

CANQ
VO
100
1914



MINISTÈRE DES
COMMUNICATIONS
BIBLIOTHÈQUE
ADMINISTRATIVE "H"



MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, SOUL. ROSE-LÉVESQUE EST,
22^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

RAPPORT
DU
MINISTÈRE DE LA VOIRIE
DE LA
PROVINCE DE QUÉBEC
1914

Imprimé par ordre de la Législature



QUÉBEC
IMPRIMÉ PAR E.-E. CINQ-MARS
IMPRIMEUR DU ROI
1914



No 1.—Route Montréal-Québec. L'Assomption. Macadam fait en 1914

A SON HONNEUR

LE LIEUTENANT-GOUVERNEUR DE LA PROVINCE DE QUÉBEC.

Monsieur le lieutenant-gouverneur,

J'ai l'honneur de vous rendre compte des opérations du ministère de la voirie pour l'année expirant au premier juillet 1914, ainsi que des travaux exécutés sous ma direction au cours de la dernière saison de construction. J'y joins divers renseignements sur le fonctionnement des lois dont l'application m'a été confiée.

A mon arrivée au ministère, j'ai trouvé une organisation toute neuve, mais déjà très étendue et produisant les résultats que l'on sait. Cet instrument, fabriqué par mon prédécesseur à force d'énergie et de talent, était parfaitement adapté aux besoins d'une politique nouvelle, bien vue et bien comprise, il est vrai, de ceux pour qui elle est faite, mais très complexe et, partant, réquerant, pour conserver sa valeur, une attention suivie, une étude de tous les instants. Je ne me le suis pas dissimulé: les questions de voirie sont hérissées de problèmes toujours changeants, toujours renouvelés. Si l'expérience que nous en avons faite, depuis quelques années, dans notre province, ne pouvait nous en convaincre, il suffirait de regarder ailleurs pour voir avec quelle rapidité les théories les mieux établies s'effacent et font place à des systèmes qui, à leur tour, vivent peu de temps. En Europe, dès les premiers jours de l'automobile, les administrations se sont émues; elles ont cherché le chemin qui résisterait à l'action destructive du pneumatique, elles ont fait appel aux lumières de la science et de l'expérience: il en est sorti les idées les plus contradictoires et qui, du reste, offraient quelque chose d'utile, mais non de définitif, pour la solution cherchée. Dans certains Etats de la république américaine, on construit des chemins en béton; on en a construit et on va en construire d'autres dans la province d'Ontario; nous en avons construit nous aussi; mais, en général, on emploie, pour les chemins ruraux, que l'on veut protéger contre l'action des circulations intenses, le macadam au bitume. Voilà qui entraîne aussi une dépense considérable dès le début, et cette dépense ne peut guère s'arrêter ensuite, car le chemin au bitume suppose un entretien très soi-

gneux, sans quoi le capital qu'on y a placé l'aurait été en pure perte et le chemin traité de cette manière ne donnerait pas longtemps le service qu'on en attendait. D'ailleurs, il en va de même de tous les types de chemins, depuis le pavage en asphalte jusqu'au simple chemin de terre. Ce rapprochement amène naturellement à l'esprit deux faits principaux de toute question de voirie: genre de construction et conservation des ouvrages exécutés. Personne ne nie les avantages des pavages permanents, surtout de ceux dont l'entretien demande le moins de soin et le moins de dépense; personne non plus, dans notre province, ne niera que nos ressources, notre commerce, notre production (trois éléments importants dans la question qui nous intéresse) ne nous imposent ou ne nous permettent pas encore la mise de fonds que cela exige. On peut raisonnablement dire que, pour un grand nombre d'années à venir, sauf quelques exceptions, les routes de la province, construites en macadam ordinaire ou même en gravier, suffiront aux besoins de notre population, pourvu qu'elles soient bien entretenues. Et voilà le problème. Quoi qu'on en dise nous ne l'avons pas négligé. Il fait l'objet de nos constantes préoccupations et il fera l'objet, dans la mesure de nos attributions, de toute l'attention dont nous sommes capables.

Chemins de terre

La nécessité incessamment renaissante de recharger les chemins macadamisés, de refaire les surfaces traitées au bitume, de remplacer les pavages de toutes sortes, quelque dispendieux qu'ils aient pu être, doit nous amener inévitablement à rechercher, avec, pour ainsi dire, une minutie scrupuleuse, toutes les occasions d'utiliser les avantages naturels des différents terrains. Je ne veux pas dire qu'il faille, dans tous les cas, se contenter du chemin de terre; non. Dans les terrains argileux, par exemple, même lorsqu'il est mis en forme, le chemin de terre ne peut pas être considéré comme le premier des chemins rudimentaires: il est au-dessous de cela, et si on ne le traite pas au moins au sable, il n'est pas suffisamment amélioré, même pour la plus petite circulation. Mais le bon chemin de terre, c'est-à-dire le chemin en terre non compressible et en particulier le chemin gravelé, mis en forme et bien entretenu, suffit, dans un grand nombre de municipalités, aux besoins du transport. Je n'appuierai pas, pour le moment, sur cette question; j'aurai l'occasion, dans une autre partie

de ce rapport, de donner un exemple de ce que l'on peut obtenir d'un chemin gravelé quand on le tient en bon état. Tout de suite, disons que les terrains graveleux ou certains terrains sableux, surtout les premiers, offrent des avantages naturels incalculables, si l'on sait en profiter; en nombre de cas, la simple mise en forme et l'égouttement donnent, sans grande dépense, une surface qui ne le cède en rien aux meilleurs pavages pour la circulation rurale. Guidés par cette pensée, nous avons travaillé et nous travaillerons plus que jamais à améliorer le chemin de terre. Nous verrons à ce que l'entretien ne soit pas simplement un raccommodage exécuté négligemment, sans suite, sans système, et, fatalement, sans résultats durables. Le principe de ce programme, disons-le en passant, c'est que toute réparation est inutile si elle est faite dans un chemin dont la forme laisse à désirer, dont l'égouttement est insuffisant ou dont le drainage, dans le cas où il en faut, n'est pas établi. La préoccupation constante du ministère de la voirie a été, nous le savons, d'inculquer ces théories dans les esprits, de la faire pénétrer, par tous les moyens de propagande possibles, au sein des conseils municipaux. J'y suis revenu moi-même au cours de l'année qui vient de s'écouler: j'ai cru bon de réitérer les conseils et de préciser encore une fois les obligations formulées l'année dernière à l'égard du paiement des subventions garanties par la loi pour l'entretien des chemins de terre. Les effets produits par cette mesure lors de sa passation se sont accentués cette année: on en voit la preuve dans le nombre plus considérable de demandes d'inspection (l'inspection est une des conditions principales posées dans la circulaire dont je viens de parler).

J'y ai répondu autant que me le permettait le personnel dont je pouvais disposer. Cette année, deux inspecteurs de chemins de terre (ce nombre s'est élevé jusqu'à cinq à la fin de l'automne) ont parcouru la province durant toute la saison de confection; ils avaient instruction de manœuvrer eux-mêmes la machine à chemins, de se mettre au pic et à la pelle quand il le fallait afin d'entraîner et d'instruire les travailleurs. Il est certain qu'un bon nombre de machines à chemins, achetées à grands frais, sont devenues ensuite sans utilité, faute de mains expérimentées pour s'en servir ou faute de direction pour en exiger l'emploi.

Nos inspecteurs ont révélé sur place, en bien des endroits, l'utilité de cette machine, qui avait depuis longtemps été laissée à l'abandon; à ce propos, je ne puis résister au désir de citer un passage d'une lettre pleine de sens et d'esprit que m'écrivait dernièrement le secrétaire d'une municipalité:

"....Depuis trois ans, dit-il, les chemins de la municipalité du canton de X....sont à la charge de la corporation, qui y a fait des travaux considérables et dispendieux. Même, ces travaux ont été trop dispendieux pour le résultat obtenu. Aussi, nos gens étaient-ils tout à fait disposés à revenir à l'ancien système. Et ceci n'était dû qu'au manque de connaissance en la matière, au manque d'éducation, si l'on peut parler ainsi. Personne ne connaissait le métier et chacun pensait en connaître plus long que son voisin. Les théories les plus extraordinaires étaient mises de l'avant et les discussions les plus extravagantes paralysaient les travaux. Aussi, les résultats étaient-ils maigres. Voici, d'ailleurs, comment le tout fonctionnait. Nous avons dix-huit inspecteurs de voirie que le conseil change tous les deux ans. Ces messieurs, malgré toute la bonne volonté qu'ils auraient pu y mettre, ne pouvaient pas certes faire un travail dont ils n'avaient pas l'expérience. Or donc, à un jour annoncé, le dimanche après la messe, une partie des contribuables de l'arrondissement se rendaient à l'appel de l'instructeur qui, après avoir discuté longuement avec chacun d'eux, les mettait en ouvrage suivant un programme quelconque. Qu'on eût dix ou quinze hommes de trop, peu importait. Tous avaient de l'ouvrage ou chacun s'en trouvait. On culbutait alors le chemin à qui mieux mieux; la tourbe, les terres grasses....tout allait sur le chemin. Cela fini, on s'en allait chez soi et l'inspecteur rapportait au conseil un compte trois fois trop élevé pour le travail exécuté; et tous criaient à l'égoïsme lorsque le temps de payer la taxe arrivait. Et l'on avait raison. Le résultat était nul et cela coûtait cher.

Cette année, le conseil s'est ravisé. Il a d'abord obtenu un expert de votre département, qui est venu faire l'éducation d'une équipe de quelques hommes qui feront seuls les travaux de chemin cette année. Il leur a d'abord enseigné et fait admettre, par la pratique, que trois paires de chevaux tiraient aisément la machine à chemins. Puis il leur a fait un mille de chemin suivant les règles de

l'art. La tourbe des bords du chemin a d'abord été levée, très mince, et jetée le long de la clôture; puis on a relevé le chemin en bonne terre. Tout de suite, nous avons un bon et beau chemin dont l'entretien sera très facile à la gratte (*split log drag*). Et l'on a pu constater, chiffres en mains, qu'avec les quatre dixièmes de l'argent dépensé l'année dernière, on pouvait obtenir un bien meilleur résultat, pourvu qu'on suivît les conseils de l'homme de l'art. Je viens de dire que ce chemin sera très facile d'entretien à la gratte, j'ajoute que son entretien sera de très peu de frais..... N'allez pas croire, cependant, que cette pauvre petite gratte s'empare de la confiance du cultivateur au premier coup d'œil qu'il lui jette. Au contraire, il a tout de suite l'idée d'une autre "patente" et passe la veille à discuter son invention prochaine avec son voisin. Il reste cependant surpris de l'excellent travail qu'elle fait dès qu'elle a fonctionné sous ses yeux.

Tout cela pour vous faire voir les difficultés que les partisans des bons chemins rencontrent dans leur travail."

Cette municipalité n'est pas la seule qui se soit réveillée et qui ait ouvert les yeux aux saines notions de l'administration de la voirie. Nous l'avons constaté très souvent par les rapports spéciaux de nos instructeurs et aussi par les rapports mêmes des secrétaires-trésoriers. Ces rapports, faits sur des formules préparées par le ministère de la voirie, et, par conséquent, adaptées étroitement aux faits et aux choses que nous voulions contrôler, ont eu le double effet que nous en attendions: d'abord, ils nous ont permis de reconnaître jusqu'à quel point nos instructions avaient été suivies; ensuite, ils ont contribué largement à former les secrétaires-trésoriers aux choses de l'administration. Et ce n'est pas là un côté négligeable: ce qui manque le plus, ce qui rend souvent inefficaces les efforts des hommes d'affaires les mieux disposés, c'est l'absence de connaissances, le manque d'entraînement quant à la manière d'organiser un travail, de tenir les comptes, d'établir les rôles-de-paie, etc. Il en résulte un laisser-aller tout à fait condamnable dans la direction des travaux, dans la détermination des époques où ils doivent être commencés ou des endroits précis où il faut les faire, dans l'application des deniers qui y sont attribués et, ce qui est un des inconvénients dont le ministère ait le plus à souffrir, dans les actes de procédure municipale

requis par le code et les lois de voirie. On semble même quelquefois croire que les exigences légales sont de pures fantaisies, de simples caprices d'administration, des difficultés inutiles dont il vaut mieux s'affranchir. Par des circulaires, par des avis, par des modèles de documents, par des formules de rôles-de-paie, par des rapports adaptés à chaque circonstance, nous avons réussi, en un grand nombre de cas, à faire l'éducation des municipalités. Il y a sept ou huit ans, elles étaient rares les corporations municipales qui pouvaient se rendre compte exactement et en détail des dépenses faites dans l'année, ou des sommes payées à chaque journalier. Notre système de rôles-de-paie hebdomadaires a contribué, nous en sommes sûrs, à jeter beaucoup de lumière dans des comptes auparavant obscurs. En tout cas, il nous a permis, à nous, de suivre de près la marche des travaux d'entretien, des travaux d'amélioration permanente comme l'abaissement des côtes, la réfection des fossés, le drainage des endroits bas, l'enlèvement des grosses roches qui nuisent à l'égouttement et détruisent la forme du chemin, etc.

Chemins gravelés

Le chemin de terre, pur et simple, serait l'idéal, au point de vue du prix de revient, s'il pouvait suffire à tous les besoins de la circulation des véhicules. Malheureusement, il n'en est pas ainsi: la vie moderne a des exigences plus coûteuses. Il est vrai qu'elle offre, en retour, des avantages importants, avantages pour le bien-être des contribuables, pour le développement des relations commerciales et pour l'augmentation de la production industrielle et agricole. Il ne s'agirait donc pas de déplorer un état de choses qui, bien que rendant nécessaires certains débours autrefois inconnus, doit sûrement contribuer à grossir la richesse nationale; et il vaut mieux y faire face dans la mesure de ses forces. Aussi, parallèlement à l'intérêt que nous portons au chemin de terre, nous sommes tenus—et nous n'entendons pas nous dérober à cette obligation—nous sommes tenus, dis-je, d'accorder aux chemins d'une nature plus permanente l'attention qu'ils méritent. Car, s'ils supposent une dépense de construction plus considérable, un entretien plus dispendieux, et, au bout d'une certaine période qui varie avec l'importance des régions, une reconstruction partielle, il n'en est pas moins vrai qu'ils procurent des moyens de transport plus agréables, plus faciles, et, là où la circulation

est considérable, plus économiques. Dès le début, le gouvernement l'a bien senti et il a encouragé la construction des chemins de macadam et de gravier. Cette dernière catégorie a eu, durant la saison de 1914, plus de partisans que les années précédentes, ce qui signifie, pour le ministère de la voirie, un surcroît de travail

L'importance du chemin de gravier nous justifiait d'en faire surveiller la construction d'une manière toute spéciale. J'ai donc cru devoir créer une branche d'administration exclusivement chargée de diriger les travaux de gravelage en cours et de les inspecter. A la tête de cette branche se trouve un ingénieur qui contrôle les rapports d'inspections, l'exécution des devis ou les changements à y faire, qui fait l'estimation des travaux faits ou parfois à faire, et, lorsque les circonstances l'exigent, se rend lui-même sur les lieux pour diriger le travail, réformer l'organisation, faire corriger les défauts et vérifier si la dépense répond au résultat ou si elle est justifiable. Le nombre d'inspections qu'il a fait ainsi faire, du 20 mai au 2 décembre 1914, est de 596, ce qui montre jusqu'à quel point le travail a été suivi. Et encore, faut-il dire qu'il le serait de plus près si les intéressés, se conformant à nos avis répétés, nous avertissaient aussitôt qu'ils se mettent à l'œuvre. Souvent, malgré ces avis, malgré les prescriptions de la loi, nous apprenons, par hasard seulement, que certains travaux sont en marche, ou même, soupçonnant qu'ils peuvent l'être, nous en recevons l'assurance par des correspondances maintes fois reprises, grâce auxquelles nous finissons par avoir les renseignements dont nous avons besoin. Nous espérons, nous pourrions même dire que nous sommes sûrs, que l'établissement de ces inspections régulièrement faites, produira d'excellents résultats. D'ailleurs, nous l'avons déjà constaté au cours de la saison dernière par le nombre de défauts de construction que nous avons corrigés, par les organisations mal venues que nous avons réformées et par la direction salubre et efficace que nous avons été à même de fournir dans les municipalités visitées par nos inspecteurs. (Pour l'entretien du gravelage, voir la circulaire adressée aux municipalités).

