER OF TRUCKS, TRAILERS AND SEMI-TRAILERS ACCORDING TO THEIR WEIGHT

POIDS - WEIGHT		GENRE DE VEHICULES - TYPE OF VEHICLES		
		CAMIONS - TRUCKS	REMORQUES ET SEMI-REMORQUES TRAILERS AND SEMI-TRAILERS	GRAND TOTAL
Total		No. 44,056	No. 11,097	No. 55,153
De-From	à-to			
	2,000 lb.	495	10,029	10,524
2,001	" 3,000 "	5,440	223	5,663
3,001	" 4,000 "	11,613	121	11,734
4,001	" 5,000 "	6,584	112	6,696
5,001	" 6,000 "	10,936	177	11,113
6,001	" 7,000 "	5,426	154	5,580
7,001	" 8,000 "	1,437	148	1,585
8,001	" 9,000 "	518	45	563
9,001	" 10,000 "	448	57	505
10,001	" 11,000 "	553	15	568
11,001	" 12,000 "	122	9	131
12,001	" 13,000 "	106	-	106
13,001	" 14,000 "	96	5	101
14,001	" 15,000 "	85	-	85
15,001	" 16,000 "	94	-	94
16,001	" 17,000 "	11	-	11
17,001	" 18,000 "	19	-	19
18,001	" 19,000 "	18	1	19
19,001 et plus - and up	"	56	1	57

NOMBRE D'ENREGISTREMENTS DE CAMIONS ET DE REMORQUES CLASSIFIES D'APRES LEUR CAPACITE POUR 1940 et 1941
 NUMBER OF REGISTRATIONS OF TRUCKS AND TRAILERS CLASSIFIED ACCORDING TO THEIR CAPACITY FOR 1940 and 1941

Genre de camions Make of trucks	1940			1941		
	Mouveaux New	Renouvellements Renewals	Total	Mouveaux New	Renouvellements Renewals	Total
	No.	No.	No.	No.	No.	No.
Plaques Markers						
Total	7,942	43,194	51,136	9,393	45,760	55,153
N Cultivateurs Farmers	521	5,858	6,379	581	6,396	6,977
F Commerce Moins de 6,000 lb. Less than 6,000 lb.	3,932	19,719	23,651	4,315	13,961	24,278
K 6,000 lb. et plus 6,000 lb. and more	430	1,777	2,207	351	2,331	2,682
L Livraison Moins de 6,000 lb. Less than 6,000 lb.	1,113	5,309	6,422	1,506	5,679	7,185
P 6,000 lb. et plus 6,000 lb. and more	117	434	551	177	872	1,049
K Excedant poids et capacité Exceeding weight and capacity	33	537	576	136	399	535
V Commerce Commercial	2	43	45	6	72	78
V Livraison Delivery cars						
S Service Service	35	556	591	45	560	606
R Remorques et semi-remorques Trailers and semi-trailers						
R Cultivateurs Farmers	1,137	5,838	6,975	1,280	6,241	7,521
R Autres Others	570	2,875	3,445	735	2,841	3,576
H Corbillards Hearses	41	138	229	60	408	468
SN Autos-neige Snowmobiles	-	-	-	201	-	201

AUTOMOBILES ENREGISTRÉES DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC DE 1920 à 1941

AUTOMOBILE REGISTRATION IN THE PROVINCE OF QUÉBEC 1920 to 1941

Années-Years	Automobiles de promenade	Taxis	Autobus	Motocyclistes	Camions	Remorques et	Total (2)
	Pleasure vehicles		Autobusées	Motorcycles		Trailers and semi-trailers	
	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.
1941	173,221	5,946	1,061	2,875	44,056	11,097	243,246
1940	174,761	5,996	868	2,811	40,716	10,420	235,572
1939	166,198	5,568	796	2,879	37,707	9,511	222,669
1938	160,873	5,574	706	2,667	35,641	8,499	213,962
1937	156,944	4,629	645	2,526	33,173	-	197,317
1936	143,183	5,339	563	2,498	30,075	-	181,628
1935	135,293	4,204	505	2,489	28,153	-	170,644
1934	131,333	4,108	497	2,414	26,934	-	165,286
1933	126,529	4,129	494	2,265	26,596	-	160,012
1932	130,911	4,683	500	2,225	27,411	-	165,730
1931	140,949	5,417	517	2,318	28,384	-	177,485
1930	140,802	7,019	524	2,383	27,820	-	176,548
1929	132,839	7,390	514	2,380	25,982	-	169,106
1928	116,157	7,484	439	2,233	21,747	-	148,090
1927	100,128	7,076	476	2,216	18,208	-	128,104
1926	88,517	6,136	373	2,084	14,902	-	107,994
1925	75,218	5,726	307	2,083	14,174	-	97,418
1924	66,212	4,524	281	2,018	11,914	-	84,949
1923	60,363	(1)	261	1,701	8,995	-	71,320
1922	52,177	(1)	(1)	1,886	6,877	-	60,940
1921	47,375	(1)	(1)	1,709	5,586	-	54,670
1920	35,965	(1)	(1)	1,528	4,069	-	41,562

(1) Compris dans automobiles de promenade - Included with touring vehicles

(2) Ne comprend pas les licences spéciales émises aux commerçants d'automobiles - Exclusive of dealers' licenses

LE NOMBRE DE PASSAGERS QUE COMPRENNENT LES VOITURES DE PROMENADE, AUTOBUS, MOTOCYCLETTES et TAXIS

THE NUMBER OF PASSENGERS IN PLEASURE VEHICLES, AUTOBUSES, MOTORCYCLES and TAXIS

		1940	1941
UN PASSAGER	ONE PASSENGER	1,644	1,839
DEUX PASSAGERS	TWO PASSENGERS	10,839	9,784
TROIS PASSAGERS	THREE PASSENGERS	1,000	1,217
QUATRE PASSAGERS	FOUR PASSENGERS	8,041	7,169
CINQ PASSAGERS	FIVE PASSENGERS	166,470	160,863
SIX PASSAGERS	SIX PASSENGERS	2,676	2,903
SEPT PASSAGERS ET PLUS	SEVEN PASSENGERS & PLUS	3,898	3,267
AUTOBUS	AUTOBUSES	866	1,061

NOMBRE D'ENREGISTREMENTS PAR MOIS

NUMBER OF REGISTRATIONS BY MONTH

JANVIER	JANUARY	5,754	3,740
FEVRIER	FEBRUARY	7,787	11,866
MARS	MARCH	21,933	32,666
AVRIL	APRIL	99,141	96,090
MAI	MAY	59,964	59,322
JUIN	JUNE	17,942	17,889
JUILLET	JULY	7,526	6,603
AOUT	AUGUST	3,202	2,609
SEPTEMBRE	SEPTEMBER	5,320	4,992
OCTOBRE	OCTOBER	2,374	1,469
NOVEMBRE	NOVEMBER	3,168	1,571
DECEMBRE	DECEMBER	1,461	2,409

GENRE ET NOMBRE DE LICENCES EMISES

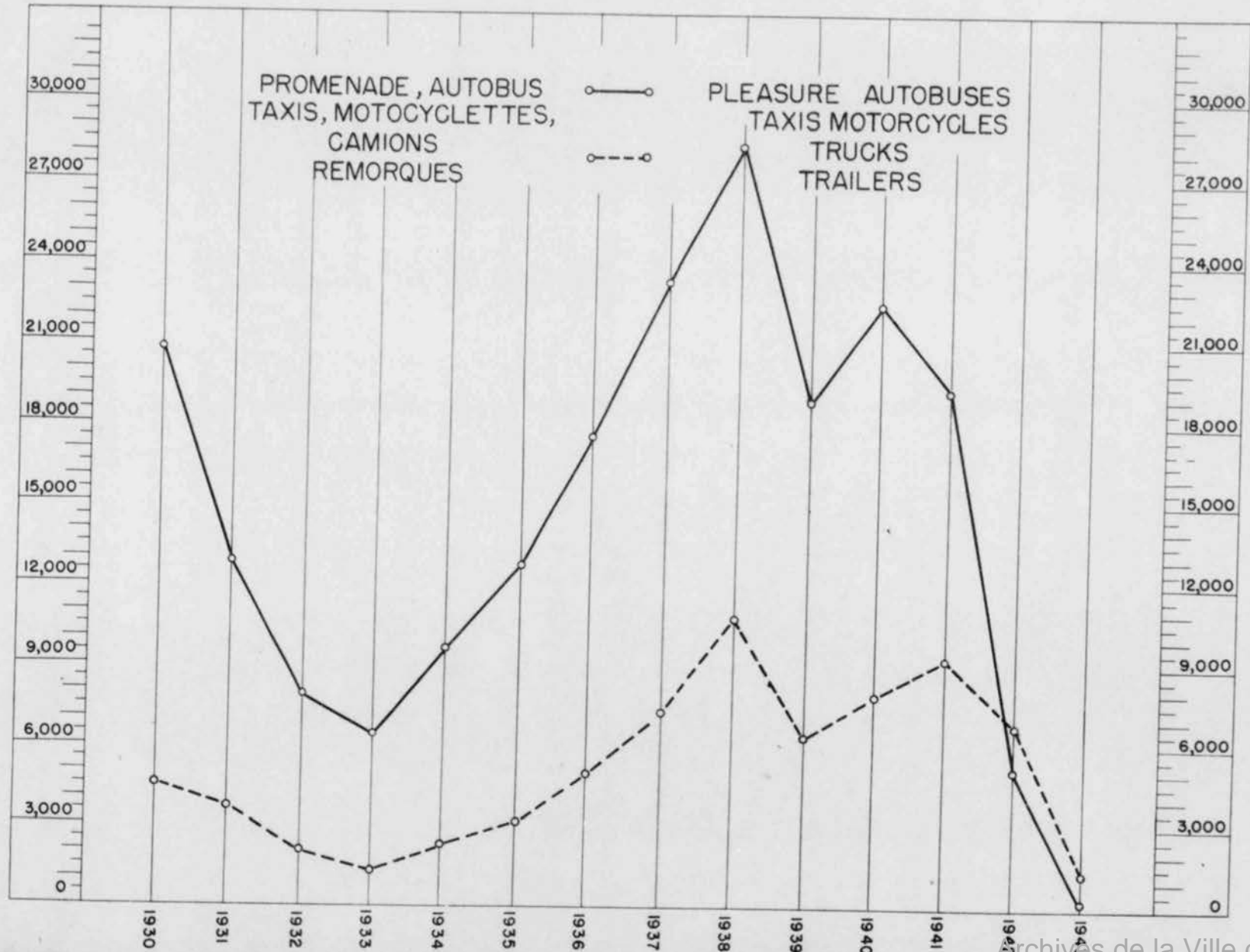
NUMBER AND KIND OF LICENSES ISSUED

CONDUCTEURS	OPERATORS	229,349	233,566
CHAUFFEURS	CHAUFFEURS	69,428	73,767
PERMIS TEMPORAIRES	TEMPORARY PERMITS	782	769
COMMERCANTS	DEALERS	461	462
GARAGES	GARAGES	2,030	2,107

