

## PARTIE 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 de 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 de 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 soldats à construire des chemins dans différentes parties du Haut et du Bas Canada.

La première route importante du Canada reliait 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 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; 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 Canada.

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 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 22 habitants par mille de route et qu'il existe en moyenne un mille de route par 9 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.