Macadamisage

Durant la saison terminée au mois de novembre dernier, il s'est fait, par différentes municipalités de la province, plus de 500 milles

de chemins macadamisés. Voilà un chiffre qui démontre avec quelle vigueur l'élan a été donné. Une telle somme d'ouvrage représente un travail d'administration dont il est difficile de se faire une idée. Je ne m'attarderai pas à la partie de cette besogne qui touche au service intérieur; je parlerai seulement du service extérieur qui s'y rattache, c'est-à-dire à la surveillance des chemins en voie d'amélioration.

D'abord j'ai augmenté le nombre d'inspecteurs, et j'ai assigné à chacun un district qu'il était chargé de parcourir constamment, ce qui a eu pour effet de procurer aux municipalités une inspection presque hebdomadaire.

Voici les districts tels qu'ils ont été constitués:

DISTRICT No 1

COMTÉS

Charlevoix
 Montmagny
 L'Islet
 Kamouraska
 Témiscouata
 Rimouski
 Matane
 Gaspé
 Bonaventure

DISTRICT No 2

COMTÉS

Beauce
 Frontenac
 Lotbinière (partie)
 Mégantic
 Bellechasse
 Dorchester
 Arthabaska

DISTRICT No 3

COMTÉS

Wolfe
 Richmond
 Sherbrooke
 Stanstead
 Compton

DISTRICT No 4

COMTÉS

Rouville
 Iberville
 Missisquoi
 Shefford
 Brome
 St-Jean

DISTRICT No 5

COMTÉS

Richelieu
 Yamaska

Drummond		DISTRICT No 9	
Bagot		COMTÉS	
St-Hyacinthe		Jacques-Cartier	
Nicolet		Hochelaga	
DISTRICT No 6		Laval	
COMTÉS		Deux-Montagnes	
Verchères		Terrebonne	
Chambly		L'Assomption	
Laprairie		DISTRICT No 10	
Napierville		COMTÉS	
DISTRICT No 7		Portneuf (partie)	
COMTÉS		Montcalm	
Huntingdon	} Municipalités anglaises	L'Assomption	
Châteauguay		Joliette	
Beauharnois		Berthier	
Vaudreuil		Maskinongé	
Soulanges		St-Maurice	
DISTRICT No 7-a		Champlain (partie)	
COMTÉS		DISTRICT No 11	
Vaudreuil	} Municipalités françaises	COMTÉS	
Soulanges		Champlain (partie)	
Beauharnois		Lévis	
DISTRICT No 8		Québec	
COMTÉS		Montmorency	
Pontiac		Lotbinière (partie)	
Ottawa		Portneuf (partie)	
Labelle		DISTRICT No 12	
Argenteuil		COMTÉS	
Témiscaming		Lac-St-Jean	
		Chicoutimi	

Au surintendant de la construction, j'ai adjoint un ingénieur-surveillant, chargé de le renseigner sur les faits remarquables de l'inspection et, en particulier: (a) de voir à ce que les travaux soient faits suivant les devis et suivant les règles de l'art; (b) de voir à ce que les travaux soient faits le plus économiquement possible et avec une perte de temps minima (cette dernière condition découle nécessairement de la première, mais, en outre, elle a son importance à elle, vu la saison limitée dont nous disposons pour la construction des chemins); (c) de voir à ce que les détails fournis par les inspecteurs soient compilés, de manière à faciliter la tâche des ingénieurs chargés de la justification des dépenses et celle des employés chargés de la vérification des comptes; (d) de voir à régler les difficultés qui peuvent surgir entre le ministère et les municipalités, ou entre le ministère et les entrepreneurs, au sujet des détails de construction, des changements de devis, des extras, etc.

Pour s'acquitter de sa tâche, l'ingénieur-surveillant est obligé de lire tous les jours les rapports détaillés des inspecteurs, savoir treize rapports qui contiennent chacun les réponses à 79 questions, ainsi que les rapports hebdomadaires des cinquante-sept instructeurs du ministère, lesquels contiennent chacun 35 réponses, et chaque mois les rapports sur l'organisation du travail, lesquels comportent 61 questions (voir table des matières).

Il lui faut, de plus, suivant les faits mis en lumière par cette lecture, donner par correspondance, aux municipalités, aux instructeurs et aux inspecteurs les avis et les instructions qu'il croit opportuns.

La construction proprement dite n'a pas seule attiré notre attention. Convaincus de l'importance qui s'attache à l'entretien du macadam, nous ferons tout en notre pouvoir pour amener les corporations municipales à s'en rendre compte. Nous avons déjà fait le premier pas dans ce sens en leur adressant une circulaire où sont énumérées en détail les différentes opérations de l'entretien. (Voir table des matières): Un chemin négligé ne durera guère qu'une dizaine d'années, et encore ne restera-t-il pas aussi longtemps en bon état; tandis que si les petites réparations sont faites à temps, si chaque dépres-

sion, quelque légère qu'elle soit, si chaque rayage est immédiatement corrigé, le chemin peut se conserver en bonne condition.

Travaux spéciaux

Comme on le verra dans l'état donné plus loin, le ministère de la voirie a subventionné, au cours de l'année fiscale écoulée, un grand nombre de travaux d'amélioration de toutes sortes, en dehors des travaux d'entretien, de gravelage ou de macadamisage proprement dits. Il arrive souvent que certains conseils municipaux, ou certains contribuables ne soient pas encore décidés à se prévaloir des lois de voirie, ou que certaines oppositions enrayent l'initiative progressiste, ou encore, et c'est là le cas le plus fréquent, que les ressources dont on dispose ne permettent pas la réalisation des projets de construction. Et cependant des besoins réels existent, des exigences pressantes se font sentir: il faut donc, dans une certaine mesure venir en aide à ceux qui, malgré leurs bonnes dispositions, ne sont pas en état de dépenser des sommes importantes. C'est pour faire face à ces situations particulières que le gouvernement emploie une partie du budget de la voirie. A part le bien qui en résulte pour les intéressés, à part les avantages mêmes que procure l'amélioration subventionnée, la mentalité des contribuables y gagne, elle se forme, elle se développe suivant les idées nouvelles, et, par ce moyen, plutôt petit, la grande politique des bons chemins fait des prosélytes chez les plus réfractaires: la petite amélioration, avec ses bienfaits palpables, immédiats, et appréciables seulement pour un petit nombre, est tout de même un élément de propagande pour la grande amélioration, celle qui profitera à toute une municipalité ou à une région entière. Ce n'est pas là une simple supposition: c'est un fait constaté maintes fois, et qui, d'ailleurs a été signalé, comme on peut le voir dans le passage suivant d'une lettre adressée naguère au ministère de la voirie par un député:

.... "L'argent que vous dépensez pour aider les gens à améliorer la voirie en supprimant des côtes nuisibles ne saurait être mieux placé. N'est-ce pas là la première des améliorations permanentes qu'il convient de faire? D'ailleurs, chaque fois que nous faisons de ces améliorations, nous donnons un exemple qui sert de stimulant et qui

contribue à faire entrer notre population dans le mouvement général que le gouvernement s'efforce de créer pour le plus grand bien de la province".

Ponceaux

Comme les années précédentes, nous avons accordé aux municipalités qui en ont fait la demande le remboursement du tiers du prix d'achat et des frais de transport des tuyaux de béton, d'acier, de fer, etc., employés pour remplacer les petits ponts en bois. La substitution d'un pont permanent à un pont pour ainsi dire temporaire n'est pas le seul avantage; elle a pour effet aussi de faire disparaître les saillies dangereuses et désagréables que constituent les petits ponts en bois. La seule énumération des ponts remplacés est plus instructive que les commentaires, et je renvoie à l'état imprimé plus loin ainsi qu'aux chiffres que je donne à la fin de cette lettre.

Routes provinciales

Je suis heureux d'attirer votre attention sur l'impulsion, je ne dirai pas nouvelle, mais plus accentuée, dont cette partie de nos travaux a bénéficié durant la dernière saison. Nous avons pu la faire marcher de pair avec le travail si actif des municipalités, et j'ai lieu d'espérer que les contrats relatifs à ces routes seront menés à bonne fin avec toute la diligence désirable.

ROUTE MONTREAL-QUEBEC

Cette route, commencée en 1913, doit être terminée en 1915. L'effort exigé par l'organisation d'une entreprise de cette envergure devait nécessairement se heurter à des obstacles nombreux, et c'est ce qui explique les retards de la première période de construction. Je dois dire tout de suite que, dans certaines parties accidentées, où il a fallu faire des remblais très élevés et très longs, il était entré dans les vues du ministère de la voirie de ne pas hâter la construction du macadam, afin de réduire au minimum les risques de dépressions dangereuses, ou, tout au moins, préjudiciables à la conservation du chemin. Mais, dès avant l'ouverture de la saison de construction, nous avons fait des arrangements pour le fonctionnement ou pour l'établissement de chantiers nouveaux sur trois sections à la fois, ce qui a

permis de faire en 1914 près de 43 milles de macadam. L'organisation des chantiers pour l'année prochaine nous donne lieu d'espérer que la route Montréal-Québec sera terminée au mois de novembre 1915, suivant le contrat signé à cet effet en 1913. Voici quelques détails sur les travaux exécutés dans les diverses sections:

Section est

Dans cette section la route traverse les municipalités suivantes: St-Augustin, Neuville, Donnacona, Cap-Santé, village de Portneuf, Deschambault, Grondines, dans le comté de Portneuf et Ste-Anne-de-la-Pérade dans le comté de Champlain.

Les travaux exécutés sont répartis entre l'extrémité du chemin à barrières dans St-Augustin, station, et la station 1984-63, dans la municipalité de Ste-Anne-de-la-Pérade, c'est-à-dire sur une longueur d'environ 33 milles. Des redressements, des élargissements, des remblais et déblais n'ont été faits qu'aux endroits où la chose était absolument nécessaire. Partout ailleurs on a suivi la direction et les ondulations de l'ancien chemin. La pente des côtes a été réduite autant que possible à 5%.

La largeur normale du chemin est de 24 pieds entre fossés, ce qui donne 16 pieds pour la partie macadamisée et quatre pieds de chaque côté pour les accotements. Sur les remblais et dans les coupes, cependant, la largeur du chemin a été portée à 27 pieds. Cette largeur additionnelle de trois pieds est nécessaire pour la pose des garde-fous tout en conservant entre ces derniers la largeur normale de 24 pieds.

Le volume total des terrassements exécutés dans cette division se montait, au 31 octobre, 1914, à 202,725 verges cubes comprenant 41,101 verges cubes de roc, 53,281 verges cubes de roc désagrégé et 108,343 verges cubes de terre. Sur ce total de 202,725 verges cubes, 63,145 verges cubes ont été travaillées en 1913, dont 24,869 verges cubes de roc, 6,252 verges cubes de roc désagrégé et 32,024 verges cubes de terre, laissant pour cette année 1914 un total de 139,580 verges cubes. Il ne s'agit là que des gros terrassements. Le volume des déblais et remblais de moindre importance nécessités par la construction des ponts et ponceaux n'y est pas compris. N'y sont pas

compris non plus les terrassements relatifs à la mise en forme, à l'égouttement et au drainage en dehors des gros remblais et déblais.

Ces terrassements importants ont été exigés par la configuration du terrain, l'ancien chemin présentant des côtes en général très fortes; dans certains cas la pente était de 18% à 20%.

Les principales côtes sont maintenant réduites. Il en reste à réduire une au cap-Santé, deux à Lachevrotière et quelques autres d'importance secondaire dans Grondines. Il reste aussi à terminer la côte ouest de la rivière Jacques-Cartier, à Donnacona. A cet endroit, la vallée est très encaissée et un tracé n'a été adopté qu'après un examen complet de tous les tracés possibles. Trois paraissaient pratiques:

1. Suivre l'ancien tracé dans la cour de la "Donnacona Pulp & Paper Co." en utilisant l'ancien pont.

2. Faire un détour de manière à éviter la gorge de la rivière Jacques-Cartier en traversant la rivière à plusieurs milles en amont, endroit où la vallée est bien moins encaissée.

3. Passer par l'ancien pont des Français.

Le second tracé eût été très coûteux. Il eût fallu allonger la route de plus de cinq milles et construire un pont métallique de plusieurs centaines de pieds de long. En tenant compte du coût du macadam supplémentaire et du coût de ce tracé, ce pont eût été de beaucoup le plus coûteux des trois.

L'ancien tracé était pratique, mais il eût fallu remonter la côte ouest en s'éloignant du fleuve, et revenir vers le fleuve en empruntant le chemin du Pont-Rouge, comme dans le cas précédent. Du reste, le pont métallique actuel ne pourrait supporter le passage de rouleaux à vapeur, ni de camions automobiles chargés. Sa réfection se serait imposée. Comme sa longueur est 366' et sa hauteur au-dessus du niveau de l'eau de 70' environ, cette réfection eut été très coûteuse. D'un autre côté, l'ancien chemin traverse la cour de la pulperie, qui est encombrée de bois de pulpe en tas considérables, et il semblait préférable d'éloigner le nouveau chemin de ces dépôts de bois.