PERMIS DE POSSESSION ET DE CIRCULATION	PLAQUES X	2,077	2,107
PERMITS OF POSSESSION AND OPERATION	X MARKERS		
TRANSPORTS D'ENREGISTREMENTS		43,846	48,280
TRANSFERS OF REGISTRATIONS			
DUPLICATA ET CHANGEMENTS D'ENREGISTREMENTS		5,311	8,217
DUPLICATES AND CHANGES OF REGISTRATIONS			
VEHICULES DE LOUAGE (DRIVE YOURSELF)		-	430
VEHICLES FOR HIRE			

ENREGISTREMENT DES NOUVEAUX VÉHICULES NEW VEHICLES REGISTRATION

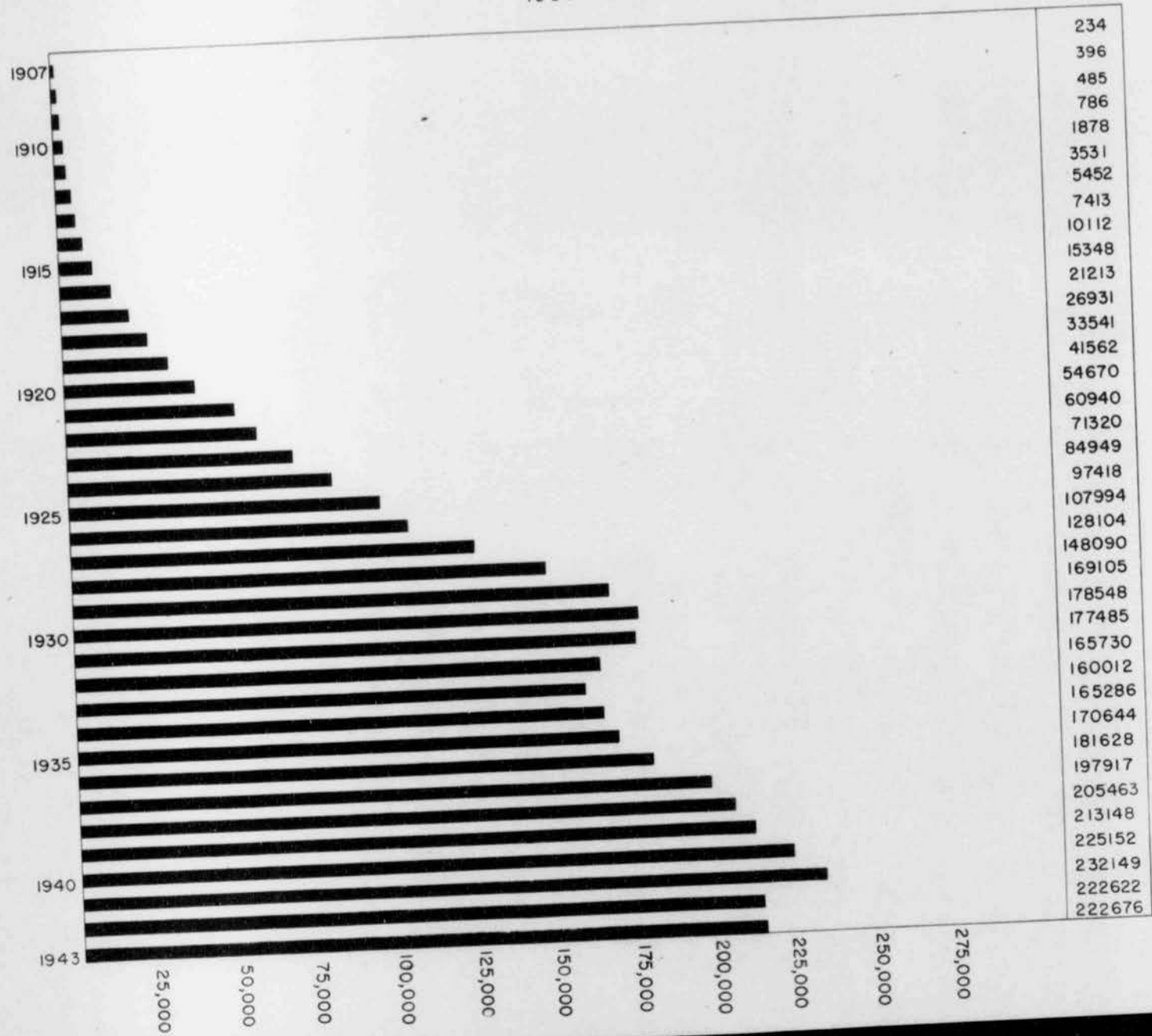
1930 - 1943



Statistique de l'automobile

1943

NOMBRE DE VÉHICULES AUTOMOBILES
 NUMBER OF MOTOR VEHICLES
 1907 - 1943



NOMBRE D'ENREGISTREMENTS PAR GENRE DE VEHICULES AUTOMOBILES
NUMBER OF REGISTRATIONS BY TYPE OF VEHICLES

Énumération	1942	1943	Augmentation ou diminution Increase or decrease	Rapport de 1943 à 1942 Ratio of 1943 to 1942	Énumération
Total	No. 222,622	No. 222,676	No. 54	% 100.0	Total
Nouveaux	8,845	811	- 8,032	9.2	New
Renouvellements	213,779	221,865	8,086	104.0	Renewals
Véhicules de promenade	165,280	166,470	1,190	100.7	Pleasure vehicles
Nouveaux	4,332	171	- 4,161	3.9	New
Renouvellements	160,948	166,299	5,351	103.5	Renewals
Autobus	1,127	1,264	137	112.0	Autobusses
Nouveaux	150	26	- 104	20.0	New
Renouvellements	997	1,238	241	124.2	Renewals
Taxis	(X) 7,756	4,899	- 2,857	63.2	Taxis
Nouveaux	504	1	- 503	00.2	New
Renouvellements	7,252	4,898	- 2,354	67.5	Renewals
Motocyclettes	2,850	2,814	- 36	98.7	Motorcycles
Nouveaux	233	29	- 204	12.4	New
Renouvellements	2,617	2,785	168	106.4	Renewals
Camions	45,609	47,229	1,620	103.5	Trucks
Nouveaux	5,644	584	- 5,060	16.0	New
Renouvellements	41,965	46,645	4,680	111.1	Renewals
Remorques et semi-remorques	11,011	12,438	1,427	112.9	Trailers and semi-trailers
Nouveaux	2,418	834	- 1,584	34.5	New
Renouvellements	8,593	11,604	3,011	135.0	Renewals

(X) Voir note (3) page 10
See note (3) page 10

NOMBRE ET GENRE DE VEHICULES CLASSIFIES PAR COMTES

NUMBER AND TYPE OF VEHICLES CLASSIFIED BY COUNTIES

Comtés - Counties	Classe d'enregistrements Class of registrations				Comtés - Counties	Classe d'enregistrements Class of registrations			
	Autobus Motocyclettes Promenade Taxis	Camions	Remorques	Total		Autobus Motocyclettes Promenade Taxis	Camions	Remorques	Total
	Autobuses Motorcycles Pleasure cars Taxis	Trucks	Trailers			Autobuses Motorcycles Pleasure cars Taxis	Trucks	Trailers	
No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	
Total	175,447	47,229	12,458	235,114	Papineau	1,957	517	67	2,541
Abitibi	2,076	843	58	2,977	Pontiac	1,427	286	145	1,858
Argenteuil	2,259	467	132	2,858	Portneuf	1,424	414	167	2,005
Arthabaska	1,593	500	172	1,865	Québec	11,273	5,962	424	15,659
Bagot	999	259	286	1,524	Richelieu	1,322	296	105	1,723
Beauce	1,866	410	146	2,422	Richmond	1,992	422	165	2,579
Beauharnois	2,329	465	225	3,019	Rimouski	922	581	78	1,381
Bellechasse	791	216	98	1,105	Rivière-du-Loup	589	77	27	493
Berthier	889	502	124	1,515	Rouville	1,494	445	456	2,595
Bonaventure	747	326	59	1,132	Saguenay	298	194	7	499
Brôme	1,290	225	150	1,645	Shedford	2,528	503	549	3,580
Chambly	2,470	529	180	3,179	Sherbrooke	5,686	859	156	4,681
Champlain	1,636	545	163	2,142	Soulanges	798	189	118	1,105
Charlevoix	555	286	21	842	St-Hyacinthe	1,629	454	596	2,461
Châteauguay	1,689	546	433	2,468	St-Jean	1,817	558	258	2,433
Chicoutimi	3,656	1,455	72	5,183	St-Maurice	4,109	1,071	244	5,424
Compton	1,868	545	159	2,572	Stanstead	2,695	465	184	3,342
Deux-Montagnes	1,371	543	241	2,155	Témiscamingue	1,755	598	29	2,382
Dorchester	955	227	87	1,269	Témiscouata	1,000	385	116	1,501
Drummond	1,873	565	238	2,474	Terrebonne	3,244	1,045	256	4,545
Frontenac	1,076	219	100	1,395	Vaudreuil	1,203	374	233	1,810
Gaspé	860	424	21	1,305	Verchères	841	257	123	1,221
Gatineau	1,899	540	66	2,505	Wolfe	661	169	52	882
Hull	1,905	549	46	2,500	Yamaska	704	143	102	949
Huntingdon	1,719	249	326	2,294	Hors la Province	255	192	85	532
Iberville	982	213	249	1,444	PRINCIPALES CITIES				
Iles-de-Montréal & Jésus	66,148	16,953	1,782	84,883	PRINCIPAL CITIES				
Iles-de-la-Madeleine	22	23	0	45	Chicoutimi	752	304	9	1,045
Joliette	1,589	408	226	2,223	Drummondville	817	138	50	965
Kamouraska	639	156	52	847	Granby	819	165	49	1,031
L'Assomption	1,172	507	229	1,708	Grand'Mère	350	42	7	379
L'Islet	651	158	45	852	Hull	1,646	286	40	1,972
Labelle	789	321	44	1,154	Joliette	619	156	20	775
Lac-St-Jean	1,686	667	153	2,486	Laché	1,208	306	40	1,554
Laprairie	1,080	510	258	1,578	Lévis	580	121	13	714
Laviolette	740	282	55	1,057	Longueuil	683	150	27	860
Lévis	1,916	557	176	2,449	Montréal	52,616	15,532	1,566	67,514
Lotbinière	854	206	178	1,238	Outremont	1,437	304	13	1,754
Maskinongé	603	142	61	806	Québec	8,966	3,014	277	12,257
Matane	956	460	112	1,508	Shawinigan-Falls	1,147	178	25	1,348
Matapédia	427	220	36	683	Sherbrooke	2,556	543	48	3,147
Mégantic	2,024	405	113	2,540	St-Hyacinthe	725	175	56	1,954
Missisquoi	2,267	461	290	3,018	St-Jean	836	177	27	1,040
Montcalm	783	215	108	1,106	Thetford-Mines	760	145	15	920
Montmagny	679	157	72	948	Trois-Rivières	2,102	647	102	2,851
Montmorency	562	179	51	772	Verdun	3,166	393	45	3,604
Napierville	555	295	126	976	Westmount	1,847	246	8	2,101
Nicolet	879	273	177	1,329					

