

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. Nonobstant le grand nombre de cours d'eau navigables dans l'est du Canada, ce moyen de communication était insuffisant, surtout lorsque la colonie naissante 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 St-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, établi 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-ils 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.

Voirie moderne.—Le développement extraordinaire de l'automobile pendant et après la guerre a eu pour résultat la construction de nouvelles routes et le perfectionnement du système de voirie. La plupart des provinces ont des associations qui font de la propagande en faveur des bonnes routes en collaboration avec les clubs d'automobilisme. Au fur et à mesure que montait la proportion d'automobilistes (voir p. 752), le besoin de bonnes routes se faisait sentir de plus en plus. Les avantages qui découlent du tourisme ont été un autre facteur qui a puissamment contribué à l'amélioration du réseau routier. L'automobile offre des avantages tout particuliers dans les districts ruraux où, au point de vue rapidité et économie, il est fort supérieur à la traction chevaline. Il s'ensuit que lors du recen-

*Révisé par G. S. Wrong B.Sc., chef de la branche des Transports et Utilités publiques du Bureau fédéral de la Statistique, lequel oublie annuellement un rapport intitulé: "Voirie et véhicules moteurs au Canada".