Restait donc le troisième tracé, qui est le plus économique et semble devoir donner le plus de satisfaction à tous les intéressés. C'est celui qui a été adopté. Il descend à flanc de coteau le long de la côte est, va passer à la tête de la conduite d'eau de 15' de diamètre de la Dominion Paper Co, et par-dessus le transbordeur de bois, évitant ainsi la cour de la fabrique. De là, il se rend à l'emplacement de l'ancien pont des Français pour remonter à flanc de coteau le long de la côte ouest dans la direction nord sud et venir reprendre l'ancien chemin en haut de l'ancienne côte ouest. La pente sera d'environ 5%. Ce tracé n'est pas beaucoup plus long que le tracé No 1 mentionné plus haut, par l'ancien chemin; de plus la portée du pont ne sera que de 155 pieds et sa hauteur de 35 à 40 pieds. La côte est terminée, les remblais et déblais dans la côte ouest sont en partie faits. Ces terrassements sont très difficiles à cause de la nature du terrain, qui se compose de couches superposées de sable et d'argile bleue. Il renferme des sources et est sujet à des éboulements. Le flanc du coteau est très abrupt et creuse de profonds ravins. A la base des remblais, dans les ravins, il a fallu construire des drains considérables en pierres sèches pour assécher le sol, faire évacuer l'eau des ravins, donner aux remblais une assise convenable et empêcher les glissements. Ces travaux de terrassement présentent de grandes difficultés. Le tassement sera probablement long et devra être suivi avec beaucoup de soin au printemps.

Les autres côtes importantes améliorées sont la côte de St-Augustin, la coulée Martel, commencée l'an dernier et achevée cette année, la côte de Neuville commencée l'an dernier et terminée cette année, la coulée du moulin Leclerc, la côte Belleau, dans Les-Ecureuils, une côte très importante au Cap-Santé, qui a dû être taillée dans le roc, une côte dans le village des Grondines et d'autres côtes et redressements de moindre importance. Tous ces travaux sont maintenant achevés. Sur les 33 milles en question, tous les ponts et ponceaux ont été reconstruits, soit avec des tuyaux en béton, soit en béton armé. Le nombre de ces ponts ou ponceaux est de 271 environ et une centaine de ces ponceaux avaient été posés l'an dernier, mais leurs murs de tête n'avaient pas été construits.

Environ 10,700' de tuyaux de drainage et d'égoût de 4" à 21" de diamètre ont été posés en divers endroits où la nécessité s'en est fait absolument sentir.

Le macadam a été posé depuis la station 0 à St-Augustin, jusqu'à Donnacona, excepté sur les remblais des ponts Belleau et Leclerc, qui ne sont pas encore suffisamment tassés.

La longueur ainsi posée dans les municipalités de St-Augustin, Neuville, et Les Ecureuils est de 15.4 milles. Sur cette longueur 1½ mille avait été posé l'an dernier.

Dans le Cap-Santé, il a été posé à peu près ½ mille de macadam cette année; dans les villages de Portneuf et Deschambault, environ 3¼ milles; dans Grondines, 5 milles, et dans Ste-Anne, environ ½ mille, soit un total de 24.65 milles. Dans St-Augustin, Les Ecureuils et Portneuf, le terrain était excessivement mauvais. Il a fallu employer en quantité des drains transversaux en pierres sèches. Ce système avait été essayé l'an dernier à St-Augustin et dans d'autres municipalités. Il donne de bons résultats. Dans la municipalité des Grondines il se trouvait aussi des endroits bas très mauvais, où il a été nécessaire de faire des remblais en pierre très importants.

Section centrale

Cette section, longue de 50 milles, comprend les municipalités de Batiscan, Champlain, Trois-Rivières, Pointe-du-Lac et Yamachiche.

BATISCAN

Les travaux n'ont commencé qu'à la fin de septembre et se sont terminés au 1er novembre. Il y a eu ½ mille de macadam de fait; trois ponceaux, dont deux ponceaux de 18" et un de 30", ont été posés, et un redressement a été effectué.

CHAMPLAIN

Les travaux faits dans cette localité l'ont été dans la cours du mois d'octobre.

Le nombre de ponceaux en tuyaux complétés est de 8, soit: un de 30", 4 de 24", 3 de 18".

Deux ponts en béton armé ont été construits, l'un de 5' x 8' et l'autre, sur la rivière Pépin, de 20' de portée par 12' de hauteur. Les approches de ces ponts ont été améliorées.

TROIS-RIVIERES

Les travaux ont été commencés dans le cours du mois de juillet et ont pris fin le 1er novembre. La longueur de macadam fait est de deux milles; le terrain est excessivement difficile et il a fallu construire des drains en pierres sèches pour le consolider.

Le chemin était rendu impassable par suite des pluies, ce qui retardait beaucoup les travaux.

Le nombre de ponceaux en tuyaux mis en place et complétés est de 17, répartis comme suit:

4 de 18 pouces, 9 de 24 pouces, 2 de 12 pouces, 2 de 30 pouces.
Six ponts en béton armé ont été construits:

2 de 3	pieds	de portée	par	3	pieds	de hauteur.
2 de 4	"	"	"	2	"	"
1 de 6	"	"	"	6	"	"
1 de 7	"	"	"	7	"	"

Enfin, nous avons allongé de 7 pieds un pont en arche, en béton, de 8 pieds de portée par 8 pieds de hauteur.

POINTE-DU-LAC

Dans cette localité, les terrassements ainsi que les ponts et ponceaux ont été faits sur une distance de deux milles. Plusieurs côtes, impassables pour les autos et pour le charroyage à cause de la nature sablonneuse du sol, ont été abaissées et ont maintenant des pentes faciles. Le volume de terrassements pour cette partie de chemin est

de environ 10,000 verges cubiques. Plusieurs ponceaux en tuyaux en béton ont été mis en place, comprenant:

2 de 15 pouces
2 de 18 "
2 de 24 "
2 de 30 "

Un pont, en arche, en béton, de 6 pieds de portée, 8 pieds de hauteur, 50 pieds de longueur, supportant un remblai de 7' a été construit dans la coulée près du village.

Plusieurs redressements ont été effectués dans cette partie de la route.

YAMACHICHE

La longueur de macadam fait dans cette municipalité est de 1½ mille. Le terrain, exclusivement composé d'argile, a rendu les travaux difficiles et les a retardés.

Il a été nécessaire de construire trois murs de soutènement en béton pour protéger le chemin contre l'affouillement par les eaux de la rivière Yamachiche, laquelle sillonne le village.

Le nombre de ponceaux en tuyaux de béton, posés, est de 21 soit:

11 de 12 pouces.
1 de 15 "
6 de 18 "
2 de 24 "
1 de 30 "

Deux ponts en béton armé ont été construits, l'un de 4 pieds de portée par 4 pieds de hauteur, l'autre de 7' x 6'.

La longueur totale du macadam fini sur la division centrale est de 3.89 milles.

En outre de ces travaux, les équipes d'ingénieurs ont fait des relevés complets en vue de redressements importants proposés dans

les municipalités de Yamachiche, Pointe-du-Lac, Cap-de-la-Madeleine, Champlain et Batiscan. Ces questions seront étudiées soigneusement pendant le cours de l'hiver afin que les travaux de la saison prochaine ne soient pas retardés.

Section ouest

A partir du pont du chemin de fer Nord-Canadien, à Charlemagne, jusqu'à la station 207—20, à 1 mille à l'ouest de la ligne de division entre les deux municipalités de Saint-Paul-L'Ermite et de l'Assomption, soit une longueur de près de 4 milles, le macadam est complété sans interruption.

A la limite entre St-Paul-L'Ermite et l'Assomption, 1¼ mille de macadam est terminé.

A partir d'un mille à l'ouest de la ligne de division ouest entre l'Assomption, paroisse, et l'Assomption, village, jusqu'au pont de fer de l'Assomption, soit une longueur de plus de 2 milles, le macadam est fini.

A partir de trois-quarts de mille à l'est de la ligne de division entre l'Assomption et St-Sulpice, jusqu'à 1½ mille environ à l'ouest de la ligne de division entre St-Sulpice et Lavaltrie, soit une longueur de plus de 3.5 milles, le macadam est fini.

Partie dans la municipalité de St-Sulpice et partie dans la municipalité de Lavaltrie, 1 mille de macadam est fini.

Dans la paroisse de Lavaltrie, environ 2.3 milles de macadam sont finis.

En outre du macadam fini sur cette partie de la route, il y eu de la fondation posée aux endroits suivants:

Dans St-Paul L'Ermite et l'Assomption: 2.5 milles.

Dans St-Sulpice et Lavaltrie, 1.4 mille.

En résumé, du pont du chemin de fer Nord-Canadien, à Charlemagne, jusqu'à 3000 pieds à l'est de l'église de Lavaltrie, soit une longueur totale de 25 milles, il y a 14 milles de macadam et 4 milles de fondation

posés. Du pont du chemin de fer Nord-Canadien jusqu'au pont de fer, sur la rivière L'Assomption, dans le village l'Assomption, partout où le macadam n'est pas fait, la fondation est posée et la route est, par conséquent, toujours carrossable pendant les temps pluvieux de l'automne et du printemps.

Partout où des fondations ont été posées sans être recouvertes de macadam, ces travaux ont été faits parce qu'ils étaient nécessaires pour rendre le chemin passable durant les mauvais temps de l'automne et du printemps. Ce travail a été fait avec tout le soin possible. Des rigoles ont été creusées à travers les accotements partout pour empêcher l'eau de séjourner dans l'encaissement, amollir le terrain et briser l'infrastructure.

Sur toute cette partie de la route il n'y a pas ou peu de pierre locale. Le seul endroit où nous ayons pu en trouver a été dans les moraines de St-Paul-l'Ermite; encore cette pierre ne put servir que pour les fondations et un peu pour la première couche.

Presque toute la pierre a dû être transportée des carrières de Montréal ou de Joliette par chemin de fer ou par barges. Les irrégularités inévitables dans ces services de transport ont contribué pour une grande part à entraver la marche de nos travaux.

Presque toute la pierre employée dans Charlemagne, St-Paul et l'Assomption, a été transportée par chemin de fer de Montréal ou de Joliette, et toute la pierre ayant servi à la construction du macadam dans St-Sulpice et Lavaltrie a été transportée par barges; environ 40,000 tonnes ont été déchargées des barges.

En outre de ces travaux de macadam, presque tous les travaux de terrassements, de ponts, de ponceaux, de redressements sont terminés dans les municipalités de Charlemagne, St-Paul, L'Assomption, St-Sulpice, Lavaltrie, Lanoraie et dans une partie de Berthier.

L'approvisionnement de la pierre se fait assez rapidement pour la partie à construire l'an prochain, et nous avons raison de croire, vu l'organisation que sont à faire les entrepreneurs, que tout ira parfaitement.

ROUTE SHERBROOKE-DERBY

Les déblais et remblais sont faits à partir de Sherbrooke jusqu'à la jonction de la route de Capelton, soit 6 milles. A partir de cet endroit, il y a 2000 pieds qui n'ont pas été travaillés, sauf le défrichement. De ce point les remblais sont faits jusqu'au pont Hunter, soit 2 milles. Du pont Hunter, il y a deux milles et demi sur lesquels il n'y a pas de travail de fait. De l'extrémité de ces deux milles et demi, les remblais et déblais sont terminés jusqu'à un mille et demi au-delà du village de Massawippi, soit une distance de 10 milles.

Le total de la distance sur laquelle des remblais et déblais ont été faits est donc de $19\frac{1}{2}$ milles, formant un volume total de 75,600 verges cubes de terrassements.

Le macadam est terminé sur une distance de 2,160 pieds dans le village de Lennoxville (cette partie est finie au "Tarvia" par la corporation du village elle-même), et de 1000 pieds, entre la station 156 et la station 166, au nord du pont Comstock, soit un total de 3,160 pieds de macadam fini. En plus des parties terminées, il y a une couche de fondation posée sur une distance de 4,645 pieds entre le village de Lennoxville et le pont de Comstock. Le gravelage de la route est fait à Hatley, entre la station 762 et la station 886, approximativement $2\frac{1}{2}$ milles. Ce gravelage n'est pas complété ayant été fait tard cet automne. Il n'a pu être terminé avant la fermeture des travaux.

6 petits ponts ont été construits et des ponceaux, soit 1,480 pieds de tuyaux de différents diamètres, ont été placés. Le total du béton employé dans ces constructions se monte à 628 verges cubes.

ROUTE EDOUARD VII

Cette route était terminée à l'automne 1913, mais, à la demande des intéressés, le gouvernement a bien voulu construire, en plus des travaux déjà faits, environ deux autres milles de chemin, soit dans la municipalité de la paroisse de Longueuil et de la ville Laprairie, ce qui porte à 40 milles environ, la longueur totale de la partie construite par le gouvernement de Québec. Le macadam de la ville de Laprairie et de la paroisse de Longueuil est du macadam au bitume, système de pénétration. Lorsque le gouvernement fédéral aura amélioré les 8000 pieds

qu'il a pris à sa charge, la ville de Montréal aura, avec New-York, une splendide voie de communication dont il serait superflu d'énumérer les avantages, puisque d'ores et déjà les automobiles s'en servent et en bénéficient, de même que les cultivateurs de la région.

L'entretien de la route Edouard VII fait le sujet de nos études. Dès le mois de septembre dernier, j'en ai fait faire un relevé minutieux afin d'être prêt au printemps à commencer le travail partout où cela sera nécessaire.

ROUTE LEVIS-JACKMAN

Cette route traverse les municipalités de St-Henri, St-Isidore, Scott, Ste-Marie, Beauce-Jonction, St-Joseph, Beauceville, St-François, St-Georges, St-Côme et St-Théophile. Presque partout elle suit la rivière Chaudière et ses tributaires. Non seulement elle est une artère de la plus haute importance pour la région, mais elle offre aux touristes un trajet des plus pittoresques. On l'apprécie déjà à ce double point de vue, s'il faut en juger par la circulation considérable qui s'y développe et par les projets que l'on fait d'ériger sur son parcours des hôtels des plus modernes pour le confort des voyageurs du pays et du pays voisin. Ces derniers n'attendaient que notre décision pour se mettre à l'œuvre; dès l'été prochain, une demande sera faite à l'Etat du Maine d'améliorer, de son côté, la route qui, se reliant à la nôtre, conduira jusqu'à Portland. A onze milles de la frontière, du côté canadien, commence une forêt qui s'étend à près de cinquante milles du côté américain. On conçoit facilement de quel attrait peut être, pour le voyageur, ce bois de soixante milles de profondeur traversé par un chemin gravelé parfaitement mis en forme et éminemment propre à toutes les sortes de circulations. Je le répète, le commerce et l'agriculture de la région en bénéficieraient déjà largement, et c'est pour nous la récompense des efforts que nous a coûtés cette entreprise longue et difficile. Permettez-moi d'en faire, en quelques mots, une sorte d'historique.