NOMBRE DE VEHICULES SELON LA MARQUE ET LE NOMBRE DE CYLINDRES
NUMBER OF VEHICLES ACCORDING TO THE MAKE AND THE NUMBER OF CYLINDERS

Voitures de promenade, taxis, autobus Pleasure cars, taxis, autobusses								Camions - Trucks							
Nom - Make	Nombre de cylindres - Number of cylinders						Total	Nom - Make	Nombre de cylindres - Number of cylinders						Total
	4	6	8	12	16	X			4	6	8	12	16	X	
No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	
Total	15,433	115,399	41,333	447	11	10	172,633	Total	5,161	31,740	10,175	14	2	137	47,229
Auburn	9	70	74	1	-	-	154	Auburn	2	1	1	-	-	-	4
Austin	424	37	33	1	-	-	495	Austin	48	6	1	-	-	2	57
Bantam	24	4	2	-	-	-	30	Bantam	13	-	-	-	-	-	13
Buick (McLaughlin)	19	1,814	8,667	1	-	1	10,502	Buick (McLaughlin)	8	127	56	1	-	-	172
Cadillac	1	40	679	39	9	-	768	Cadillac	-	5	15	1	-	-	21
Chevrolet	1,519	29,749	150	1	-	2	31,421	Chevrolet	357	7,940	68	-	-	-	8,365
Chrysler	484	7,569	788	-	-	-	8,641	Chrysler	30	100	1	-	-	1	132
DeSoto	8	5,274	114	-	-	-	5,596	DeSoto	1	23	2	-	-	1	27
Dodge	238	19,767	285	-	1	2	20,291	Diamond	17	747	5	-	-	-	770
Ford	9,053	1,139	20,949	1	-	-	31,142	Dodge	166	4,925	72	-	1	-	5,163
Graham-Paige	7	1,394	94	-	-	-	1,495	Fargo	29	5,049	48	-	-	-	5,126
Hudson	7	1,567	754	-	-	-	2,528	Federal	42	255	4	-	-	-	301
Hupmobile	6	506	107	-	-	-	619	Fisher	1	2	-	-	-	-	3
Lafayette	2	267	4	-	-	-	273	Ford	2,540	625	9,568	-	1	1	12,735
Lasalle	-	105	756	2	-	-	863	F.W.D.	1	3	-	-	-	-	4
Lincoln	-	69	156	309	1	-	515	G.M.C.	20	2,999	29	-	-	1	3,049
Nash	21	3,765	363	-	-	-	4,149	Gotfredson	4	9	1	-	-	-	14
Oldsmobile	19	7,174	1,053	1	-	-	8,247	Graham-Paige	1	22	1	-	-	-	24
Packard	1	1,096	1,854	19	-	-	2,970	Hudson	4	51	5	-	-	-	60
Pierce-Arrow	1	5	28	1	-	-	35	Hupmobile	-	8	3	-	-	-	11
Plymouth	1,553	17,098	85	-	-	-	18,736	International	554	5,569	49	-	-	23	5,975
Pontiac	53	9,471	1,035	1	-	-	10,580	Jordan	-	2	-	-	-	-	2
Reo	2	356	41	-	-	-	399	Kelley-Springfield	-	1	-	-	-	-	1
Rolls-Royce	-	4	-	-	-	-	4	Lafayette	-	4	-	-	-	-	4
Studebaker	14	2,950	403	-	-	-	3,567	Lasalle	1	3	3	-	-	-	7
Terraplane	5	1,175	27	-	-	-	1,207	Lincoln	-	1	4	1	-	-	6
Whippet (Overland)	36	28	1	-	-	-	65	Mack	36	215	-	-	-	-	251
Willys	808	507	24	-	-	-	1,339	Nash	3	52	-	-	-	-	55
Willys-Knight	49	86	2	-	-	-	137	Oldsmobile	2	42	4	-	-	-	48
Autres - Others	1	5	2	1	-	-	9	Pierce-Arrow	9	1	1	-	-	-	11
Non spécifié	-	-	-	-	-	-	-	Plymouth	35	178	5	-	-	-	218
Not stated	1,069	4,508	2,825	69	-	5	8,476	Pontiac	1	169	9	-	-	-	179
								Renaud	-	-	-	-	-	-	-
								Reo	31	428	5	-	-	1	465
								Republic	-	3	1	-	-	-	4
								Rugby	11	7	-	-	-	-	18
								Ruggles	1	1	-	-	-	-	2
								Studebaker	1	232	12	-	-	-	245
								Terraplane	-	24	-	-	-	-	24
								Thornycroft	-	-	1	-	-	-	1
								Whippet (Overland)	3	2	-	-	-	-	5
								White	174	964	10	-	-	-	1,148
								Willys	64	24	1	-	-	-	89
								Willys-Knight	4	7	-	-	-	-	11
								Autres - Others	5	19	21	1	-	-	46
								Non spécifié	-	-	-	-	-	-	-
								Not stated	962	3,095	189	10	-	107	4,563

Motocyclettes - Motorcycles

Nom - Make	Nombre de cylindres Number of cylinders			Total
	1	2	4	
Total	844	1,800	170	2,814
Excelsior	51	7	1	59
Harley-Davidson	57	866	19	922
Henderson	2	5	25	32
Indian	69	720	89	878
Non spécifié - Not stated	705	202	36	943

(X) Non spécifié - Not stated

NOMBRE DE CAMIONS, VOITURES DE PROMENADE, REMORQUES ET SEMI-REMORQUES D'APRES LEUR PESANTEUR

NUMBER OF TRUCKS, PLEASURE CARS, TRAILERS AND SEMI-TRAILERS ACCORDING TO THEIR WEIGHT

POIDS - WEIGHT			GENRE DE VEHICULES - TYPE OF VEHICLES			
			CAMIONS - TRUCKS	VOITURES DE PROMENADE (1) PLEASURE CARS	REMORQUES ET SEMI-REMORQUES TRAILERS AND SEMI-TRAILERS	GRAND TOTAL
Total			No. 47,229	No. 175,447	No. 12,438	No. 235,114
De-From	à-to					
-	"	2,000 lb.	655	3,755	11,519	15,729
2,001	"	3,000 "	4,951	72,850	199	77,980
3,001	"	4,000 "	15,094	95,894	155	107,123
4,001	"	5,000 "	6,988	5,116	137	10,241
5,001	"	6,000 "	10,138	552	175	10,865
6,001	"	7,000 "	7,024	116	182	7,522
7,001	"	8,000 "	2,085	90	170	2,545
8,001	"	9,000 "	890	106	77	1,073
9,001	"	10,000 "	490	96	30	616
10,001	"	11,000 "	352	154	1	507
11,001	"	12,000 "	110	160	5	275
12,001	"	13,000 "	110	112	3	225
13,001	"	14,000 "	107	29	-	136
14,001	"	15,000 "	89	94	-	183
15,001	"	16,000 "	57	75	1	133
16,001	"	17,000 "	17	63	-	80
17,001	"	18,000 "	20	93	-	113
18,001	"	19,000 "	15	53	1	69
19,001 et plus - and up	"	"	57	39	3	99

(1) Comprend aussi autobus, taxis et motocyclettes
Including autobuses, taxis and motorcycles

NOMBRE D'ENREGISTREMENTS DE CAMIONS ET DE REMORQUES CLASSIFIES D'APRES LEUR CAPACITE POUR 1942 et 1943

NUMBER OF REGISTRATIONS OF TRUCKS AND TRAILERS CLASSIFIED ACCORDING TO THEIR CAPACITY FOR 1942 and 1943

Genre de véhicules — Kind of vehicles		1942			1943		
		Nouveaux — New	Renouvellements — Renewals	Total	Nouveaux — New	Renouvellements — Renewals	Total
Plaques Markers		No.	No.	No.	No.	No.	No.
Total		6,062	50,558	56,620	1,418	58,249	59,667
N Cultivateurs	Farmers	166	5,892	6,058	8	6,556	6,564
F Commerce	Commercial	2,595	26,400	28,995	468	29,266	29,734
L Livraison	Delivery	625	7,215	7,840	82	7,940	8,022
Excédant poids et capacité Exceeding weight and capacity							
W Commerce	Commercial	45	457	500	5	586	589
V Livraison	Delivery cars	2	64	66	-	15	15
S Service	Service	25	653	676	5	702	705
Remorques et semi-remorques Trailers and semi-trailers							
R Cultivateurs	Farmers	1,813	6,558	8,171	555	7,621	8,156
R Autres	Others	605	2,255	2,840	299	3,985	4,282
Tracteurs - Tractors							
TF Cultivateurs	Farmers	192	1,284	1,476	19	1,507	1,526
P Autres	Others				1	273	274
Compris dans voitures de Promenade Cordillards							
H	Hearses	15	228	241	-	242	242
Included with pleasure cars							
H	Ambulances	1	227	228	6	286	292

