

aussi un moyen de communication meilleur que la rivière Ottawa, entre les postes des hauts lacs et les populations établies le long du Saint-Laurent. En 1816, une route reliait Montréal à Kingston; l'année suivante elle fut prolongée jusqu'à Toronto. Plus tard, d'autres routes s'amorçant aux points desservis par les voies d'eau pénétrèrent à l'intérieur des terres en nombre croissant; elles étaient indispensables à la vie commerciale du pays, puisqu'elles servaient à l'approvisionnement des colons et leur permettaient d'amener leurs produits aux marchés centraux de la colonie. Le système des postes, qui fut créé vers le commencement du dix-neuvième siècle, nécessita la création de routes entre les différents bureaux; dès 1827, une route directe permettait d'aller d'Halifax à Amherstburg, constituée par différents tronçons notamment l'ancienne route de Kempt, la route d'York, la rue Dundas et le chemin Baldoon. De cette route principale rayonnaient des ramifications s'étendant au nord et au sud, jusqu'aux centres de population les plus importants des deux Canadas.

La construction de ces routes coûtait très cher, aussi les voyages par diligence étaient coûteux autant que fatigants. Vers 1850, quelques points du centre d'Ontario étaient encore inaccessibles aux véhicules. Cependant, au cours des années suivantes, les méthodes de construction se perfectionnèrent, ce qui eut pour effet de réduire les dépenses et d'augmenter la résistance et la durée des routes. La diffusion de l'automobilisme fut un facteur de premier ordre à cet égard. Dans les anciennes provinces de l'est, on s'est préoccupé d'améliorer les routes existantes et de construire de grandes voies permettant le trafic entre les cités; dans les provinces de l'ouest on dut remplacer les pistes et sentiers de la prairie et de la montagne par des routes à l'usage du tourisme moderne aussi bien que des charrois.

Nous donnons ci-dessous un tableau résumant la situation de la voirie au Canada. Si l'on considère que, dans l'ensemble de la Puissance, il n'y a que 20 habitants par mille de route et qu'il existe en moyenne un mille de route par cinq milles carrés de terre, on se rendra compte de l'immensité du problème à résoudre. Une population minime, disséminée sur une vaste étendue, constitue un obstacle formidable à surmonter.

### 31.—Classification et longueur des routes du Canada au 31 octobre 1922.

Provinces.	Chemin de terre.	Chemin de terre nivelé.	Gravier.	Macadam à l'eau.	Macadam bitumineux.	Béton bitumineux.	Béton de ciment.	Totaux.
	milles.	milles.	milles.	milles.	milles.	milles.	milles.	milles.
Ile du Prince-Edouard.....	3,468	170	2	7	-	-	-	3,647
Nouvelle-Ecosse...	11,580	2,453	1,096	53	8	-	-	15,190
Nouv.-Brunswick..	8,900	1,655	3,558	-	11	-	-	14,124
Québec.....	29,676	11,324	2,344	1,838	97	11	64	45,354
Ontario.....	18,700	11,800	22,127	11,055	405	43	118	64,248
Manitoba <sup>1</sup> .....	44,375	24,000	1,600	-	-	25	-	70,000
Saskatchewan <sup>2</sup> ....	125,000	10,000	10	-	-	-	-	135,010
Alberta.....	15,193	44,207	-	-	-	-	-	59,400
Co. Britannique...	1,055	10,691	4,101	45	27	29	21	15,969
<b>Total.....</b>	<b>257,947</b>	<b>116,300</b>	<b>34,838</b>	<b>12,995</b>	<b>548</b>	<b>108</b>	<b>203</b>	<b>422,942</b>

<sup>1</sup>Environ 15 p.c. des routes dont le tracé est homologué sont subventionnées.

<sup>2</sup>Cette province possède 210,000 milles de routes subventionnées.