Le 18 septembre 1913, le ministre de la voirie donna instruction au surintendant de la construction de se rendre à Jackman en automobile pour étudier la route et faire rapport. Cet officier partait le 21 septembre, et, après avoir poussé jusqu'à Portland, il était de retour à Québec le 24. Dans le cours du mois d'octobre le gouvernement décidait la construction de la route Lévis-Jackman.

Le 3 novembre, le surintendant recevait instruction de faire l'inspection, la localisation, de prendre les dimensions et de faire la numérotation de tous les ponts et ponceaux. Il finissait ce travail le 27 novembre, ayant trouvé, sur le parcours des 93 milles que comporte la route de Lévis à Jackman, 513 ponceaux de différentes dimensions, et 52 ponts d'une portée variant de 6 à 30 pieds. Il fut décidé par le gouvernement de faire ces travaux à la journée et avec un outillage du gouvernement, excepté les ponts et ponceaux, pour lesquels des soumissions furent demandées. Il fallut tout le mois de janvier et une partie de février pour organiser la demande de soumissions, l'étude et la comparaison des machines mentionnées dans les soumissions, quant à leurs prix et valeur comme machines, et pour faire les achats. Des experts furent chargés de cette étude, et c'est d'après le rapport des experts que le ministre choisit les machines que nous avons actuellement et dont voici la liste. (Cette liste comprend quelques outils et instruments ou accessoires achetés au cours de la construction):

4 gros tracteurs de 30 c. v.

4 machines à chemins spéciales pour tracteur (ces machines sont très fortes, elles pèsent de 4000 à 6500 livres; elles ont l'avantage d'être solides durant le travail et sont assez fortes pour résister aux chocs quand elles rencontrent des roches ou des racines; de plus le couteau a 10 à 12 pieds de longueur et 18 pouces de largeur, ce qui démontre la quantité de terre qu'elles peuvent déplacer d'un seul coup).

8 wagons pour tracteur

1 petit tracteur pour transporter l'outillage nécessaire pour miner et pour fournir la vapeur aux forêts mécaniques

4 rouleaux à vapeur de 8 tonnes

2 rouleaux à vapeur de 5 tonnes

4 machines à chemins pour chevaux

82 pelles à chevaux sur roues

173 pelles à chevaux ordinaires

-
- 1 grue mécanique
 - 5 forges portatives
 - 11 tentes
 - 9 cabanes (roulottes)
 - 2 batteries de cuisine (nécessaires dans les endroits trop éloignés des maisons pour trouver pension)
 - 420 pelles
 - 170 pics
 - 131 pinces (crow-bars)
 - 38 charrues
 - 38 traînes pour charroyer les grosses roches

Environ la moitié de ces machines furent livrées en mai, l'autre moitié en juillet.

Le 19 mai, à St-Henri, s'ouvrait un chantier et commençaient les travaux suivant un plan d'organisation préparé d'avance.

Nous avons des tentes et des cabanes transportables pour loger l'ingénieur et le surintendant de la construction, quelques contremaîtres et quelques pointeurs; le surintendant avait un téléphone dans sa cabane de sorte que le département était toujours en communication directe avec lui et l'ingénieur. Ces deux messieurs avaient chacun une automobile pour pouvoir suivre bien attentivement toutes les équipes. Chaque équipe comprend un contremaître, qui a charge des travaux et qui doit les faire exécuter suivant les instructions qui lui sont données. Il a instruction de renvoyer les hommes qui ne donnent pas satisfaction et il est strictement surveillé pour cela. Quand l'équipe est trop considérable et trop étendue, un sous-contre maître lui est fourni. Un pointeur, pour prendre le temps des hommes, fait partie de l'équipe. Ces hommes sont constamment avec les travailleurs. Les contremaîtres sont tenus d'envoyer au département, tous les jours, une carte postale comportant les questions suivantes:

ROUTE LEVIS—JACKMAN

Sec. No.....

Sur le mille

MUNICIPALITÉ DE.....

Quelle est la nature du travail fait aujourd'hui?.....

Sur quelle longueur?.....

Combien avez-vous de voitures simples?.....

“ “ “ doubles?.....

Combien de journaliers à part les charretiers?.....

Combien d'heures perdues par la pluie?.....

Y a-t-il eu accident aux machines?.....

Si vous ne pouvez pas vous procurer toutes les voitures ou la main
-d'œuvre nécessaires dites pourquoi.....

.....
Contre-maître.

Dans le cours de la saison, pour des raisons d'administration, le bureau a été transporté trois fois, savoir: à St-Henri, à Valley-Jonction et à Beauceville.

Le 20 mai, quelques hommes se rendaient pour commencer à piqueter les redressements, les élargissements, et abattre le bois dans ces redressements et élargissements pour une partie de la route, située entre le mille 13 et le mille 14, que nous appellerons Section No 1, soit une longueur de $1\frac{1}{2}$ mille. Cette partie de chemin traverse une savane toute boisée qu'il fallut égoutter. Durant l'exécution de ces travaux il fallut décharger l'outillage à la gare de Scott, étançonner ou réparer provisoirement tous les ponts et ponceaux depuis cette gare jusqu'à St-Henri, soit un parcours de 13 milles, et descendre ensuite les machines jusqu'à St-Henri par ce chemin.

Aussitôt le premier tracteur rendu sur place, nous l'avons utilisé pour arracher les souches et les roches. Trois hommes employés à ce travail font plus de besogne que 20 paires de chevaux. En même temps, on préparait toujours d'avance, entre les milles 15 et 24, l'acquisition des terrains nécessaires aux redressements et élargissements.

Une équipe commençait le 22 mai à abattre les côtes, les buttes et à miner à partir de Scott en venant du côté de St-Isidore, partie que nous appellerons Section No 2, et rejoindre la première équipe. Quelques jours plus tard deux autres équipes furent ajoutées à la première pour compléter cette section.

Pendant que l'on faisait le travail dans ces deux sections, déjà mentionnées, une troisième équipe préparait, avec un deuxième tracteur et une machine à chemin spéciale, la mise en forme d'une troisième section, depuis le pont de St-Henri, mille No 11 jusqu'au campement, mille No 13. C'est aussi à ce moment, le 28 mai, que la quatrième équipe, composée de charroyeurs de gravier, fut organisée pour graveler la section No 1, comprise entre les milles 11 et 15.

Une grue mécanique à vapeur fut installée au banc de gravier, mille No 14, pour charger sur les voitures tout le gravier nécessaire pour le gravelage de la deuxième partie de la section No 1.

Dans cette deuxième partie de la première section, à part les travaux nécessaires pour abattre les arbres, arracher les souches et les roches, il a fallu labourer, essarter, enlever les matières végétales, faire de nouveaux fossés, faire des drains en pierres sèches, remplir de pierre des anciens fossés et faire des remblais considérables. Il fallut aussi voir à faire déplacer les poteaux de téléphone, refaire et augmenter deux décharges considérables à travers le bois.

Le 15 juillet, nous recevions les deux derniers tracteurs avec les machines à chemins spéciales pour tracteurs et un char complet de pelles à chevaux sur roues. (C'est dans les derniers jours du mois de juillet que l'outillage fut au complet). L'arrivée de ces nouvelles machines nous permit d'étendre nos travaux davantage.

L'ingénieur qui avait la surveillance de la pose des ponceaux, de la construction des ponts en béton et des murs en pierres sèches, et de la pose des garde-fous, avait aussi à s'occuper de l'achat des buttes de gravier, des expropriations à faire pour les redressements et les élargissements. Cela, toujours fait d'avance, nous permit à un moment donné d'avoir des équipes échelonnées depuis St-Henri, mille 11, jusqu'à St-Georges, mille 66.

Pour faire mieux comprendre l'organisation, voici les différentes phases que doit subir le travail à partir du moment où est enlevée la première pelletée de terre jusqu'au moment où sont complètement finis le gravelage et le roulage.

- 1ère opération.—Acquisition de terrain pour élargissements et redressement;
- 2ème " —Construction des ponts et ponceaux;
- 3ème " —Déplacement des poteaux de téléphone et de lumière;
- 4ème " —Dérochement;
- 5ème " —Etablissement d'une équipe pour abattre les buttes;
- 6ème " —Etablissement d'une équipe pour abattre les grandes côtes;
- 7ème " —Mise en forme à la machine à chemins et creusage des fossés;
- 8ème " —Roulage et hersage;
- 9ème " —Gravelage;
- 10ème " —Roulage final;
- 11ème " —Posage des garde-fous;

Dans les endroits où il faut faire un nouveau tracé, l'organisation diffère quelque peu. Les nouveaux tracés que nous avons faits, rendus nécessaires pour mettre le chemin à l'abri de l'inondation, traversent partie des municipalités de Ste-Marie, l'Enfant-Jésus, St-Joseph, et St-François, passent dans le flanc d'un coteau et dans des terrains tellement pierreux que pour utiliser cette pierre, sur presque tout le parcours, il a fallu faire des murs en pierres sèches variant de 2 à 15 pieds de hauteur; le surplus a été employé comme fondation, ce qui nous a permis de faire un chemin beaucoup plus solide. Nous avons dû couper des rochers considérables qu'il était impossible de contourner.

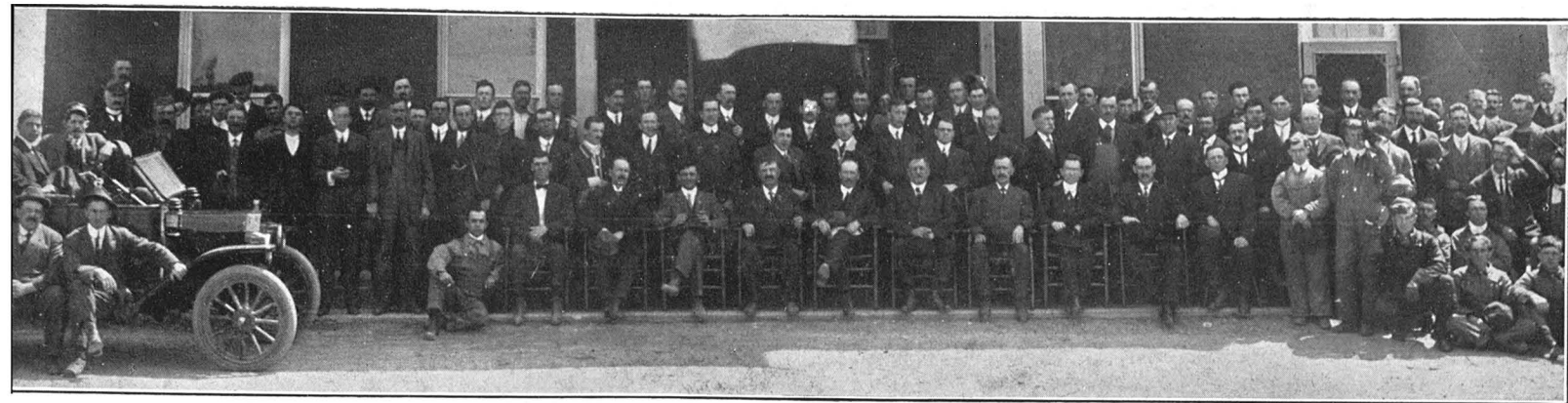
Huit passages en béton, pour animaux, ont été construits sur le chemin pour permettre aux troupeaux de certains cultivateurs de traverser d'un côté à l'autre sans qu'on soit obligé d'ouvrir ou fermer des barrières. Ces passages très dispendieux étaient imposés par les procès-verbaux des municipalités intéressées.

Dans une certaine partie de l'ancien tracé, dans la municipalité de St-Georges, entre le mille No 66 et le mille No 68, il s'est fait des

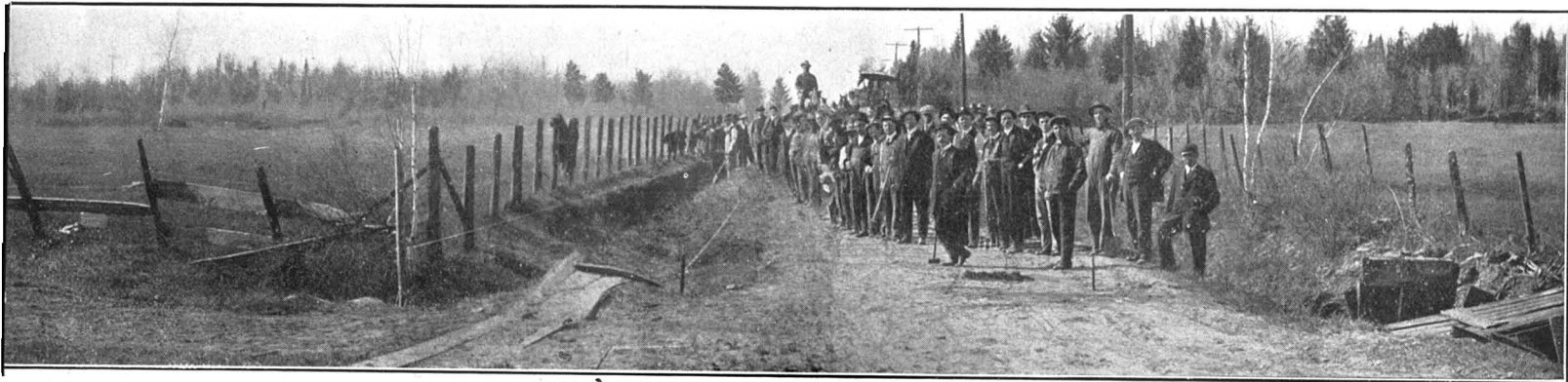
travaux qu'il est bon de mentionner spécialement. Les côtes énumérées plus bas, qui avaient une pente variant de 12 à 20%, ont été réduites à 5 et 7%. Pour opérer ce changement il a fallu les allonger, les redresser, et faire des remblais très considérables. Ces côtes portent les noms suivants: Donovan, Cathcart et Patrick. Cette dernière, une fois terminée, aura un remblai de 750' dans sa plus grande longueur, de 65' de largeur à la base, de 34' de largeur à la surface, et de 19' dans sa plus grande hauteur. Des murs de protection en pierres sèches ont été construits de chaque côté pour empêcher les éboulements. Dans ce remblai il y aura 3360 v. c. de pierre (mur) et 12555 v. c. de terre.

Dans la partie entre le bureau de poste Armstrong, mille 81.6, et la frontière, soit 11 milles, nous avons fait 2 $\frac{1}{4}$ milles de gravelage. Ces 11 milles traversent une forêt. Le chemin, avant la réparation, était très étroit ayant 8 à 10 pieds entre les fossés; il était tortueux et glaiseux. Les arbres qui le bordent et le mauvais égouttement l'empêchaient de sécher rapidement, surtout vers l'automne. Toute la pierre qui s'y trouvait lors de son ouverture avait été jetée de chaque côté, de sorte que pour élargir il fallut enlever toutes ces pierres avant de pouvoir y faire passer nos machines. Pour faire les 2 $\frac{1}{4}$ milles déjà mentionnés, on a dû abattre les arbres afin d'élargir et de redresser, refaire les fossés, enlever les pierres et les souches, les troncs d'arbres et essarter. Nous sommes parvenus à élargir, à redresser, à mettre en forme et à rouler cette partie de 2 $\frac{1}{4}$ milles, malgré la saison des pluies, qui est arrivée plus tôt qu'à l'ordinaire.