AUTOMOBILES ENREGISTRÉES DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC DE 1921 à 1945

AUTOMOBILE REGISTRATION IN THE PROVINCE OF QUÉBEC 1921 to 1945

Années-Years	Automobiles de promenade Pleasure vehicles	Taxis	Autobus Autobusses	Motocyclettes Motorcycles	Camions Trucks	Remorques et Semi-remorques Trailers and semi-trailers	Total (2)
	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.
1945	166,470	4,899	1,264	2,814	47,229	12,458	235,114
1942	165,280	7,756 (5)	1,127	2,850	45,609	11,011	235,635
1941	178,890	5,946	1,051	2,875	43,587	11,097	243,246
1940	174,761	5,996	868	2,811	40,716	10,420	255,572
1939	166,196	5,568	796	2,879	57,707	9,511	222,659
1938	180,875	5,574	708	2,667	55,641	8,499	215,962
1937	166,944	4,629	645	2,526	33,175	-	197,917
1936	145,155	5,559	563	2,498	30,075	-	181,628
1935	135,295	4,204	505	2,489	28,153	-	170,644
1934	151,555	4,108	497	2,414	26,954	-	165,286
1933	126,529	4,129	494	2,265	26,595	-	160,012
1932	130,911	4,685	500	2,225	27,411	-	165,730
1931	140,849	5,417	517	2,318	28,384	-	177,485
1930	140,802	7,019	524	2,383	27,820	-	178,548
1929	132-859	7,590	514	2,360	25,982	-	169,105
1928	116,157	7,484	439	2,265	21,747	-	148,090
1927	100,128	7,076	476	2,216	18,208	-	128,104
1926	88,517	6,155	575	2,084	14,902	-	107,994
1925	75,218	5,726	507	2,065	14,174	-	97,418
1924	66,212	4,524	281	2,018	11,914	-	84,949
1923	60,565	(1)	261	1,701	8,995	-	71,520
1922	52,177	(1)	(1)	1,886	6,877	-	60,940
1921	47,575	(1)	(1)	1,709	5,586	-	54,670

(1) Compris dans automobiles de promenade - Included with touring vehicles

(2) Ne comprend pas les licences spéciales émises aux commerçants d'automobiles - Exclusive of dealers' licenses

(5) TAXIS: Il n'y a pas d'augmentation sous ce chef quoique l'item en démontre une. L'enregistrement comme taxi d'un certain nombre de véhicules a été changé pour celui de la série sans préfixe à la suite de restrictions fédérales pas encore connues au début de l'année par les propriétaires de taxis.

There is no increase under this heading though this item shows one. Registration under the taxi series of a certain number of vehicles was changed for that of the pleasure car series following Federal restrictions not known to taxi owners at the beginning of the automobile year.

NOMBRE DE PLACES QUE COMPRENNENT LES VOITURES DE PROMENADE, AUTOBUS, MOTOCYCLETTES ET TAXIS
 NUMBER OF PLACES IN PLEASURE VEHICLES, AUTOBUSES, MOTORCYCLES AND TAXIS

		1942	1943
UN PASSAGER	ONE PASSENGER		1,818
DEUX PASSAGERS	TWO PASSENGERS		8,505
TROIS PASSAGERS	THREE PASSENGERS		1,879
QUATRE PASSAGERS	FOUR PASSENGERS		5,948
CINQ PASSAGERS	FIVE PASSENGERS		148,542
SIX PASSAGERS	SIX PASSENGERS		4,607
SEPT PASSAGERS ET PLUS	SEVEN PASSENGERS & PLUS		2,884
AUTOBUS	AUTOBUSES		1,264

NOMBRE D'ENREGISTREMENTS PAR MOIS
 NUMBER OF REGISTRATIONS BY MONTH

JANVIER	JANUARY	5,610	197
FEVRIER	FEBRUARY	18,858	8,794
MARS	MARCH	158,659	74,457
AVRIL	APRIL	21,482	85,991
MAI	MAY	16,761	58,863
JUIN	JUNE	5,597	14,557
JUILLET	JULY	5,146	5,791
AOUT	AUGUST	2,629	1,183
SEPTEMBRE	SEPTEMBER	3,580	2,610
OCTOBRE	OCTOBER	784	1,398
NOVEMBRE	NOVEMBER	801	774
DECEMBRE	DECEMBER	726	499

GENRE ET NOMBRE DE LICENCES EMISES
 NUMBER AND KIND OF LICENCES ISSUED

CONDUCTEURS	OPERATORS	213,620	214,257
CHAUFFEURS	CHAUFFEURS	76,419	75,777
PERMIS TEMPORAIRES	TEMPORARY PERMITS	425	515
COMMERCANTS	DEALERS	367	403
GARAGES	GARAGES	2,034	2,054

PERMIS DE POSSESSION ET DE CIRCULATION PERMITS OF POSSESSION AND OPERATION	PLAQUES X X MARKERS	1,555	1,099
TRANSPORTS D'ENREGISTREMENTS TRANSFERS OF REGISTRATIONS		40,430	59,862
DUPLICATA ET CHANGEMENTS D'ENREGISTREMENTS DUPLICATES AND CHANGES OF REGISTRATIONS		4,956	4,458
VEHICULES DE LOUAGE (DRIVE YOURSELF) VEHICLES FOR HIRE		653	199

PREFACE

Les enregistrements de véhicules automobiles se sont chiffrés par 222,676 en 1943, à comparer à 222,622 en 1942, soit une augmentation de 54. Cette statistique fait voir que les véhicules neufs se chiffraient par 811 seulement, au lieu de 8,843 en 1942. C'est une diminution de 8,032 véhicules qui se trouve répartie dans tous les groupes: 4,161 pour les voitures de promenade, 104 pour les autobus, 503 pour les taxis, 204 pour les motocyclettes, et 3,060 pour les camions. L'enregistrement des renouvellements montre une augmentation de 8,086 véhicules, le total passant de 213,779 en 1942 à 221,865 en 1943. Cette augmentation est attribuable aux voitures de promenade et aux camions.

Cette année, nous avons exclu du total de l'enregistrement des véhicules automobiles l'émission de plaques pour les remorques et semi-remorques. La statistique fait voir qu'en 1943 il y avait 12,438 de ces véhicules, contre 11,011 en 1942, soit une augmentation de 1,427.

Cette année, le tableau de la page 7 montre la répartition des divers genres de véhicules par marques de fabrication, et comporte une classification additionnelle selon le nombre de cylindres. Comme par les années passées cette brochure statistique sur l'Automobile dans la province de Québec en 1943 montre le nombre d'enregistrements par genres de véhicules, la répartition par comtés et grandes cités, selon le domicile des propriétaires, la classification des véhicules d'après le poids, et un tableau récapitulatif depuis 1921.

La compilation de cette statistique a été faite par notre Chambre de Compilations mécaniques, que dirige M. André Harbour. Les renseignements nous ont été fournis par le service de l'Automobile, dont M. J.-P. de Blois est le directeur. Les deux graphiques ont été dessinés par le service de Cartographie du ministère de l'Industrie et du Commerce.

Le Directeur de la Statistique provinciale,
Samuel Gascon.

BUREAU PROVINCIAL DES STATISTIQUES
Québec, le 11 mai 1944.

IC-M1

Registrations of motor-vehicles totalled 222,676 in 1943, as compared with 222,622 in 1942 which is an increase of 54. Statistics also show that there were only 811 new vehicles in 1942, a decrease of 8,032 over last year for all kinds of vehicles: 4,161 for passenger cars, 104 for autobusses, 503 for taxis, 204 for motorcycles, and 3,060 for trucks. Renewals increased by 8,086 vehicles, being of 213,779 in 1942 and 221,865 in 1943.

This year, the registration of markers for trailers and semi-trailers has been excluded from the total of motor-vehicles. In 1943, there were 12,438 of these, as against 11,011 in 1942, an increase of 1,427.

The Table on page 7 shows the different types of vehicles according to their make, and contains an additional classification concerning the number of cylinders. As for previous years, this statistical report on Automobile in the Province of Quebec for 1943 gives the number of registrations by types of vehicles, the classification by counties and large cities, according to the residence of the owners, the distribution of vehicles by their weight, and a retrospective table since 1921.

This report has been compiled by our Mechanical Compilation Section, under the direction of Mr. André Harbour. The information was furnished by the Automobile Branch, of which Mr. J.-P. DeBlois is the Director. The two charts have been drawn by the Cartography Service of the Department of Trade and Commerce.

Samuel Gascon
Provincial Statistician,

PROVINCIAL BUREAU OF STATISTICS
Quebec May 11, 1944.

Samedi 14 mars 1953

LE CANADA

Nouveau record de production

Près de 11,000 manufacturés au Canada en une seule semaine

L'industrie canadienne de l'automobile va de l'avant. Elle vient en effet d'enregistrer sa meilleure production de l'année. Au cours de la semaine du 2 au 7 mars, elle a produit 10,414 autos et camions, ce qui est une augmentation de 200 sur la dernière semaine de février.

Du 2 au 7 mars, on a produit 8,139 autos et 2,275 camions.

Le mois de février avait atteint un record. Mais tout indique que ce record sera dépassé ce mois-ci.

Présentement, Ford produit une moyenne de 375 véhicules par jour. La semaine de travail y est de cinq jours et demi.

Studebaker aussi augmente considérablement sa production. En février, la production s'y est élevée à 141 véhicules. Pour sa part, Nash produit une moyenne de 85 autos par semaine.

**CE DOSSIER CONTIENT
PLUSIEURS DOCUMENTS
ILLISIBLES**

MTL-MATIN
SEP 2 - 1958

L'automobile au pays

Faut-il s'étonner de ce que la construction et l'entretien des routes posent partout de graves problèmes ? Faut-il s'étonner de ce que les automobilistes trouvent toujours les routes trop encombrées et trop peu rapides ? Faut-il s'étonner de la multiplication des accidents et des difficultés que présente la surveillance routière à la ville et à la campagne ?

Selon des statistiques officielles, il y avait en circulation, l'an dernier, 4,487,122 voitures de promenade et de transport privées et publiques. Il y a cinquante ans, le pays ne comptait que 3,054 voitures. Il y a quarante ans, ce chiffre avait déjà monté à 276,893 pour parvenir il y a dix ans à 2,046,620. Mais, en moins de dix autres années, ce chiffre a donc plus que doublé. Impossible, on le comprend, de doubler également la superficie des routes en aussi peu de temps.

