

**30.—Opérations des compagnies de messageries, en envois et virements de fonds, pour les années 1920-1924.**

Nomenclature.	1920.	1921.	1922.	1923.	1924.
	\$	\$	\$	\$	\$
Mandats, intérieur.....	65,289,817	47,288,611	50,217,071	27,994,599	26,301,978
Mandats, étranger.....	2,315,114	1,494,844	1,467,039	1,507,499	1,469,340
Chèques de voyageurs, intérieur.....	513,242	549,846	906,928	1,028,530	977,860
Chèques de voyageurs, étranger.....	226,940	224,160	311,110	521,090	577,320
Chèques payables à vue (C.O.D.).....	22,413,731	20,600,083	18,308,877	8,608,844	7,873,570
Mandats télégraphiques.....	162,193	226,622	110,620	130,948	437,477
Autres formes de virement de fonds.....	1,668,138	619,288	486,547	439,922	582,580
<b>Total.....</b>	<b>92,589,175</b>	<b>71,003,454</b>	<b>71,808,192</b>	<b>40,231,432</b>	<b>38,220,125</b>

**V.—VOIRIE.**

**Dans le passé.**—Les premières routes servaient d'auxiliaires aux voies d'eau, comme avenues de transport. Leur usage était commun pendant l'été en raison des fréquents portages auxquels étaient astreints les voyageurs naviguant sur les rivières et les lacs; on y recourait aussi pendant l'hiver lorsque les cours d'eau étaient gelés et que la neige dissimulait les inégalités du sol. Nonobstant le grand nombre des cours d'eau navigables dans l'est du Canada, ce moyen de communication était insuffisant, surtout lorsque la colonie grandissante établit ses groupements à l'écart des rivages; le besoin de routes terriennes se faisant sentir on commença par ouvrir des chemins publics, créés et entretenus au moyen de corvées; ces primitifs chemins de terre suffisaient aux besoins des colons et servirent aussi aux armées anglaises, françaises et américaines pendant leurs nombreuses campagnes. En temps de paix on employait fréquemment des régiments à construire des chemins dans différentes parties du Haut et du Bas Canada.

La première route importante du Canada liait Québec et Montréal par la rive nord du St-Laurent; sa construction se fit graduellement, au fur et à mesure que la colonie française prenait plus d'importance. Dans le Haut Canada, l'une des premières routes fut celle de Toronto au lac Simcoe (rue Yonge), terminée en 1794 par le régiment des Queen's Rangers, sous la direction du gouverneur Simcoe. Cette route donnait accès à la région située au nord de Toronto; elle fournissait 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 liait 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; elle était 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 onéreux 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