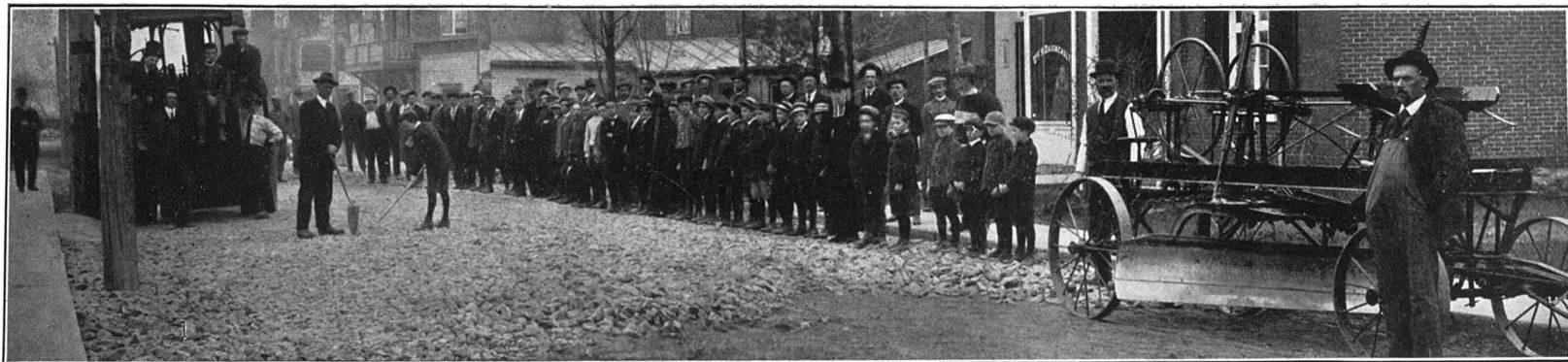
Dès le projet de la route Lévis-Jackman décidé, nous avons assuré son entretien. Le chemin gravelé requiert une attention immédiate après sa construction. Nous avons donc, l'automne dernier, pris les mesures nécessaires pour faire entretenir les parties qui en avaient tout de suite besoin, et pour cela, nous avons engagé dix cantonniers échelonnés depuis St-Henri jusqu'aux frontières. Ces cantonniers ne travaillaient que sur un ordre direct du surintendant, qui communiquait avec eux, de Québec, par téléphone. D'avance nous nous sommes assurés de la communication téléphonique, de manière à pouvoir les mettre à l'ouvrage sans retard, dès que cela est requis. En effet, il importe que la réparation d'un chemin gravelé soit faite précisément au bon moment, par exemple après un orage; si on laisse l'eau séjourner dans un rayage ou dans une ornière, si on laisse l'ornière se solidifier,



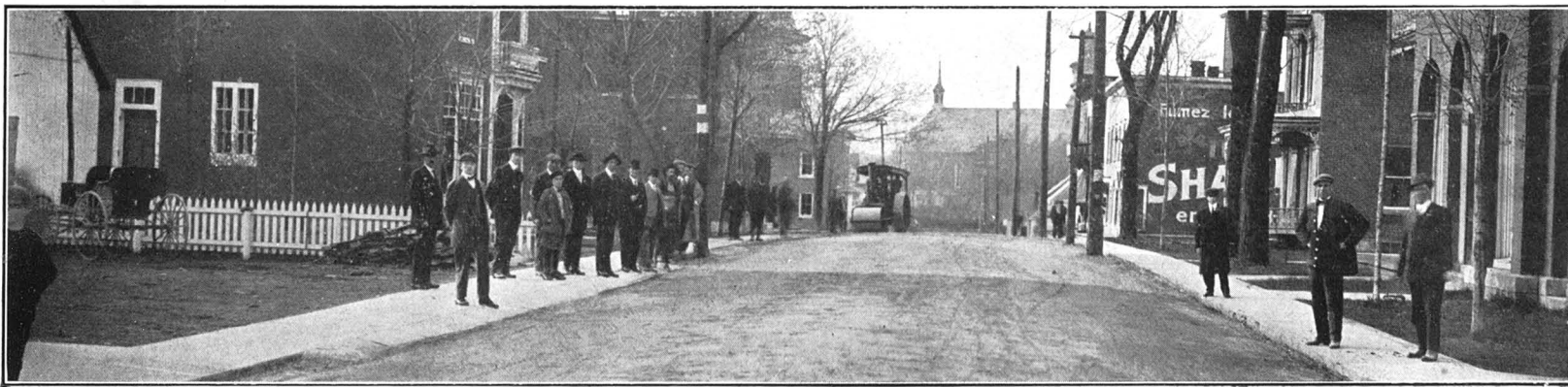
No 2.—Cours de construction donné à Acton-Vale au mois de mai 1914 Groupe d'élèves, etc.



No 3 -Cours d'Acton-Vale.—Première leçon: établissement de l'alignement et creusage de l'encaissement



No 4.—Cours d'Acton-Vale. Une leçon de choses. Les élèves des Frères assistent à la pose d'une couche de pierre



No 5.—Cours d'Acton-Vale. Une leçon de confection de macadam au bitume

le passage de la gratte devient plus difficile, et à coup sûr moins efficace. Le surintendant de la construction ou son aide surveillent en automobile le travail des cantonniers. Nous avons trouvé qu'une paire de chevaux et un homme payés \$4.50 par jour peuvent gratter suffisamment quatre milles de chemin par jour en faisant deux tours complets, c'est-à-dire quatre passages simples. A ce prix l'entretien est économique et donne de bons résultats. Nous l'avons constaté.

Voici quelques chiffres relatifs aux travaux exécutés l'été dernier sur la route Lévis-Jackman:

Remblais en terre.....	321,018 v. c.
Remblais en glaise.....	64,546 v. c.
Remblais en roc disséminé.....	32,345 v. c.
Déblais en roc solide.....	11,153 v. c.
Remblais en sable et gravier.....	51,021 v. c.
Murs en pierres sèches.....	41,562 v. c.
Gravelage, charroyage et mise en place....	121,627 v. c.
Déplacement de clôtures.....	116,160 pieds
Garde-fous.....	20,785 pieds
Longueur gravelée.....	46.5 milles
Ponceaux mis en place.....	589
Ponts construits (béton armé).....	24 (variant de 6' à 25')

A la fin de juillet, alors que les travaux étaient dans leur plus grande activité, nous avons eu sur la route 1,007 hommes et 548 chevaux, sans comprendre, naturellement, ceux employés par l'entrepreneur des ponts et ponceaux.

Cours d'Acton-Vale

Au mois de mai dernier, pendant dix jours, a eu lieu, à Acton-Vale, dans le comté de Bagot, un cours de construction de macadam spécialement destiné aux instructeurs du ministère de la voirie, aux apprentis instructeurs, aux surveillants des routes provinciales, aux inspecteurs et à toutes les personnes envoyées par les municipalités ou venues d'elles-mêmes pour se renseigner. L'ingénieur en chef du ministère y a donné des leçons pratiques et théoriques sur l'égouttement, le drainage et la construction des ponceaux. Nous y avons fait une démonstration de construction de macadam au bitume, ainsi que des démonstrations sur

l'emploi de la machine à chemins de terre et sur la réparation et l'entretien des machines à macadamiser, ces dernières leçons pour les instructeurs, rouleurs et chauffeurs. Ces travaux attireraient chaque jour une grande affluence de spectateurs, mais de spectateurs intéressés et heureux d'avoir l'avantage d'apprendre et de voir passer sous leurs yeux les différentes phases de la confection d'un chemin en macadam. Il convient de mentionner l'intérêt tout particulier manifesté à cet égard par les Frères instituteurs, qui sont venus presque tous les jours avec leurs élèves, étudier, regarder, se rendre compte de cette opération du macadamisage qui, pour être très simple, n'en présente pas moins des difficultés qu'on ne peut vaincre si on n'en a pas une idée claire et précise. C'était le but de ce cours : éclairer, démontrer, instruire. Les Frères méritent certainement des félicitations pour avoir saisi cette occasion de donner à leurs élèves une leçon de choses, si neuve, si pratique, et d'autant plus amusante et intéressante qu'elle contrastait plus profondément avec les démonstrations offertes ordinairement aux écoliers.

A part les travaux réguliers du ministère, nous avons, à la demande du gouvernement fédéral, amélioré une partie de la route qui conduit au camp de Valcartier, et, autour même de ce camp, ouvert un chemin de terre d'une longueur de deux milles. Grâce à notre organisation, le premier de ces ouvrages a pu se faire en quatre jours, et l'autre en quelques semaines. Nous avons été heureux non seulement de faire cette preuve de l'efficacité de notre outillage et de la rapidité d'action de notre personnel, mais encore de pouvoir apporter à la cause commune une contribution d'autant plus précieuse que nous étions seuls en mesure de la donner.

Je résumerai maintenant par des chiffres les traits les plus importants du rapport que j'ai l'honneur de vous présenter :

- ¶ Du 1er novembre 1913 au 1er décembre 1914, le département de la voirie a fait faire **4313** inspections, soit de chemins à construire, soit de chemins en construction, soit de ponts, ponceaux ou travaux spéciaux.
- ¶ Du 1er octobre 1913 au 1er décembre 1914, il a été posé ou construit **2851** ponceaux subventionnés par le gouvernement. (Ce chiffre ne comprend pas les ponceaux posés dans les chemins macadamisés ou gravelés sous le régime de la loi de 1912).

-
-
- ¶ En 1914, il a été fait dans la province de Québec **196.68** milles de gravelage.
- ¶ En 1914, il a été fait dans la province de Québec **550** milles de macadam.
- ¶ Durant la saison de 1914, grâce au ministère de la voirie de la province de Québec, il y a eu de l'ouvrage pour **7500** hommes pendant quatre mois, sans compter le revenu provenant de **4700** chevaux employés aux travaux.
- ¶ En 1914, du 1er juillet au 1er décembre, le gouvernement a payé pour l'amélioration de la voirie **\$4,354,565.55.**

Respectueusement soumis,

J.-A TESSIER,

Ministre de la voirie.

Québec, 15 décembre 1914.

SECTION 2

CHEMINS DE TERRE

LISTE DES MUNICIPALITÉS QUI, DURANT L'EXERCICE 1913-14, ONT TOUCHÉ DES SUBVENTIONS, EN VERTU DE 1 GEO. V,—2de SESSION—, CH. 21, SEC. 1, POUR TRAVAUX DE CONFECTION, D'AMÉLIORATION OU D'ENTRETIEN EXÉCUTÉS EN 1913 OU ANTÉRIEUREMENT. (Etat du 15 octobre 1913 au 1er juillet 1914).

(a) Municipalités qui sont sous le régime de l'article 1080 C. M.

(?) Municipalités dont le secrétaire n'indique pas, dans son rapport, la longueur des chemins

(S) Subvention spéciale

MUNICIPALITES	Longueur en milles des chemins dans la municipalité.	Longueur en milles faite, améliorée ou entretenu.	Montant dépensé par la municipalité.	Subvention payée.
ARGENTEUIL				
Montcalm, canton.....	20½	16	\$922.30	\$400.00
Morin, canton.....	31	31	850.16	500.00
St-Jérusalem.....	46	20	641.48	481.48
ARTHABASKA				
Ste-Victoire.....	50	50	3,265.65	400.00
BAGOT				
Ste-Christine.....	8	4	201.45	100.73
St-Liboire.....	6	6	485.70	200.00
BEAUCE				
Lambton.....	46	46	1,047.65	400.00
Sacré-Cœur-de-Jésus, village.....	10	8	426.01	170.40
BEAUHARNOIS				
St-Stanislas-de-Kostka.....	22	22	870.14	400.00
St-Timothée.....	28	20¾	1,651.35	400.00



No 6.—Route Lévis-Jackman. Bois de Saint-Henri (Lévis). Gravelage fait en 1914



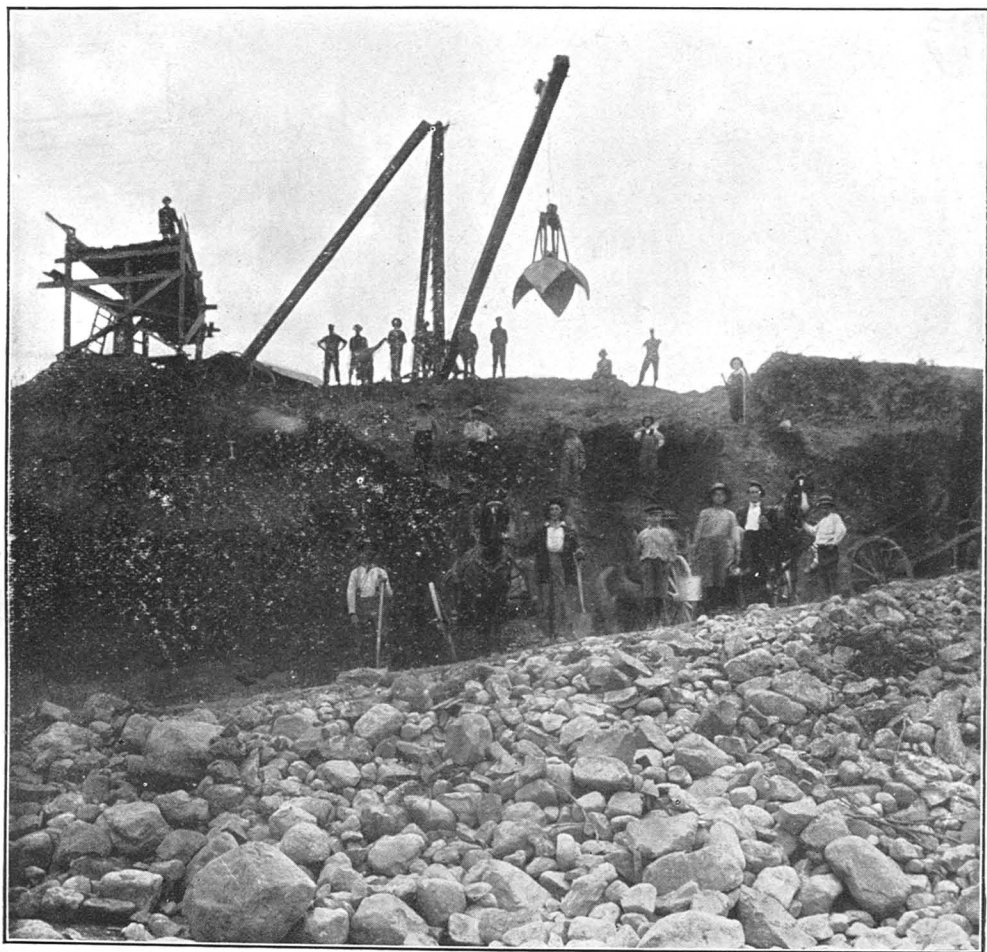
No 7.—Route Lévis-Jackman. Les Quatre-Chemins. Scott (Dorchester). Gravelage fait en 1914