Dans notre province, on comptait l'an dernier 981,085 véhicules-automobiles. Sur ce nombre, on relevait 660,214 voitures de promenade, soit un véhicule de ce genre par 0.66 famille.

Si l'on veut en savoir davantage quant à la situa-

tion à Montréal, disons que l'on comptait dans la région métropolitaine 315,105 automobiles, plus d'une centaine de mille de moins qu'à Toronto. Le Canadian Automobile Chamber of Commerce, qui vient de réviser ces statistiques, ajoute toutefois qu'il y a eu également 220,675 accidents de la route et que 81,572 personnes y ont été blessées ou tuées.

Les gouvernements ne peuvent d'une année à l'autre transformer les routes pour qu'elles répondent à tous les désirs de tous les automobilistes. Chez nous, d'année en année, il s'accomplit énormément d'améliorations. Il faut encore, toutefois, manifester un peu de patience, mais n'est-il pas vrai qu'il y aurait beaucoup moins d'accidents, tragiques et autres, si les automobilistes savaient, en toutes circonstances, montrer un tout petit peu plus de patience ?

1,200,000 conducteurs avec permis

1,090,000 véhicules à moteur sillonnent les routes du Québec

Québec, 23 (DNC) — Le nombre des véhicules enregistrés dans les livres de la province de Québec cette année est approximativement de 1,080,000 à 1,090,000, d'après le ministère des Transports et Communications.

Les derniers chiffres officiels compilés par le service des véhicules automobiles, qui dépend du ministère des Finances viennent d'être publiés et montrent que:

En 1958, il y avait 1,020,608 véhicules à moteur dans la province, au lieu de 950,987 en 1957 et 890,468 en 1956.

Sur les 1,020,608 véhicules de l'an dernier, on comptait 702,202 automobiles servant à la promenade, 3,579 voitures de location, 3,604 autobus, 16,296 taxis, 15,255 véhicules de livraison, 119,316 autres véhicules commerciaux, 16,455 véhicules appartenant aux municipalités ou au gouvernement, 21,3997 tracteurs de ferme, 40,440 autres véhicules utilisés par les cultivateurs, de même que 45,942 remorques commerciales et 6,608 de livraison, etc.

En 1958, les diplomates et conduis, résidant au Québec, disposent de deux automobiles de plus qu'en 1956 soit 157 au lieu de 155.

— De 1956 à 1958, le nombre des voitures dont se servent les médecins est passée de 3,816 à 3,898; mais pendant la même période, le nombre des corbillards et des ambulances a aussi augmenté: 767 et non 723.

— Celui des motocyclettes a diminué par contraste: il y en avait 13,414, en 1956; et n'en restait que 12,893 le 31 décembre 1958.

— Seul le nombre des taxis a également diminué, tombant de 17,341, en 1956, à 16,296, en 1958.

— Les îles de Montréal battent tous les records quant au nombre de véhicules automobiles: 316,113.

— Québec vient ensuite avec 125,339.

— Puis Terrebonne, 33,727 véhicules; Chambly, 30,083; Chicoutimi, 20,390; Hull, 19,549; Lac St-Jean, 17,300; Abitibi ouest et est, 16,523; Sherbrooke, 14,608; Mégantic, 13,220, etc.

— Les circonscriptions qui viennent en queue de la liste sont les

Hes-de-la-Madeleine, 752 véhicules; St-Jean, 2,019; Wolfe, 2,200; Brôme, 2,281.

— En 1958, on a émis, au Québec, 406,758 permis de conduire pour des chauffeurs de camion, d'autobus, de taxi travaillant pour autrui et 711,410 permis pour les autres conducteurs, sans compter 53,652 permis accordés temporairement aux gens apprenant à conduire une voiture.

MTL-MATIN
JUL 24 1959

Autres villes

259

Ep: Revue "Prevention et 1959

1,200,000 conducteurs avec permis

1,090,000 véhicules à moteur sillonnent les routes du Québec

Québec — Le nombre des véhicules enregistrés dans les livres de la province de Québec cette année est approximativement de 1,080,000 à 1,090,000, d'après le ministère des Transports et Communications.

Les derniers chiffres officiels compilés par le service des véhicules automobiles, qui dépend du ministère des Finances viennent d'être publiés et montrent que:

En 1958, il y avait 1,020,608 véhicules à moteur dans la province, au lieu de 950,087 en 1957 et 890,468 en 1956.

Sur les 1,020,608 véhicules de l'an dernier, on comptait 702,202 automobiles servant à la promenade, 3,579 voitures de location, 3,604 autobus, 16,296 taxis, 15,255 véhicules de livraison, 119,316 autres véhicules commerciaux, 16,455 véhicules appartenant aux municipalités ou au gouvernement, 213,997 tracteurs de ferme, 40,440 autres véhicules utilisés par les cultivateurs, de même que 45,942 remorques commerciales et 6,608 de livraison, etc.

En 1958, les diplomates et consuls, résidant au Québec, disposent de deux automobiles de plus qu'en 1956, soit 157 au lieu de 155.

— De 1956 à 1958, le nombre des voitures dont se servent les médecins est passée de 3,316 à 3,898, mais pendant la même période, le nombre des corbillards et des ambulances a aussi augmenté: 767 et non 723.

— Celui des motos cyclottes a diminué par contraste: il y en avait 13,414,

en 1956; et n'en restait que 12,893 le 31 décembre 1958.

— Seul le nombre des taxis a également diminué, tombant de 17,841, en 1956, à 16,296, en 1958.

— Les îles de Montréal battent tous les records quant au nombre de véhicules automobiles: 316,113.

— Québec vient ensuite avec 125,339.

— Puis Terrebonne, 33,727 véhicules; Chambly, 30,083; Chicoutimi, 20,390; Hull, 19,549; Lac St-Jean, 17,300; Abitibi ouest et est, 16,523; Sherbrooke, 14,608; Megantic, 13,220 etc.

— Les circonscriptions qui viennent en queue de la liste sont les Iles-de-la-Madeleine, 752 véhicules; St-Jean, 2,019; Wolfe, 2,200; Brôme, 2,281.

— En 1958, on a émis, au Québec, 406,758 permis de conduire pour des chauffeurs de camion, d'autobus, de taxi travaillant pour autrui et 711,410 permis pour les autres conducteurs, sans compter 53,652 permis accordés temporairement aux gens apprenant à conduire une voiture.

Automobile
Statistique

Encore du chemin à faire

Combien de véhicules automobiles (de tous les genres) dans la province de Québec? S'il fallait établir les calculs à partir des embouteillages monstres — sur le pont Jacques-Cartier, notamment, lorsqu'un petit accrochage se produit — le total atteindrait un chiffre astronomique. Et faux!

La réponse, scrupuleusement exacte, nous la découvrons chaque année dans la publication de la Canadian Automobile Chamber of Commerce. C'est, évidemment, bourré de statistiques mais comment nier l'éloquence des chiffres! Il s'agit, bien entendu, de 1960. Or, l'an dernier notre province comptait 1,096,053 véhicules automobiles contre 2,062,484 en Ontario.

L'industrie automobile canadienne est née en Ontario car les 220 voitures en existence au pays en 1901, alors que s'ouvre chez nous l'ère du transport privé, étaient toutes sous immatriculation ontarienne. Nous n'avons pas de statistiques pour les six années qui suivent mais en 1910 on dénombre dans le Québec 786 propriétaires d'automobiles. En 1950, nous n'avons pas encore atteint le demi-million de véhicules mais en 1959, année particulièrement prospère, le total s'établissait à 1,040,605 véhicules (dont 218,556 camions).

Et à Montréal? La métropole canadienne est distancée, on s'en doute, par la Ville-Reine: 395,350 véhicules contre 443,398 à Toronto. La ville de Québec n'a pas encore 100,000 véhicules; 87,524 exactement. La métropole et la Vieille Capitale mises à part, on se demandera sans doute où se trouve la plus forte concentration de véhicules automobiles dans le Québec? C'est dans le comté de Chambly avec 39,898 suivi de près par Terrebonne avec 37,652 véhicules.

Chicoutimi avec 24,114 véhicules l'emporte sur Sherbrooke (20,087) mais redoute Hull où le total s'établit à 23,602. Mais si à ceux de Chicoutimi, on additionne les véhicules de la région du lac Saint-Jean (21,830) on doit dire que le Royaume du Saguenay se classe au premier rang pour le nombre de propriétaires de véhicules (plaisir et affaires); cette précision en dit long sur le puissant essor économique de cette région.

L'industrie automobile canadienne juge que son plus riche marché est la province de Québec. C'est vers notre province que la publicité la plus intense est dirigée et on imagine bien qu'un tel effort n'est pas fait en pure perte. Mais, il faut bien le dire, notre réseau routier n'est pas encore ce qu'il devrait être. Le retard à cet égard est lamentable;

la route Montréal-Québec par la rive nord, notamment jusqu'à Berthier, est un casse-cou et ce n'est pas l'autoroute des Laurentides, superbe travail, qui fait oublier la carence routière qu'on découvre dès qu'on a quitté les grands centres. L'actuel gouvernement provincial est désormais suffisamment informé et son programme routier est de loin le plus ambitieux jamais annoncé. Des millions, il en faudra par centaines, si l'on entend que Québec modernise ses routes; de plus il est grand temps qu'on se mette à l'oeuvre! Chaque village réclame son bout de chemin et quelle est la vaste agglomération qui ne désire pas être desservie par une chaussée à quatre voies! Le problème est donc aigu, complexe et ses solutions ne sont pas uniquement d'ordre économique. Par ailleurs, il faut faire vite. Nous sommes à une époque où celui qui hésite perd la partie.

L'Ontario est la province la plus riche du pays; son réseau routier est une merveille d'ordonnance et son parc-automobiles (tous genres) atteint le chiffre de 2,062,484 véhicules. Pour devenir aussi opulente, Québec a donc du chemin à faire... et des routes à construire.

Roger CHAMPOUX

Autos

Augmentation rapide du nombre des autos

QUEBEC. (J. M.) — Le nombre des véhicules à moteur en service dans la province a augmenté, depuis un an, dans une proportion plus considérable que ce qu'on avait vu jusque-là; l'accroissement est de 100,000 alors qu'en général il était de l'ordre de 70,000 par année.

