

niers ne présente pas autant de difficultés que la construction des grandes routes vu la circulation peu considérable qu'ils reçoivent. Le département préconise surtout des travaux d'amélioration de chemins de terre d'après la méthode de sable et de glaise. Celle-ci consiste surtout à mélanger du sable avec de la glaise sur les chemins glaiseux et d'ajouter de la glaise au sable dans les chemins sablonneux. Ces travaux coûtent en moyenne \$1,200 du mille et donnent entière satisfaction aux cultivateurs. Ils sont peu dispendieux et amplement suffisants pour répondre à leurs besoins.

L'amélioration des chemins municipaux locaux, d'après cette méthode, viendra compléter pour ainsi dire l'ensemble du réseau des grandes routes de la province et permettra à chaque contribuable d'avoir accès aux grandes routes. Elle fournira aux cultivateurs le moyen d'écouler facilement leurs produits et d'atteindre les marchés des grandes villes.

Le réseau des grandes routes de la province a été conçu de manière à relier ensemble tous les principaux centres et à donner à la province des voies de communication facile avec les provinces voisines et les Etats-Unis. C'est ainsi que nous avons trois routes vers la province d'Ontario; neuf vers les Etats-Unis et deux vers le Nouveau-Brunswick. Sur les différents points de la frontière, ces routes font raccordement avec des chemins améliorés construits par les provinces ou les Etats voisins et contribuent à amener chez nous, chaque année, ce flot considérable d'étrangers qui est une source de richesses générales.

Il y a dix ans, le tourisme n'existait pas dans la province parce qu'en 1915 3,430 voitures étrangères seulement sont venues dans la province. Ce chiffre n'a guère augmenté durant la guerre, mais il a atteint 32,000 en 1920; 42,000 en 1921; 82,000 en 1922, 133,000 en 1923 et les pronostics pour la saison 1924 sont qu'il dépassera 150,000. Ceci indique bien toute l'importance qu'il y a à développer ce mouvement en vue des avantages considérables que toutes les classes de notre population peuvent en retirer.

Il a été estimé que les touristes avaient laissé vingt millions de dollars dans la province en 1923. D'après la même proportion, le montant réalisé cette année serait d'au-delà de vingt-cinq millions, ce qui veut dire que dans deux saisons, les touristes laissent dans la province autant d'argent que celle-ci en a investi dans la construction de ses routes au cours des douze dernières années.

En terminant il me sera bien permis de dire que la province de Québec est la seule en Amérique qui se soit chargée entièrement du maintien des routes provinciales et régionales, et est également la seule en Amérique qui prend à sa charge en régie, à raison de

\$200.00 du mille par année, des chemins dont l'entretien coûte au-delà de \$1,000. Elle est également la seule en Amérique qui accorde un subside de 50 pour cent du coût de l'entretien de toutes les routes municipales de la province.

Sur 6,500 milles de routes améliorées, la province en entretient deux mille milles entièrement à ses frais, et six cents milles à raison de \$200. du mille, et comme je viens de le dire, elle paie 50 pour cent du coût d'entretien sur la balance, soit environ quatre mille milles. Le gouvernement a crû, lorsqu'il a établi ces proportions, rendre justice à toutes les classes de la société.

Bien que les agriculteurs se servent à leur grand avantage des routes provinciales et régionales, et s'en servent presque exclusivement durant la période du dégel du printemps et des pluies d'automne, il n'en est pas moins vrai que les automobilistes, tant de la province que de l'étranger, s'en servent beaucoup.

Le gouvernement a cru prendre à même les revenus des licences d'automobiles, un montant suffisant pour payer totalement le coût d'entretien de ses grandes routes, et ainsi libérer les municipalités.

Quant aux routes municipales, le gouvernement croit, et les recensements de circulation faits dans le cours du mois d'août dernier établissent hors de tout doute, que le trafic sur ces routes est un peu plus de 50 pour cent local. Tout de même, le gouvernement met à la charge des licences et des revenus des automobiles, 50 pour cent du coût de l'entretien de ces routes.

Le public de cette province a le droit de savoir quels sont les résultats financiers de la politique que je viens de mentionner. Les recettes nettes provenant des automobiles pour l'année expirant le dernier jour de juin dernier ont été de \$2,183,000. La province a payé pour sa part du coût d'entretien et de réfection des routes \$2,155,000. Les municipalités ont payé pour leur part d'entretien et de réfection des routes pendant la même période \$368,000, soit 17.7 pour cent du total.

Lorsque nous examinons la question du coût de la construction comme vous le savez, les municipalités ont obtenu des emprunts du gouvernement à deux et ensuite à trois pour cent. Pendant la guerre, le taux d'intérêt était considérable et le gouvernement a été obligé de pourvoir à même les fonds publics, la différence entre le 2 et 3 pour cent et l'intérêt sur les emprunts et en plus le fonds d'amortissement.

Il y a eu de dépensé par les municipalités et d'emprunté du gouvernement, une somme d'environ vingt-cinq millions.

Il est loin d'être exagéré de dire que l'intérêt et le fonds d'amortissement sur cette somme de vingt-