MUNICIPALITES	Longueur en milles des chemins dans la municipalité.	Longueur en milles faite, améliorée ou entretenu.	Montant dépensé par la municipalité.	Subvention payée.
BELLECHASSE				
La Durantaye.....	16	16	967.95	\$ 600.00
Beaumont.....	6	6	419.08	200.00
BERTHIER				
St-Gabriel-de-Brandon, village.....	6	4	554.15	200.00
BONAVENTURE				
Mann, canton.....	17½	17½	326.35	163.18
Musseleyville.....	16½	13½	682.93	341.87
St-Laurent-de-Matapédia.....	35	12	324.36	162.18
BROME				
Potton, canton.....	116	109¾	2,815.77	(a) 400.00
Knowlton, village.....	20	4¾	1,405.10	(a) 200.00
CHAMBLY				
St-Basile-le-Grand (1911).....	18¾	5	253.17	126.58
St-Basile-le-Grand (1912).....	18¾	4¾	136.44	68.22
St-Basile-le-Grand (1913).....	18¾	4¾	119.24	59.62
CHAMPLAIN				
St-Narcisse.....	12	11	448.21	200.00
CHATEAUGUAY				
Ste-Philomène.....	21¾	21¾	920.87	600.00
Très-Saint-Sacrement.....	45	45	1,292.59	400.00
CHICOUTIMI				
St-Ambroise.....	22	21¾	811.56	400.00
Kénogami, canton.....	7	7	378.62	189.31

MUNICIPALITES	Longueur en milles des chemins dans la municipalité.	Longueur en milles faite, améliorée ou entretenu.	Montant dépensé par la municipalité.	Subvention payée.
COMPTON				
Whitton-Nord	43	43	\$ 1,036.44	\$ 100.00
Westbury, canton	32½	32½	927.29 (a)	400.00
Winslow-Sud	58	58	1,881.36 (a)	400.00
Lingwick, canton	60	60	2,143.47 (a)	400.00
Bury, canton	76	76	2,722.00 (a)	400.00
Chesham, canton	32	32	1,943.52 (a)	400.00
Emberton, canton	22	10¾	794.06 (a)	397.03
St-Edwidge-de-Clifton	50	46	1,523.56 (a)	400.00
Hempden, canton	26	26	1,224.04 (a)	400.00
Newport, canton	115	115	3,316.07 (a)	400.00
DEUX-MONTAGNES				
St-Augustin	33½	12	501.20	250.60
DORCHESTER				
Ste-Hénédine	18	15	817.25	400.00
St-Isidore	36	36	1,061.82	400.00
St-Maxime	11½	11½	723.56	361.78
DRUMMOND				
Kingsey, canton (1912)	86	86	1,825.20	400.00
L'Avenir	62	62	1,195.51	400.00
Kingsey-Falls	54	54	1,240.18	395.92
Kingsey, canton (1913)	86	71	1,812.24	400.00
N.-D.-du-Bon-Conseil	36	9	847.75	400.00
Durham, canton	38	38	978.06	400.00
FRONTENAC				
Marston Sud, canton	20½	20½	1,251.76	400.00
Ditchfield & Spaulding, cantons	51	51	2,194.02	400.00
St-Léon-de-Marston	24	20	839.00	400.00
St-Augustin-de-Woburn	23	23	695.94	343.34
St-Samuel-de-Gayhurst	37½	37½	904.31	400.00
St-Sébastien	32½	27	1,043.61	400.00
Risborough et partie Marlow, cantons	40	40	797.03	398.51

MUNICIPALITES	Longueur en milles des chemins dans la municipalité.	Longueur en milles faite, améliorée ou entretendue.	Montant dépensé par la municipalité.	Subvention payée.
IBERVILLE				
St-Alexandre.....	30	21	\$ 1,203.50	\$ 400.00
St-Sébastien.....	17	14	367.11	183.56
St-George-de-Henryville.....	26	26	763.54	381.77
St-Grégoire-le-Grand.....	11½	1	421.52	200.00
ISLE-DE-LA-MADELEINE				
Hàvre-Aubert.....	36	17	1,151.30	400.00
Hàvre-aux-Maisons.....	16½	16½	585.41	292.71
Grosse-Ile.....	26	5	869.92	400.00
Etang-du-Nord.....	60	32	1,093.20	400.00
Hàvre-aux-Maisons.....		Solde.....	30.04	15.02
Etang-du-Nord.....	(?)	(?)		(S) 400.00
JOLIETTE				
St-Ambroise.....	10	10	1,349.30	200.00
St-Paul.....	10	10	840.52	500.00
St-Charles-Borromée.....	28	12½	2,415.29	600.00
Ste-Emélie-de-l'Energie.....	18	16	342.82	171.41
KAMOURASKA				
St-Denis.....	3	3	64.91	32.45
St-Philippe-de-Néri.....	3	3	327.21	163.60
Mont-Carmel.....	28	10	938.50	400.00
St-Pacôme.....	28	28	976.24	600.00
Ste-Hélène.....	27	25	834.60	400.00
LABELLE				
Plaisance.....	12	10	754.50	377.25
Blake, Bigelow, Wells & McGill, cantons.....	75	75	850.82	400.00
LAC-ST-JEAN				
St-Edwidge.....	18	10	927.53	400.00
Péribonka.....	4	4	482.46	200.00

MUNICIPALITES	Longueur en milles des chemins dans la municipalité.	Longueur en milles faite, améliorée ou entretenu.	Montant dépensé par la municipalité.	Subvention payée.
LAC-SAINT-JEAN (Suite)				
St-François-de-Sales	19	19	\$ 804.84	\$ 400.00
Hébertville, village	2½	1½	119.66	47.86
St-Prime	28	27½	1,588.23	400.00
Normandin, canton	19	19	585.81	200.00
Roberval, paroisse	39	39	2,064.02	400.00
St-Amédée	9	¼	214.50	107.25
St-Méthode	17	5½	399.45	199.73
Ste-Croix	6	6	423.75	200.00
St-Jérôme	30	30	860.31	400.00
St-Félicien	8	8	390.75	195.37
L'ASSOMPTION				
St-Paul-l'Ermite	3¼	3¼	170.00	85.00
LEVIS				
St-Nicolas-Sud	35	3	674.76	200.00
St-Nicolas	17	17	900.25	400.00
N.-D.-du-P.-S.-de-Charny	5	5	229.50	114.75
St-Joseph	3¼	3¼	602.93	200.00
St-Romuald	10	5	179.00	89.50
L'ISLET				
St-Roch-des-Aulnaies	25	6	395.68	197.84
Bonsecours, village	2	2	56.05	22.42
L'Islet, paroisse	33	30	819.86	400.00
LOTBINIERE				
St-Narcisse	6¼	4	462.79	200.00
St-Edouard	30	12	777.51	200.00
St-Flavien, village	3½	3½	160.85	64.34
St-Agapit, village	2	2	236.08	94.43
St-Louis	33	33	1,412.00	400.00
St-Agapit, paroisse	6	6	394.35	197.18
St-Flavien, paroisse	21	5½	170.28	85.14



No 8.—Route Lévis-Jackman. Grue à vapeur travaillant dans un banc de gravier.
Au premier plan, déchets non employés. Scott (Dorchester). 1914

MUNICIPALITES	Longueur en milles des chemins dans la municipalité.	Longueur en milles faite, améliorée ou entretenu.	Montant dépensé par la municipalité.	Subvention payée.
MATANE				
Ste-Marie-de-Sayabec.....	35	26	\$ 1,513.92	\$ 400.00
St-Jacques-le-Majeur.....	30	15¼	1,067.77	400.00
MEGANTIC				
St-Pierre-Baptiste.....	45	15	1,476.30	400.00
Somerset-Sud.....	42	42	1,063.48	400.00
Halifax-Sud.....	45	19	1,849.29	400.00
St-Antoine-de-Pontbriand.....	32	30	1,340.09	400.00
Notre-Dame-de-Lourdes.....	46	6	1,208.40	400.00
Irlande-Nord.....	45	31	2,002.15	400.00
Irlande-Sud.....	56	45	2,008.74	400.00
St-Joseph-Coleraine.....	12	12	1,101.97	400.00
Leeds.....	81	72	1,693.36	400.00
MISSISQUOI				
Cowansville, village.....	5	3	598.15	(a) 200.00
Notre-Dame-de-Stanbridge.....	28½	27½	749.58	(a) 374.79
MONTCALM				
Lussier, canton.....	5	3	427.46	200.00
St-Jacques-l'Achigan, village.....	3¼	1	106.56	42.62
MONTMAGNY				
Cap-St-Ignace.....	70	70	1,121.34	600.00
Montminy, canton.....	12	12	594.99	297.50
St-François.....	11	11	360.87	180.43
MONTMORENCY				
St-Joachim.....	7	7	780.95	390.48
Ste-Pétronille.....	4	4	725.50	362.75
NAPIERVILLE				
St-Edouard.....	31	29½	295.50	147.75

MUNICIPALITÉS	Longueur en milles des chemins dans la municipalité.	Longueur en milles faite, améliorée ou entretenu.	Montant dépensé par la municipalité.	Subvention payée.
NICOLET				
St-Pierre-les-Becquets	9	9	\$ 427.49	\$ 200.00
St-Samuel-de-Horton	21	5½	965.89	400.00
Ste-Angèle-de-Laval	11	11	700.39	350.20
Ste-Cécile-de-Lévrard	6	6	827.00	200.00
Laval, village	¾	¾	129.58	51.83
St-Joseph-de-Blandford	16	16	620.34	310.17
Bécancourt	25	12	465.15	200.00
OTTAWA				
Hincks, canton	36	36	1,181.00	400.00
Aylwin, canton	50	50	847.85	400.00
Low, canton	65¾	65¾	1,166.60	400.00
Maniwaki, canton	6	3	377.17	188.59
Masham-Sud	50	42	1,078.47	400.00
Templeton-Ouest	48	48	1,943.28	400.00
Northfield, canton	55	28	1,035.54	400.00
Hull-Ouest	68	42½	1,345.44	400.00
PONTIAC				
Onslow-Sud	55	50	1,443.58	400.00
Waltham	25	22	415.76	207.95
PORTNEUF				
St-Raymond	4¾	3¾	154.41	61.76
St-Augustin	32	9	465.66	200.00
St-Charles-des-Grondines, paroisse	10	6½	1,051.42	200.00
Cap-Santé	18	18	248.36	124.18
St-Basile (1912)	40	9	1,730.82	(s) 500.00
Grondines, paroisse	10	5	.....	(s) 200.00
Deschambault	27½	26½	968.65	400.00
Ste-Christine	5	5	308.96	154.48

MUNICIPALITES	Longueur en milles des chemins dans la municipalité.	Longueur en milles faite, améliorée ou entretenu.	Montant dépensé par la municipalité.	Subvention payée.
QUEBEC				
St-Gabriel-de-Valcartier.....	21	21	\$ 334.39	\$ 167.20
St-Gabriel-Ouest.....	35	32½	818.59	400.00
St-Ambroise.....	23	19	1,274.37	200.00
St-Gérard-Magella.....	20	20	1,426.72	400.00
RICHELIEU				
St-Roch.....	3	2	470.20	200.00
St-Ours.....	16	16	1,154.86	200.00
RICHMOND				
Cleveland, canton.....	134	134	2,308.96	(a) 400.00
Melbourne et Brompton Gore, cantons.....	125	125	2,816.61	(a) 400.00
Brompton, canton.....	45	45	1,509.08	(a) 400.00
Shipton, canton (1911).....	107	107	3,512.67	(a) 400.00
Shipton, canton (1912).....	107	107	3,712.82	(a) 400.00
RIMOUSKI				
Ste-Cécile-du-Bic.....	37	33	806.66	400.00
Ste-Blandine.....	5	5	401.22	200.00
St-Donat.....	31	31	745.36	372.68
ROUVILLE				
St-Jean-Baptiste.....	40	13	609.11	200.00
St-Hilaire.....	24	18½	1,166.43	400.00
Ste-Marie-de-Monnoir.....	35	31¾	1,154.83	400.00
St-Paul-d'Abbotsford.....	32	11¾	941.42	400.00
Ste-Angèle-de-Monnoir.....	22	22	273.57	136.79
SAINT-HYACINTHE				
Ste-Madeleine.....	22	22	905.32	600.00
La Présentation.....	39	39	1,847.68	400.00

MUNICIPALITES	Longueur en milles des chemins dans la municipalité.	Longueur en milles faite, améliorée ou entretenu.	Montant dépensé par la municipalité.	Subvention payée.
SAINT-JEAN				
Ste-Marguerite-de-Blairfundie	35	35	\$ 1,510.99	\$ 400.00
SHEFFORD				
Ely-Partie-Est, canton	17	15	845.20	(a) 400.00
Stukely-Nord	35	20	955.74	(a) 400.00
Ely, canton	60	55	2,468.38	(a) 400.00
St-Alphonse	31	31	1,177.82	(a) 400.00
Ely-Nord, canton	48	20	1,134.93	(a) 400.00
Stukely-Nord, Partie-Est	32	22	1,375.63	(a) 400.00
STANSTEAD				
Stanstead, canton	200	200	6,890.00	(a) 400.00
Ste-Catherine-de-Hatley	62	35½	893.00	(a) 400.00
Barnston, canton	200	200	3,605.54	(a) 400.00
Beebe-Plain, village	8	7	840.86	(a) 200.00
Hatley-Nord	4	4	865.86	(a) 200.00
Hatley, village	12	8	137.45	(a) 54.98
Magog, canton (1912)	77	77	2,155.19	(a) 400.00
Magog, canton (1913)	77	77	1,676.44	(a) 400.00
SHERBROOKE				
St-Elie-d'Orford	45	31¼	814.62	400.00
Ascot, canton	150	146	4,223.09	400.00
Ascot-Corner	34	34	893.25	400.00
TEMISCAMING				
Fabre, canton	40	35	1,147.66	600.00
Fabre, canton (1912)			Solde	176.70
TEMISCOUATA				
St-Cyprien	25	25	884.00	400.00
St-Clément	32	32	921.70	400.00



No 9.—Route Lévis-Jackman. Sainte-Marie (Beauce). Côte Bédard, vue vers le Nord. (1914)

MUNICIPALITES	Longueur en milles des chemins dans la municipalité.	Longueur en milles faite, améliorée ou entretenu.	Montant dépensé par la municipalité.	Subvention payée.
TEMISCOUATA (Suite)				
Bégon, canton.....	43	43	\$ 1,249.95	\$ 400.00
Cacouna, village.....	2½	1¼	82.25	32.90
St-Mathias-de-Cabano.....	14	2¼	1,106.71	400.00
Isle-Verte.....	47	46	912.43	400.00
Notre-Dame-du-Portage.....	18½	18½	890.00	400.00
St-Patrice-de-la-Riv.-du-Loup.....	15	2½	147.50	73.75
Notre-Dame-du-Lac.....	54	44¼	2,096.76	400.00
VAUDREUIL				
Ste-Madeleine-de-Rigaud.....	40	35	491.75	245.87
Ste-Marthe.....	27	27	1,116.70	400.00
VERCHERES				
St-Marc.....	30	26½	544.12	408.09
Verchères.....	23	21	1,151.00	400.00
WOLFE				
Ham-Nord.....	50	40	1,303.83	400.00
St-Camille.....	32	30	825.20	400.00
Marbleton, village.....	10	10	1,112.71	200.00
Garthby.....	23½	23	729.62	364.84
Beaulac, village.....	8	6¼	415.55	166.22
Weedon-Centre.....	6	6	622.11	311.05
YAMASKA				
St-Guillaume.....	?	9½	443.75	200.00
	6,699½	5,660¼	211,987.23	66,385.88

SECTION 3

CHEMINS GRAVELES

LISTE DES MUNICIPALITÉS QUI, DURANT L'EXERCICE 1913-14, ONT TOUCHÉ DES SUBVENTIONS EN VERTU DE 1 GEO. V.,—2de SESSION—, CH. 21, SEC. 1, POUR TRAVAUX DE GRAVELAGE FAITS EN 1913 OU ANTÉRIEUREMENT. (Etat du 15 octobre 1913 au 1er juillet 1914)

S: Subvention spéciale. P: Pied. A: Arpent. M: Mille.