Le 31 octobre, le parc automobile du Québec comprenait exactement 1,266,000 voitures, autobus, camions, motocyclettes, etc.

Malgré cette circonstance, les chiffres compilés au Bureau des véhicules à moteur, que dirige M. Roland Baribeau, mettent en lumière que le nombre des accidents de la voie publique, par exemple en octobre 1961, reste le même qu'en octobre 1960.

Le gouvernement, son chef M. Jean Lesage et M. Baribeau estiment qu'il s'agit là d'un heureux résultat de la loi qui a été votée au cours de la dernière session du parlement pour l'indemnisation des victimes d'accidents de la route.

Autos

AUTOMOTIVE OUTLETS 1960

GREATER MONTREAL

Registrations

Motor vehicles 369,250
 % of Canada 7.67
 Passengers cars 320,467
 % of Canada 8.59
 Commercial Vehicles 48,783
 % of Canada 4.50

Estimated Sales of New Commercial Vehicles

No. of units 5,600
 % of Canada 7.64
 Retail value 20,900,000
 % of Canada 7.54

New Passenger Cars, Estimated Dollars Sales

<u>Unit Sales</u>		<u>Dollars Sales</u>
Total	50,000	145,550,000
% of Canada	11.59	11.78
North American	35,400	115,850,000
% of Canada	11.54	11.75
British & European	14,600	29,700,000
% of Canada	11.71	11.90

No. of Auto Dealers

New and used 192
 % of Canada 3.94
 Used only 61
 % of Canada 8.87

No. of Suppliers of Auto Accessories and parts

Wholesalers 148
 % of Canada 9.10
 Retailers 174
 % of Canada 6.73

Garages

No. 723
 % of Canada 5.19

Service Stations

No. 831
 % of Canada 4.56

From Canadian Business
 JD/lc
 Jan. 1962

automobiles
statistiques

1,267,602 véhicules SUR NOS ROUTES

Québec (PR) — Petit détail qui peut intéresser les automobilistes, on a révélé en Chambre, hier après-midi, combien ils sont sur la route.

Selon les chiffres révélés par le ministre des Transports et Communications, il y avait, en 1961, exactement 1,267,602 véhicules-automobiles dans la province, puisque c'est le nombre de plaques de permis qui ont été émises pour l'année fiscale 1961-62. L'année précédente, soit en 1960, il y en avait 1,184,034.

Et pour conduire tous ces véhicules-automobiles on a émis, en

1961, 1,385,153 permis de conducteurs. En 1960, on en avait émis 1,290,635.

Il ne faut pas s'étonner si les routes sont parfois encombrées.

Autos
Statistique

Dans le Québec

Une automobile par CINQ PERSONNES

Québec, 5. — Le nombre des automobiles, camions et autobus immatriculés dans la province de Québec a augmenté dans la proportion de 458 pour cent, en l'espace de quinze ans.

C'est ce que souligne une publication du ministère provincial des Affaires municipales. Elle signale qu'il existe, maintenant, une voiture pour chaque groupe de cinq personnes, dans le Québec.

Il s'agit d'une étude de M. Roger Bussière, du service de l'information de ce ministère. L'auteur estime que si un état d'urgence éclatait dans la province et en supposant que les voies disponibles soient adéquates, on pourrait, à l'aide de tous ces véhicules, évacuer en une seule opération toute la population.

L'étude porte sur le problème important et complexe de la circulation routière dans nos grandes agglomérations urbaines.

HAUSSE ENORME

Le tableau suivant donne une idée de la progression du nombre de véhicules de tous genres de 1945 à 1960 :

1945	225,847
1950	384,421
1955	688,575
1960	1,634,374

En 1968, la province de Québec ne comptait que 396 véhicules-moteur.

Pour résoudre le problème de la circulation, la publication recommande la mise à exécution d'un programme de planification du trafic urbain. Dans ce but, le Conseil municipal pourrait constituer un organisme qui s'intitulerait "Commission du trafic" et comprendrait deux comités, le comité des experts et le comité des citoyens.

Il est recommandé, ensuite, de procéder à des recherches ou à des études complètes sur la densité de la circulation puis de songer à la mise en vigueur d'un plan de réseau routier.

De la Presse

Economist Sees Million Cars in '83

Montreal economist Valmore Gratton yesterday predicted that within 20 years there will be 1,000,000 registered motor vehicles in the city and that the population of Montreal will be 3,500,000.

There now are approximately 450,000 motor vehicles of all kinds in the city he told the semi-annual luncheon of the Montreal Automobile Dealers' Association.

The words of the director of the city's economic development bureau reflected those of association president Jean Prieur who had said that 1963 had been a good year for auto sales and that 1964 would likely be better.

"It can't help but be when on every corner they are digging subway stations and building islands in the middle of the river."

Picking up where Mr. Prieur left off, Mr. Gratton said that most of the capital being poured into the city's expansion came from outside the country, and showed the faith of others in the future of the metropolis.

The World's Fair is giving added impetus to the city's economic health and growth, Mr. Gratton said.

Cost of buildings on the fair islands would be about \$300,000,000 and there would likely be 50,000,000 paid admissions to the exhibition.

In all there would probably be an income of \$600,000,000 in foreign currencies from exhibitors and visitors plus a \$400,000,000 stimulation to industry and trade as a result of the fair, Mr. Gratton said.

Quite apart from the \$300,000,000 being spent on the subway, the city's economy would be given a massive injection of money from the billion-dollar roads program being mapped out both inside and outside the city in connection with the World's Fair. Mr. Gratton included in this Eastern Townships thruway and the expansion of Routes 9 and 17.

Le marché de l'automobile du Québec a le plus grand potentiel du pays

QUEBEC. (D.C.) — Le potentiel de croissance du marché des automobiles est plus fort au Québec que partout ailleurs au Canada, affirme une étude spéciale préparée par le ministère provincial du Commerce et de l'Industrie.

En 1962 le nombre d'automobiles au Québec avait augmenté par rapport à l'année précédente de 8,4%, ce qui est supérieur à la moyenne canadienne qui était de 5,5% et à la moyenne ontarienne qui était de 2,5%.

Le marché potentiel peut se mesurer par le nombre de personnes pour chaque automobile. Ce chiffre en 1962 était de 5,5 pour le Québec, de 4,1 pour l'ensemble du pays et de 3,5 pour l'Ontario.

"Le Québec constitue un marché très prometteur et ses possibilités de croissance demeurent nettement supérieures à celles de l'Ontario qui a déjà satisfait son marché dans une proportion plus grande que celui du Québec. L'Ontario constituera, selon toute vraisemblance et dans un temps relativement court, un marché surtout de remplacement", affirme le rapport du ministère du Commerce et de l'Industrie.

Ecart encore considérable

L'écart entre le Québec et

l'Ontario en ce qui a trait au nombre d'automobiles est encore considérable. En 1962 il y avait au Québec 986,000 automobiles comparé à 1,839,500 en Ontario.

"Il appert qu'une des principales raisons qui ont fait que le marché des automobiles a toujours été plus élevé à Toronto qu'à Montréal, c'est que la population métropolitaine de Toronto, bien qu'inférieure à celle du grand Montréal, vivait encore tout récemment dans une proportion de 40% dans les banlieues comparativement à 18% pour Montréal. Mais il semble que le pourcentage de ceux qui vivent dans la banlieue de Montréal a connu depuis quelques années une hausse sensible, de même que celui pour le Québec métropolitain", déclare le rapport sur le marché des automobiles.

Le Québec, à la hausse

La part du Québec dans le marché canadien a connu une hausse passant de 22,7% en 1956 à 26,5% en 1962. Au cours de la même période la part ontarienne est tombée de 44,3% à 40,4%.

Le marché canadien lui-même est un des plus importants au monde. Le Canada avec

4,303,770 automobiles immatriculées en 1961 occupe le cinquième rang après les Etats-Unis (63,275,499), la France (6,842,456), le Royaume-Uni (6,127,000) et l'Allemagne fédérale (5,355,600).

Le rapport du gouvernement provincial accorde une attention particulière aux importations de voitures européennes tant au Canada qu'au Québec.

Cela laisse entrevoir la possibilité qu'il ait été préparé spécifiquement pour convaincre Peugeot ou Renault de venir s'établir dans la province.

Mais le rapport a été communiqué aux journalistes au cours de la conférence de presse où le premier ministre Jean Lesage annonçait la venue de General Motors au Québec.

Le rapport se termine par cette phrase révélatrice : "Tout compte fait, il semble que la province de Québec soit devenue le centre géographique du commerce canadien de la petite voiture".

On peut y lire encore : "Il a été établi que le marché de petites voitures a beaucoup mieux résisté dans le Québec à l'offensive des compactes".

On fait état également du fait qu'il existe un nombre de

plus en plus grand au Québec de personnes entre 20 et 30 ans, ce qui laisse présager une préférence qui s'exprimera davantage en faveur des voitures économiques "à cause surtout du revenu plus bas dont ils disposent au début de leur vie active".

Il est ironique de se rappeler que le président de General Motors of Canada Ltd déclarait hier que la compagnie n'avait pas l'intention de fabriquer des compactes immédiatement à Ste-Thérèse.

On estime qu'en 1963 le nombre de voitures européennes importées au Canada fut de 54,000. La plus grande proportion est d'origine allemande (53,7%). Les importations du Royaume-Uni représente 33,7% du total tandis que les importations de France représentent 6,2%.

Les importations européennes ont atteint un sommet en 1959 d'environ 154,000 automobiles. Elles ont diminué constamment depuis, mais à un rythme plus lent au Québec.

Plus de 572,000 automobiles neuves canadiennes et importées ont été vendues au Canada en 1963.

Les autos s'usent vite à Montréal

Selon le professeur D. W. Craik, de la faculté de génie mécanique de l'Université du Manitoba, les automobiles s'usent plus rapidement à Montréal que dans toute autre ville du pays à cause des précipitations de neige plus fréquentes dont résulte un haut degré de corrosion.

Le professeur Craik était chargé par la Corporation Métropolitaine du Grand Winnipeg de parler des moyens à prendre pour diminuer la corrosion chimique surtout des automobiles, à la sixième conférence nord américaine pour l'étude de la neige, à l'hôtel Reine Elizabeth.