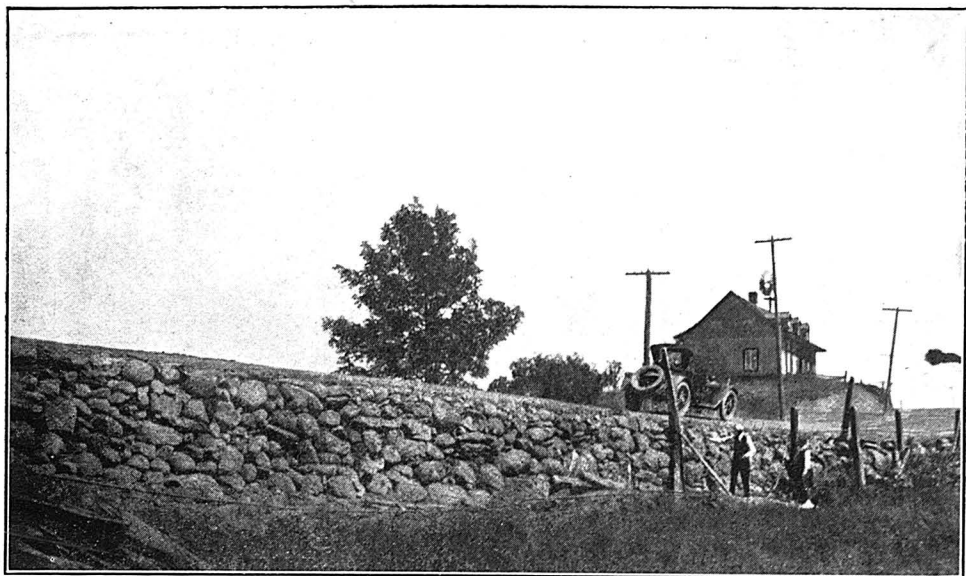
MUNICIPALITES	Longueur gravelée	Montant dépensé par la municipalité	Subvention payée
ARTHABASKA			
Ste-Victoire, paroisse.....	4 M	\$1,002.34	\$500.00
BELLECHASSE			
La Durantaye.....	6,533 P.	1,211.89	500.00
St-Valier, paroisse.....	92 A.	747.56	373.78
St-Gervais.....	285 A.	696.80	348.40
CHARLEVOIX			
Baie-St-Paul, paroisse.....	2,560 P.	1,009.47	500.00
St-Hilarion.....	17 A.	1,000.00	500.00
St-Hilarion (1912).....	9.38 A.	741.26	370.63
DORCHESTER			
Ste-Hénédine.....	5,040 P.	1,011.25	500.00
St-Maxime, paroisse.....	4.16 A.	418.47	209.23
IBERVILLE			
St-Athanase, paroisse.....	15.63 A.	\$ 984.42	\$492.21
St-Grégoire-le-Grand.....	18 A.	1,038.84	500.00
St-Alexandre, paroisse.....	14 A.	2,014.38	500.00
ISLES-DE-LA-MADELEINE			
Hâvre-aux-Maisons.....	24 A.	826.92	413.46

5.07.71

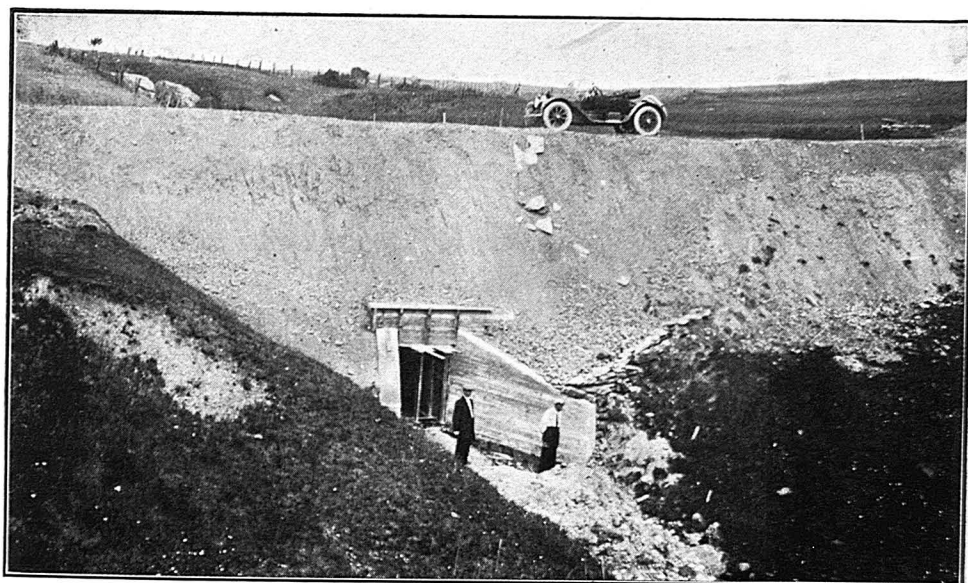
MUNICIPALITES	Longueur gravelée	Montant dépensé par la municipalité	Subvention payée
KAMOURASKA			
St-Denis.....	1,820 P.	\$ 591.34	\$ 295.67
St-Pacôme.....	30 A.	1,833.66	500.00
Rivière-Ouelle.....	3,925 P.	797.90	398.95
LAC-ST-JEAN			
Hébertville, paroisse.....	16 A.	1,001.50	500.00
St-Dominique-de-Jonquières.....	4 A.	976.28	488.14
LEVIS			
St-Henri-de-Lauzon.....	62 A.	501.43	250.72
L'ISLET			
St-Jean-Port-Joly.....	40 A.	390.50	195.25
St-Roch-des-Aulnaies.....	10 A.	179.15	89.58
MISSISQUOI			
St-Armand-Ouest.....	2,900 P.	539.58	269.79
MONTMAGNY			
Berthier.....	25 A.	631.92	315.96
St-François.....	40 A.	1,779.41	889.70
Montminy, canton.....	32.16 A.	1,332.83	500.00
OTTAWA			
Masham-Sud.....	3,000 P.	1,066.45	500.00
QUEBEC			
Beauport, paroisse.....	950 P.	1,001.00	500.00
St-Gabriel-Ouest.....	8.72 A.	548.19	274.10
RICHMOND			
Danville, village.....	2,200 P.	2,028.73	811.49

6779.35

MUNICIPALITES	Longueur gravelée	Montant dépensé par la municipalité	Subvention payée
ROUVILLE			
St-Jean-Baptiste.....	7.52 A.	\$ 1,004.77	\$ 500.00
St-Michel-de-Rougemont (1912).....	27 A.	1,065.82	500.00
St-Michel-de-Rougemont (1913).....	6,898 P.	Mac. et Grav. 8,179.96	4,089.98
SHEFFORD			
Granby.....	21.41 A.	557.29	278.65
SHERBROOKE			
St-Elie-d'Orford.....	18.97 A.	2,339.63	500.00
		111.37	55.68
			Solde
STANSTEAD			
Hatley, village.....	1.85 A.	199.15	79.66
Beebe-Plain, village.....	11.36 A.	608.98	243.60
Hatley, village (1912).....	2.83 A.	104.25	36.83
Hatley, canton.....	11.36 A.	978.21	489.10
TEMISCOUATA			
St-Jean-Baptiste-de-l'Ile-Verte.....	19 A.	\$997.63	\$498.82
St-Epiphanie.....	0.71 M.	653.99	327.00
St-Georges-de-Cacouna.....	25.97 A.	928.55	417.85
St-Arsène.....	18.07 A.	688.15	344.08
WOLFE			
Ham-Nord.....	1,750 P.	1,020.89	500.00
	1,245.77 A.	\$46,542.07	\$21,348.31



No 10.—Route Lévis-Jackman. Sainte-Marie (Beauce). Côte Langevin. Abaissement de côte et mur de revêtement. (1914)



No 11 —Route Lévis-Jackman. Sainte-Marie (Beauce). Côte Labrecque. Remblai de 30 pieds de hauteur. Au bas, passage en béton pour les animaux de ferme. Les formes ne sont pas encore toutes enlevées. (1914)

SECTION 4

CHEMINS MACADAMISES

LISTE DES MUNICIPALITÉS QUI, DURANT L'EXERCICE 1913-14, ONT TOUCHÉ DES SUBVENTIONS EN VERTU DE 1 GEO. V.,—2de SESSION—, CH. 21, SEC. 1, POUR TRAVAUX DE MACADAMISAGE EXÉCUTÉS EN 1913 OU ANTÉRIEUREMENT. (Etat du 15 octobre 1913 au 1er juillet 1914).

S: Subvention spéciale. P: pied. A: arpent. M: mille. H: macadam fait avec un outillage appartenant à la municipalité ou à un entrepreneur. Quand il n'y a aucune indication, le travail a été fait avec un outillage du gouvernement. E: empierrement.

MUNICIPALITES	Longueur macadamisée	Montant dépensé par la municipalité.	Subvention payée
BEAUCE			
Ste-Marie, paroisse.....	12 A.	\$3,623.38	\$1,000.00 811.68 S
BELLECHASSE			
St-Charles.....	88.71 A.	\$12,492.58	\$1,000.00
St-Charles.....			5,246.29 S
CHATEAUGUAY			
St-Malachie-d'Ormstown.....	49.53 A.	5,149.72	1,000.00
St-Malachie-d'Ormstown.....			1,574.86 S
DRUMMOND			
Wendover & Simpson.....	51.56 A.	9,304.14	1,000.00
Wendover & Simpson.....			3,652.07 S
IBERVILLE			
St-Sébastien.....	33½ A.	\$2,823.73	\$1,000.00
St-Sébastien.....			411.87 S
LAC-SAINT-JEAN			
St-Bruno.....	14 A.	4,072.16	1,000.00
St-Bruno.....			1,036.08 S

MUNICIPALITES	Longueur macadamisée	Montant dépensé par la municipalité	Subvention payée
MISSISQUOI			
Dunham, canton.....	2,440 P.	\$2,219.89	\$1,000.00
PORTNEUF			
St-Charles-des-Grondines, paroisse.....	8.22 A.	879.20	439.60
St-Charles-des-Grondines, paroisse.....	4.21 A.	298.19	209.18 S
QUEBEC			
Ancienne-Lorette.....	2,200 P.	1,689.00	844.50
St-Gérard-Magella.....	1.82 A.	303.92	151.96
RICHMOND			
Danville, village.....	2,200 P.	2,028.73	811.49 S
TERREBONNE			
St-Louis-de-Terrebonne.....	2,900 P.	2,693.20	\$1,000.00
YAMASKA			
St-Bonaventure-d'Upton.....	10.77 A.	2,187.87	512.78
	314.63 A.	\$46,233.40	\$21,946.42

SECTION 5

TRAVAUX SPÉCIAUX

LISTE DES MUNICIPALITÉS AUXQUELLES DES SUBVENTIONS SPÉCIALES ONT ÉTÉ PAYÉES, SUR LE BUDGET 1913-14, POUR RECONSTRUCTION ET RÉPARATION DE PONTS, AMÉLIORATION DE CHEMINS ET DE COTES, ETC. (État depuis le 1er octobre 1913 au 1er juillet 1914).