Cette conférence de 3 jours fut ouverte par M. J.V. Arpin, directeur du service de la voirie de la cité de Montréal, dimanche. Elle se termine aujourd'hui par des discussions concernant l'équipement utilisé.

Family Car Popular With Fair Visitors

Associated Press

WASHINGTON, Aug. 3 — The American Automobile Association estimated yesterday that 85 to 90 per cent of the visitors to Expo 67, the 1967 World's Fair in Montreal will arrive in the family automobile.

The AAA said it based this partly on a survey of people who visited the Seattle World's Fair in 1962.

AAA made these predictions in connection with the Montreal fair:

—7,150,000 persons would

use the automobile as their means of reaching Montreal, out of an expected total of 8,300,000 visitors. The estimate did not include the expected 1,000,000 in local visitors and 700,000 visitors from overseas. These last two groups would bring the anticipated attendance to 10,000,000.

—130,000 persons a day will need a place to stay.

—About 1,200,000 — 13 per cent of the out-of-city visitors — will stay with friends and relatives.

L'automobile et ses esclaves

par André BEAUVAIS

Ceux qui croient que l'augmentation du coût de la vie a fait baisser les ventes d'automobiles se trompent royalement.

En 1974, plus de 66.2 pour cent des ménages montréalais possédaient au moins une automobile. Le chiffre a atteint 67.8 pour cent au cours de 1975.

L'inflation semble être le dernier facteur qui puisse influencer les Montréalais dans le choix de leur nouvelle automobile! Les luxueuses et les épouvantablement longues se vendent aussi bien maintenant qu'avant l'apparition du phénomène inflationniste.

L'audace de certains consommateurs sans "fortune" s'épanouit même dans l'achat d'une deuxième voiture, signe contemporain d'une aisance trompe l'oeil. Au fait, 10.2 pour cent des ménages montréalais possédaient deux voitures, l'an dernier.

Progression lente, mais sûre!

Une étude que vient de réaliser le Bureau de recherches économi-

ques de Montréal démontre que 46.5 pour cent des familles possédaient au moins une voiture, en 1960. La progression s'est donc faite lentement mais sûrement quand on regarde le dernier pourcentage qui est de 67.8.

Et déjà, en 1960, 3.7 pour cent des ménages se permettaient d'utiliser deux places de stationnement au lieu d'une.

M. Jacques Déry, auteur de l'étude, attribue cette hausse aux principales raisons suivantes :

1. On construit de plus en plus loin de Montréal, éloignant ainsi le travailleur de son gagne-pain.
2. Seule la ville de Montréal, dans la grande région métropolitaine, dispose d'un système de transport en commun efficace.
3. Les centres commerciaux qui exercent une forte attraction sur la population obligent les clientèles de Montréal ou de la banlieue à des déplacements de plus en plus fréquents et de plus en plus éloignés.

L'heure de pointe

La popularité toujours grandis-

sante de l'automobile, au détriment de la qualité de vie, "prétendent" plusieurs, a modifié considérablement le trafic routier de la grande métropole.

Ainsi, quand on regarde de près ce qui se passe dans les principales artères de Montréal, à toutes heures de la journée, on est bien obligé de constater que les heures de pointe, traditionnellement à 8 heures et à 17 heures, ne se situent plus nécessairement à ces deux moments de la journée.

Sur le boulevard Métropolitain, sur l'Autoroute Décarie, dans le centre-ville et à combien d'autres endroits, l'heure de pointe se prolonge du matin jusqu'en début de soirée.

Qu'il ne suffise de mentionner qu'une autre statistique pour réaliser jusqu'à quel point le Montréalais peut difficilement vivre sans sa confortable banquette: le ministère provincial des Transports a dénombré dans une récente enquête qu'il circule en moyenne 120,000 voitures par jour sur le seul boulevard Métropolitain, sous le rond-point L'Acadie.

On estime par ailleurs que plus

de 1.5 million de véhicules de toutes sortes circulent en tous sens dans les rues de Montréal les journées de grand achalandage.

Pas surprenant qu'on ait démolit tant de maisons au cours des dernières années pour compléter le réseau routier majeur de Montréal et pour multiplier les espaces de stationnement.

A ce dernier chapitre du stationnement, le territoire de la ville de Montréal compte actuellement environ 500 terrains de stationnement qui ont une capacité totale de quelque 30,000 unités de stationnement.

Dans le centre-ville uniquement, on retrouve tout près de 300 terrains (ou endroits) de stationnement qui peuvent satisfaire, dit-on, aux besoins de 16,000 fiers propriétaires de véhicules.

Le coût de l'essence, le coût de l'entretien d'une automobile, le coût à l'achat, le manque d'espaces de stationnement dans nos rues, la hausse constante du déficit de la CTCUM, la hausse des primes d'assurances, quoi encore!!! Rien, mais absolument rien, n'est venu à bout de cet entêtement collectif à vouloir posséder sa propre voiture.



Photo Le Dimanche — Denis BEGUEUR

Les embouteillages d'une métropole: le cauchemar des automobilistes.

LE DIMANCHE, 16 MAI 1976



Photo Le Dimanche — Marc-André BEAUDIN

Un après-midi "normal", sur le boulevard Pie-IX ! Il en circule comme cela plus d'un million par jour dans les rues de Montréal.

LE DIMANCHE, 16 MAI 1976

MONTREALités

Pas de restaurant au parc Lafontaine

MARIANE FAVREAU



■ Au Lac des Castors, on peut se réchauffer, prendre un goûter et admirer les patineurs dans un restaurant gentil. Mais au parc Lafontaine, c'est dans une odeur d'urine et de laine mouillée qu'on peut le faire: le restaurant à l'étage du pavillon, près de l'étang, n'est pas ouvert l'hiver. Et c'est dans la salle de déchaussage, au rez-de-chaussée, qu'il faut se réchauffer et boire son chocolat chaud. Qu'on soit patineur ou badaud.

Il y a bien un casse-croûte, percé dans le mur de la salle de déchaussage, sans fenêtre. Rien de très attirant.

«On a déjà ouvert le restaurant l'hiver, il y a quelques années, mais il n'y avait pas assez d'affluence. Et on n'a jamais eu de demandes pour le rouvrir», explique M. Jean-Charles Thibault, coordonnateur du service d'alimentation à la Ville.

Mais il y a de l'espoir: M. Thibault a promis d'aller faire son tour au parc Lafontaine et de voir s'il n'y aurait pas lieu de

rouvrir le restaurant les fins de semaine.

Questions... écrites

A Montréal, les citoyens ne peuvent poser des questions orales à leur administration ou aux conseillers comme cela se pratique ailleurs, lors des assemblées du conseil. Ils doivent écrire leur question, la faire parvenir au greffier et at-

tendre la réponse orale ou écrite à la prochaine assemblée.

Au début de chaque assemblée du conseil, le président de l'exécutif mentionne brièvement la question et la dépose, avec la réponse, auprès du greffier, et le tout devient public. Le greffier en transmet copie à l'intéressé. Peu de citoyens ont recours à cette procédure, mais

les conseillers (surtout ceux de l'opposition) ne s'en privent pas, même s'ils ont une période de questions orales à leur disposition.

Les réponses factuelles constituent souvent des documents de référence. Mais certaines sont plus laconiques. Ainsi, le conseiller Georgoulis demandait récemment ce qu'il advenait d'une pétition de citoyens de son district pour obtenir un espace vert dans un terrain vacant. «L'emplacement décrit fait actuellement l'objet d'une étude et la décision qui suivra sera communiquée aux personnes intéressées», lui a-t-on répondu.

Pas si motorisés qu'on croit

Les Montréalais sont loin d'être des adeptes de l'automobile si l'on en croit des chiffres tirés d'une étude «origine-destination» de la CUM, faite en 1982. En moyenne, 42,9 p. cent des logis montréalais ne comptent aucune automobile.

Mais cette proportion est beaucoup plus forte au centre-ville où 73,7 p. cent des logis

sont habités par des gens qui n'ont pas d'automobile; en périphérie du centre-ville, la proportion reste toute de même à 63 p. cent. Dans le Plateau Mont-Royal, 56,4 p. cent; dans le sud-est, 50,7 p. cent; dans Villeray, Côte-des-Neiges et Rosemont, on compte respectivement 48,9, 47,2 et 42,8 p. cent des logis sans voiture. Les résidents de Pointe-aux-Trembles et de Rivière-des-Prairies sont les plus motorisés: seuls 17,5 et 11,4 des logis ne comptent pas d'autos.

Moins de feux

Le nombre total d'incendies baisse de façon légère et continue à Montréal: 2 614 en 1982, 2 419 en 1983 et 2 370 en 1984. La majorité de ces incendies étaient plutôt mineurs puisque seuls 180 d'entre eux ont nécessité plus d'une alerte en 1984. Il s'agit toutefois d'une augmentation sur l'an dernier (148).

C'est dans les quartiers Ville-Marie (40), Peter-McGill (41) et Saint-Jacques (38) qu'il y a eu le plus de feux de bâtiments, l'an dernier, avec respectivement 172, 130 et



photothèque, LA PRESSE

Après l'air pur, c'est l'odeur d'urine qui attend le promeneur ou le patineur qui veut se réchauffer dans le pavillon près de l'étang du parc Lafontaine.

98 incendies. Ces quartiers sont tous au centre-ville. Par contre le quartier Notre-Dame-de-Grâce (49) fut le moins touché avec 13 feux de bâtiments. Le

Plateau Mont-Royal se classe au-dessus de la moyenne avec 79 incendies en forte augmentation sur l'année précédente (32 incendies).

■ **Les ventes d'automobiles s'inscrivent en hausse de 7.2 % en janvier**

En janvier 1986, les ventes au détail de véhicules automobiles neufs, sans rajustements saisonniers, se sont chiffrées à 96,732 unités, en hausse de 7.2 % par rapport au mois de janvier 1985. Les ventes de véhicules fabriqués en Amérique du Nord ont atteint 72,744 unités, soit une augmentation de 3.0 % par rapport au mois correspondant de l'année précédente. Les ventes de véhicules automobiles importés se sont inscrites, pour leur part, à un niveau record pour un mois de janvier, soit 23,988 unités, reflétant un taux de croissance de 22.2 % comparativement au niveau de janvier 1985.

Les Montréalais sont des mordus de l'auto



**FLORIAN
BERNARD**

transport en commun au cours
des prochains mois.

Malgré ses nombreuses campagnes destinées à accroître l'achalandage du transport en commun dans la région métropolitaine, une récente étude de la Société de transport de la CUM indique que 44 p.cent des Montréalais restent des inconditionnels de l'automobile. Cette même étude souligne que seulement 18 p.cent des citoyens utilisent exclusivement le transport en commun. Enfin, 38 p.cent de la population fait un usage mixte des divers moyens de transport, mais privilégie l'automobile par rapport aux transports publics. Dans son plan d'entreprise pour la période 1988-1990, la STCUM constate que la tendance est à une stabilisation ou même à une légère baisse de l'achalandage au cours des prochaines années. Cette tendance est causée, notamment, par la faible croissance de la population. Pour augmenter l'achalandage, la STCUM devra mettre l'accent sur les services à la clientèle et rendre le transport en commun le plus attrayant et le plus efficace possible. L'enquête révèle que les niveaux de satisfaction les plus faibles concernent la fréquence des autobus et les délais d'attente, de même que la sécurité et la surveillance dans le métro. La STCUM étudiera de près ces aspects du

L'automobile : une pollution négligée



ANDRÉ
NOËL

L'homme qui surveille les transactions à la Bourse de Montréal ne roule pas en BMW, comme certains jeunes loups de la finance. Il roule dans plus grand, plus gros, plus cher, plus propre: il roule en métro.

Maurice Cusson, vice-président de la Commission des valeurs mobilières, sort de chez lui à 7 h 15 tous les matins de la semaine. Il passe devant sa Honda Accord sans même la gratifier d'un regard.

D'un pas alerte, il marche une quinzaine de minutes, pousse les portes de la station de métro Crémazie, franchit les tourniquets, saute dans un wagon et arrive 20 minutes plus tard à son bureau, au square Victoria.

« Pendant 19 ans, j'ai fait la navette en train entre Saint-Hyacinthe et Montréal tous les jours de la semaine, raconte-t-il. Quand le service de train a cessé, j'ai pris mon auto. Je n'ai pas pu endurer les embouteillages pendant plus d'un an. »

M. Cusson, 57 ans, a vendu sa maison de la lointaine banlieue, s'en est acheté une autre dans le Domaine Saint-Sulpice à Montréal... et a retrouvé ses anciennes amours: le transport sur rails.

Mais il fait figure d'oiseau rare. La proportion de citoyens utilisant le transport en commun a tendance à stagner, sinon à diminuer. La prospérité économique dure depuis 1982. C'est la période la plus longue depuis le cycle des années 60. Résultat: on s'achète de plus en plus d'autos.

Plus de voitures qui roulent plus...

Or, la croissance ininterrompue de l'automobile hypothèque gravement l'environnement, note Esthel Lacoursière, professeur de biologie à l'Université du Québec à Trois-Rivières: « Le gouvernement pointe un doigt accusateur vers les États-Unis et les industries. Pourtant, l'auto est aussi une grave source de pollution. Mais s'y attaquer est sans doute moins populaire. »

Le nombre de véhicules de promenade immatriculés dans l'île de Montréal s'élevait l'an dernier à 610 040, selon le service de l'environnement de la Communauté urbaine de Montréal. En 1979, il était de 503 533. La croissance a été de 17,5 p. cent en huit ans, alors que le nombre d'habitants a très peu changé.

Chaque auto parcourt une plus grande distance. Selon l'Association des routes et transports, les autos ont parcouru en moyenne 23 100 km en 1985 au Canada, contre 20 300 en 1980.

La banlieue qui pollue...

À Montréal, le phénomène risque d'être amplifié par le plan de transport déposé cet été par le ministre Marc-Yvan Côté, estime Luc Gagnon, vice-président de l'Union québécoise pour la conservation de la nature.

« Il y a une douzaine d'extensions d'autoroutes dans le plan de transport, rappelle-t-il. En fait, on est d'avis que presque tout le plan est conçu pour favoriser la dispersion résidentielle vers les banlieues. Il y a aura augmentation de la consommation d'énergie et, par conséquent, de la pollution. »

M. Gagnon et Yves Guérard, de l'Association québécoise de lutte contre les pluies acides, ont réalisé une étude percutante sur le coût de la vie en banlieue. Selon les chiffres qu'ils ont compilés, les gens qui occupent des maisons unifamiliales en banlieue dépensent quatre fois plus d'énergie que les citadins qui vivent dans des duplex en rangée, comme ceux qu'on voit dans les quartiers ordinaires de Montréal.

« Pour les municipalités, cela signifie quatre fois plus de rues et de trottoirs à construire et à entretenir, des égouts et des aqueducs quatre fois plus longs, un trajet quatre fois plus long pour l'enlèvement des ordures, quatre fois plus d'énergie pour l'éclairage des rues, pour le déneigement, etc. »

« À cause de la faible densité ré-

sidentielle, il est impossible de fournir un service de transport en commun de qualité. Presque tous les déplacements doivent se faire en automobile. Ça veut dire: plus d'autoroutes, plus de ponts, plus de béton... plus de pollution. »

420 voitures par 1000 habitants

La production en masse d'automobiles a créé le phénomène des banlieues, et inversement, souligne M. Gagnon. Le processus a pris une ampleur telle en Amérique du Nord que la consommation d'énergie y est beaucoup plus élevée qu'en Europe.

En 1985, chaque Canadien consommait l'équivalent de 9,19 tonnes de pétrole, contre 3,11 en Europe de l'Ouest. La rigueur de l'hiver n'explique pas toute la différence: vivant dans un climat semblable, le Suédois consomme 6,59 tonnes de pétrole par an. Le Canada compte 420 autos par 1 000 habitants, contre 340 en Suède, où le transport en commun est beaucoup plus développé.

Contrairement à ce qu'on pense, l'exode vers les banlieues continue de plus belle. Il a ralenti quelque peu avec le zonage agricole, qui a limité la construction domiciliaire, mais un dézonage massif est en cours. Le poids relatif de Montréal dans la région métropolitaine a chuté de 46 p. cent en 1971 à 35 p. cent en 1986. Les ponts n'ont jamais été autant congestionnés aux heures de pointe.

Guy Chartrand, de Transport 2000, souligne que l'État subventionne beaucoup plus l'automobile que le transport en commun. La seule différence, c'est que les subventions sont indirectes, donc moins apparentes.

pollution négligée



Des coûts énormes

L'Association des routes et transports estime que les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux ont déboursé \$8,3 milliards en 1986-87, au Canada, pour la construction et l'entretien des routes et des ponts.

Les coûts pour la société — et pour les automobilistes — sont énormes:

- Le nombre de victimes de la route est passé de 45 368 en 1977 à 61 157 en 1987. Les dépenses de la Régie de l'assurance-automobile ont bondi à \$845 millions, l'an dernier, contre \$483 millions en 1977 (en dollars de 1987).
- Toujours l'an dernier, les compagnies d'assurance ont dû déboursier \$1 milliard pour les dommages matériels provoqués par 203 312 accidents (30 000 de plus qu'en 1977).
- Selon Transport 2000, un propriétaire doit dépenser \$4 500 par année pour amortir les frais d'achat d'une auto moyenne, défrayer les coûts d'entretien, payer taxes et assurances. Mais cela n'est rien à côté des coûts pour l'environnement, affirment les groupes écologistes:
- Les 58 000 km de routes provinciales entretenues par le ministère des Transports couvrent une superficie de 1 100 km². Il faut au moins doubler cette superficie si on compte les rues et les stationnements dans les municipalités; la surface traitée et bétonnée au Québec couvrirait tout le Luxembourg! (Plus de 155 000 km² aux États-Unis, ou 10 p. cent des terres arables, soit plus que la superficie de Terre-Neuve.)
- À chaque année, le ministère des Transports étend sur les routes du Québec 650 000 tonnes de sel, 625 000 tonnes d'abrasifs et 6 000 tonnes de chlorures de calcium. Tous ces produits sont drainés dans les fossés et entraînés dans les cours d'eau. À cela s'ajoute l'épandage d'herbicides et de phytocides pour contrôler la croissance de la végétation en bordure des routes.
- Les Québécois jettent six millions de pneus et plus de 200 000 autos par année. Certains dépotoirs débordent et sont devenus des bombes à retardement, comme à Saint-Amable.
- Malgré les dispositifs antipollution, les automobiles sont responsables de 33 p. cent des émissions d'oxydes d'azote, de 41 p. cent des émissions d'hydrocarbures et de 55 p. cent des émissions de monoxydes de carbone. Sous l'effet du soleil, les oxydes d'azote et les hydrocarbures réagissent pour créer l'ozone, un gaz très toxique à basse altitude (voir autre texte).
- Les véhicules à moteur ont renvoyé 1,8 million de tonnes de CO² dans l'atmosphère au Canada en 1986. Les dispositifs antipollution ne limitent pas du tout ces émanations, tenues responsables de «l'effet de serre» qui menace de réchauffer le climat de la planète.

Les molécules de CO² laissent pénétrer les rayons ultra-violet, mais reflètent vers la terre la chaleur qu'elle dégage. Plusieurs recherches soutiennent que la concentration de CO² a déjà provoqué un réchauffement. Le phénomène pourrait créer de graves dérangements climatiques, comme une multiplication des ouragans, des sécheresses et des inondations majeures.

La flotte mondiale d'automobiles est passée de 50 millions de véhicules, après la Deuxième Guerre mondiale, à 386 millions en 1986. Plus de 80 p. cent se trouvent dans les pays occidentaux, où vit seulement 16 p. cent de la population mondiale.

«La motorisation massive dans les pays occidentaux mène vers un gaspillage des réserves de pétrole, menace la santé de tous les humains et dégrade l'environnement», affirme Michael Renner, du groupe américain Worldwatch Institute. Selon lui, il faut au plus vite «réduire notre dépendance sur l'auto et trouver une option de développement durable».

M. Renner rapporte les propos du philosophe français André Gorz: l'auto rend la ville désagréable, ce qui pousse les gens à vivre hors de la ville, ce qui demande plus d'autos. C'est un cycle infernal. «L'automobile est l'exemple paradoxal d'un objet de luxe qui a été dévalué par sa propre expansion», dit Gorz. Mais sa dévaluation pratique n'a pas encore été suivie par une dévaluation idéologique.»