MUNICIPALITÉS	PONTS		COTES et CHEMINS	
	Montant dépensé	Subven- tion	Montant dépensé	Subven- tion
ARGENTEUIL				
Canton Chatham.....	\$		\$6656.80	\$206.82
ARTHIABASKA				
Ste-Elizabeth-de-Warwick.....			105.39	50.00
BEAUCE				
St-Ludger.....			552.98	300.00
L'Enfant-Jésus.....	726.47	\$200.00		
BELLECHASSE				
St-Nérée.....			60.00	60.00
Armagh.....			50.00	50.00
St-Valier.....			122.98	50.00
BONAVENTURE				
St-Bonaventure.....			198.86	99.43
St-Bonaventure.....			277.49	111.00
Nouvelle.....	330.25	165.13		
St-Bonaventure.....			200.15	100.00
St-Bonaventure.....			204.99	100.00

MUNICIPALITES	PONTS		COTES et CHEMINS	
	Montant dépensé	Subven- tion	Montant dépensé	Subven- tion
DEUX-MONTAGNES				
St-Eustache.....			\$1,761.00	\$500.00
DRUMMOND				
St-Eugène de Grantham.....			303.00	150.00
Canton Durham.....	\$791.87	\$395.93		
FRONTENAC				
Ditchfield et Spaulding.....				200.00 Solde
GASPE				
Ruisseau-des-Olives.....	25.00	25.00		
Rivière-aux-Renards.....	200 01	200 00		
Douglass-Ouest.....	378 25	100.00		
Douglastown.....	330.14	165.07		
HUNTINGDON				
Canton Elgin.....			1,700.00	850.00
Canton Elgin.....		750.00 Solde.		
ISLES-DE-LA-MADELEINE				
Hâvre-aux-Maisons.....			75.00	75.00
Etang-du-Nord.....			100.00	100.00
Grosse-Ile.....			50.05	50.00
Grosse-Ile.....			75.96	75.00
Etang-du-Nord.....			49.95	49.95
Etang-du-Nord.....			75.00	75.00
Etang-du-Nord.....			49.75	49.75
Etang-du-Nord.....			75.00	75.00
Etang-du-Nord.....	30.00	30.00		
Cap-aux-Meules.....			40.08	40.08



No 12.—Route Lévis-Jackman. Sainte-Marie (Beauce). A gauche on voit le déblai fait pour le banc de gravier. Au fond, le remblai. (1914) Côte Bédard



No 13.—Route Lévis-Jackman. Sainte-Marie (Beauce). Côte Antoine Vachon (1914)

MUNICIPALITES	PONTS		COTES et CHEMINS	
	Montant dépensé	Subven- tion	Montant dépensé	Subven- tion
JOLIETTE				
Ste-Mélanie.....	\$153.15	\$76.57		
St-Ambroise-de-Kildare.....			\$657.29	\$325.00
St-Félix-de-Valois.....			663.13	331.56
LABELLE				
N.-D.-du-Laus.....			299.00	149.50
LAC-ST-JEAN				
St-Gédéon.....			603.75	300.00
St-Prime.....			405.04	200.00
St-Bruno.....			300.00	150.00
Chambord.....			206.08	103.04
Hébertville, paroisse.....			300.05	150.00
Hébertville, paroisse.....			300.25	150.00
L'ISLET				
Ste-Louise.....			244.52	122.26
Ste-Louise.....	97.22	48.61		
LOTBINIERE				
St-Sylvestre.....			758.16	189.54
St-Narcisse.....	330.25	165.13		
MEGANTIC				
Canton Somerset-Sud.....			128.05	64.03
Irlande-Nord.....			184.50	92.25
St-Pierre-Baptiste.....			322.81	150.00
MISSISQUOI				
Philipsburg, village.....			686.18	200.00

MUNICIPALITES	PONTS		COTES et CHEMINS	
	Montant dépensé	Subven- tion	Montant dépensé	Subven- tion
NICOLET				
St-Grégoire.....	\$ 76.80	\$ 37.90		
Ste-Sophie-de-Lévrard.....	389.76	150.00		
Ste-Monique.....	196.50	97.75		
OTTAWA				
Canton Hincks.....			302.15	150.00
PORTNEUF				
Grondines paroisse.....			498.65	498.65
St-Augustin.....	2,833.50	944.50		
St-Raymond.....	309.75	150.00		
QUEBEC				
N.-D.-des-Laurentides.....			998.33	499.17
RICHMOND				
Canton Brompton.....			356.32	150.00
RIMOUSKI				
St-Germain.....			70.87	70.87
ST-HYACINTHE				
Ste-Marie-Madeleine.....			700.46	200.00
ST-MAURICE				
St-Sévère.....			507.15	150.00
Ste-Flore.....			63.75	31.88

MUNICIPALITES	PONTS		COTES et CHEMINS	
	Montant dépensé	Subven- tion	Montant dépensé	Subven- tion
SHERBROOKE				
Ascot-Corner.....	\$ 444.42	\$ 148.14		
Canton-Ascot.....	401.32	200.00		
Canton-Ascot.....			\$803.75	\$400.00
St-Elie-d'Orford.....			1,589.27	222.50
TEMISCOUATA				
St-Eloi.....			202.40	100.00
VAUDREUIL				
Ste-Madeleine-de-Rigaud.....	475.00	158.33		
WOLFE				
Stratford.....				228.79 Solde.
YAMASKA				
St-David.....	583.88	194.63		
St-Gérard.....	483.51	217.58		
St-Gérard.....		24.17		
		Solde		
St-Zéphirin.....			298.00	100.00
Totaux.....	9,886.05	\$4,844.39	\$19,234.34	\$8,856.07

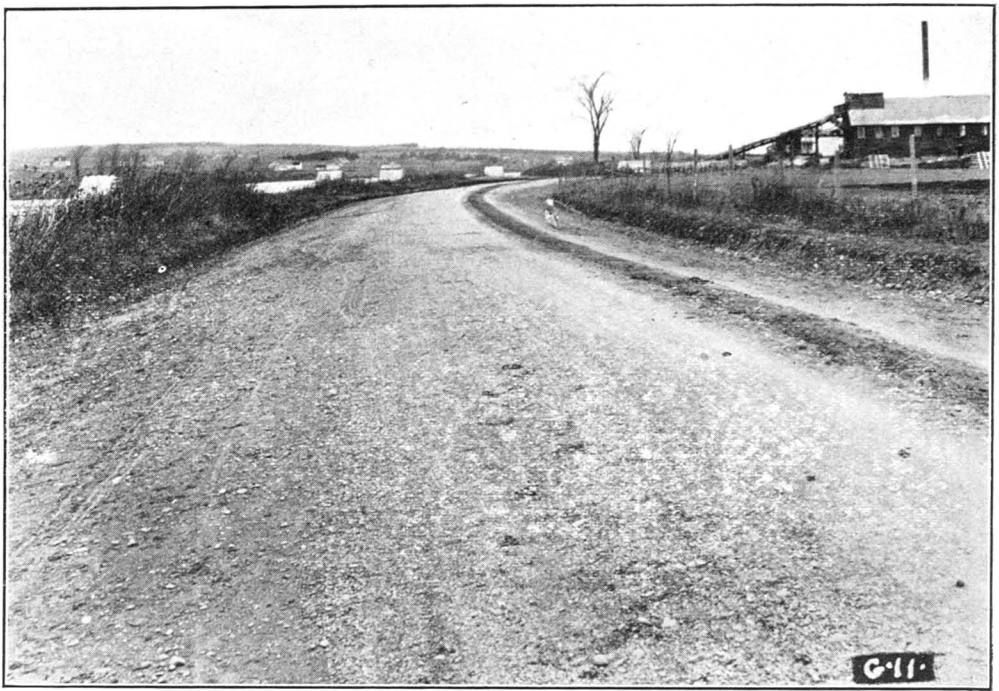
SECTION 6

PONCEAUX

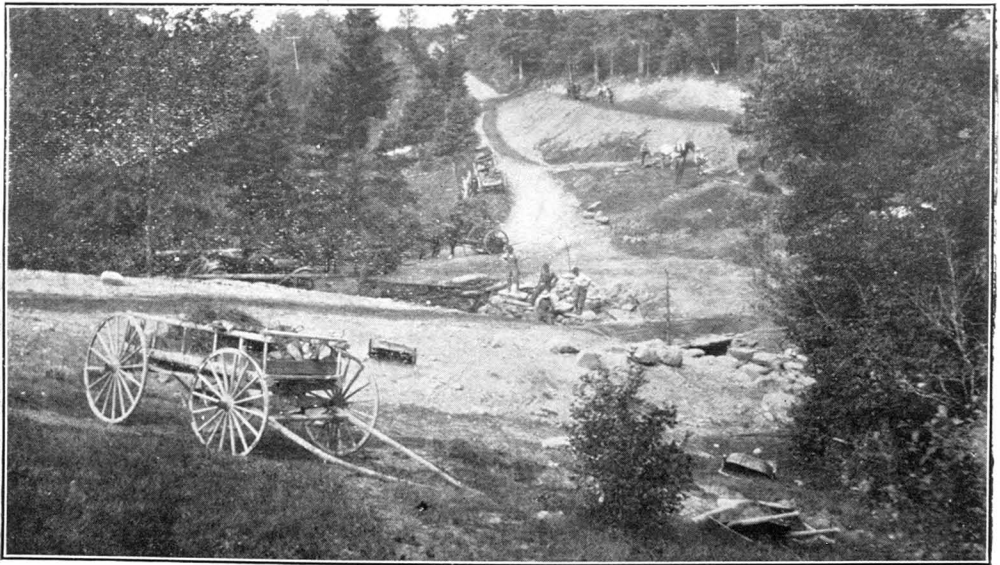
LISTE DES MUNICIPALITÉS AUXQUELLES IL A ÉTÉ FAIT, DEPUIS LE 1^{ER} OCTOBRE 1913, A MÊME LE BUDGET 1913-14 UN REMBOURSEMENT SUR LE PRIX D'ACHAT ET DE TRANSPORT DES TUYAUX EN BÉTON EN TERRE VITRIFIÉE EN ACIER ONDULÉ, EN FER, EN FONTE, ETC., SUBSTITUÉS AUX PONCEAUX DE BOIS DE MOINS DE HUIT PIEDS D'ARCHE.

(Cette liste ne comprend pas les ponceaux placés dans les chemins gravelés ou macadamisés sous le régime de la loi des bons chemins, 1912) (Etat du 1^{er} octobre 1913 au 1^{er} juillet 1914).

Municipalités	Nombre et diamètre des ponceaux	Total	Nature des tuyaux	Dépenses	Subven- tion
ARGENTEUIL					
Canton Chatham.....	1 18' x 15"				
" ".....	1 12' x 18"				
" ".....	2 18' x 18"	4	Acier	\$66.06	\$20.02
ARTHABASKA					
Chesterville.....	1 18' x 12"	1	Béton	13.09	4.36
Canton Stanfold.....	2 22½' x 18"	2	Béton		
" ".....	1 20' x 15"				
" ".....	1 20' x 18"				
" ".....	1 20' x 24"				
" ".....	1 22½' x 15"				
" ".....	3 22½' x 18"				
" ".....	1 22½' x 24"	8	Grès	274.75	91.58
St-Paul-de-Chester.....	1 16' x 20"	1	Acier		
" ".....	1 17½' x 12"	1	Béton	29.57	9.86
Canton Warwick.....	1 15' x 6"				
" ".....	1 20' x 6"				
" ".....	4 17½' x 12"				
" ".....	4 22½' x 12"				
" ".....	1 12½' x 15"				
" ".....	4 17½' x 15"				
" ".....	2 22½' x 15"				



No 14.—Route Lévis-Jackman. Sainte-Marie (Beauce). Domaine. Gravelage fait en 1914



No 15.—Route Lévis-Jackman. Saint-Georges (Beauce). Côte Donovan. A gauche, l'ancienne côte; à droite, remblai en construction et détournement pour diminuer la pente (1914)

Canton Warwick.— <i>Suite</i>	1	17½' x 18"					
" "	3	22½' x 18"					
" "	1	17½' x 24"					
" "	2	22½' x 24"					
" "	1	27½' x 24"					
" "	5	17½' x 16"					
" "	3	20' x 9"					
" "	5	20' x 12"					
" "	1	25' x 12"					
" "	2	15' x 12"					
" "	1	20' x 15"					
" "	1	25' x 15"					
" "	2	20' x 18"					
" "	3	25' x 18"					
" "	1	20' x 24"					
" "	4	25' x 24"	53	Béton	\$600.10	\$200.03	
Ste-Victoire	1	35' x 15"					
"	6	25' x 12"					
"	2	15' x 6"					
"	15	20' x 12"					
"	7	20' x 18"					
"	7	25' x 24"					
"	1	22½' x 15"					
"	3	20' x 24"					
"	2	25' x 18"					
"	1	17½' x 18"	45	Béton	694.45	231.48	
St-Albert-de-Warwick	2	20' x 24"					
" "	1	22½' x 18"	3	Béton	62.75	20.91	

BAGOT

Ste-Rosalie	1	22½' x 15"					
"	1	22½' x 36"					
"	1	20' x 18"					
"	1	20' x 12"					
"	1	20' x 24"					
"	1	20' x 12"	6	Béton	114.88	38.29	
Ste-Hélène	1	20' x 12"					
"	2	22½' x 30"	3	Béton			
"	5	22½' x 15"	5	Acier	195.37	65.12	

St-Simon.....	1	22½' x 6"					
"	1	17½' x 12"					
"	1	25' x 12"					
"	2	22½' x 15"					
"	1	20' x 30"					
"	2	20' x 10"					
"	4	20' x 12"					
"	1	20' x 15"					
"	1	25' x 15"	14	Béton	\$ 154.24	\$51.41	

St-Pie.....	1	20' x 48"					
"	1	20' x 12"	2	Acier	110.20	36.73	

St-André-d'Acton.....	1	22½' x 24"					
"	1	20' x 12"					
"	2	17½' x 15"					
"	1	25' x 18"					
"	1	17½' x 10"					
"	1	17½' x 12"	7	Béton	72.31	24.10	

BEAUHARNOIS

St-Sanislas-de-Kostka.....	1	25' x 8"					
"	1	30' x 24"					
"	2	25' x 36"					
"	2	25' x 18"					
"	1	25' x 30"	7	Béton	237.30	79.10	

BELLECHASSE

St-Gervais.....	1	15' x 9"					
"	1	15' x 6"					
"	1	15' x 12"					
"	3	20' x 9"					
"	1	20' x 6"					
"	1	17½' x 36"	8	Béton	102.00	34.00	

St-Charles.....	1	20' x 6"					
"	3	25' x 6"					
"	1	30' x 6"					
"	2	20' x 9"					
"	7	25' x 9"					
"	5	22½' x 9"					
"	1	20' x 18"					
"	1	22½' x 24"					
"	3	20' x 36"					
"	2	22½' x 6"					
"	3	27½' x 6"					

St-Charles.— <i>Suite</i>	1	17½' x 9"				
"	4	22½' x 9"				
"	1	30' x 9"				
"	4	25' x 12"				
"	1	27' x 18"				
"	1	25' x 24"	41	Béton	\$473.60	\$157.86
La-Durantaye.....	17	15' x 9"				
"	2	12½' x 9"				
"	1	27½' x 9"				
"	2	17½' x 6"				
"	1	15' x 12"				
"	1	20' x 9"				
"	2	17½' x 9"				
"	2	15' x 6"				
"	1	12½' x 12"				
"	1	17½' x 18"	30	Grès	192.46	64.15
St-Raphael.....	1	22' x 24"				
"	1	18' x 24"	2	Béton	56.00	18.66
St-Michel.....	1	30' x 12"				
"	1	45' x 12"				
"	1	27½' x 12"	3	Béton	54.00	18.00
St-Valier.....	3	25' x 6"				
"	2	25' x 18"				
"	1	50' x 36"				
"	9	25' x 12"				
"	1	50' x 18"	16	Béton	314.10	104.70

BERTHIER

Lavaltrie.....	1	55' x 15"	1	Béton	38.50	12.83
Ste-Geneviève.....	1	17½' x 30"	1	Béton	28.00	9.33
St-Ignace-de-Loyala.....	1	15' x 9"				
"	1	17½' x 24"	2	Béton	51.60	17.20
St-Norbert.....	2	25' x 12"	2	Béton	20.00	6.66
St-Cuthbert.....	1	20' x 15"				
"	1	20' x 12"	2	Béton	22.70	7.56

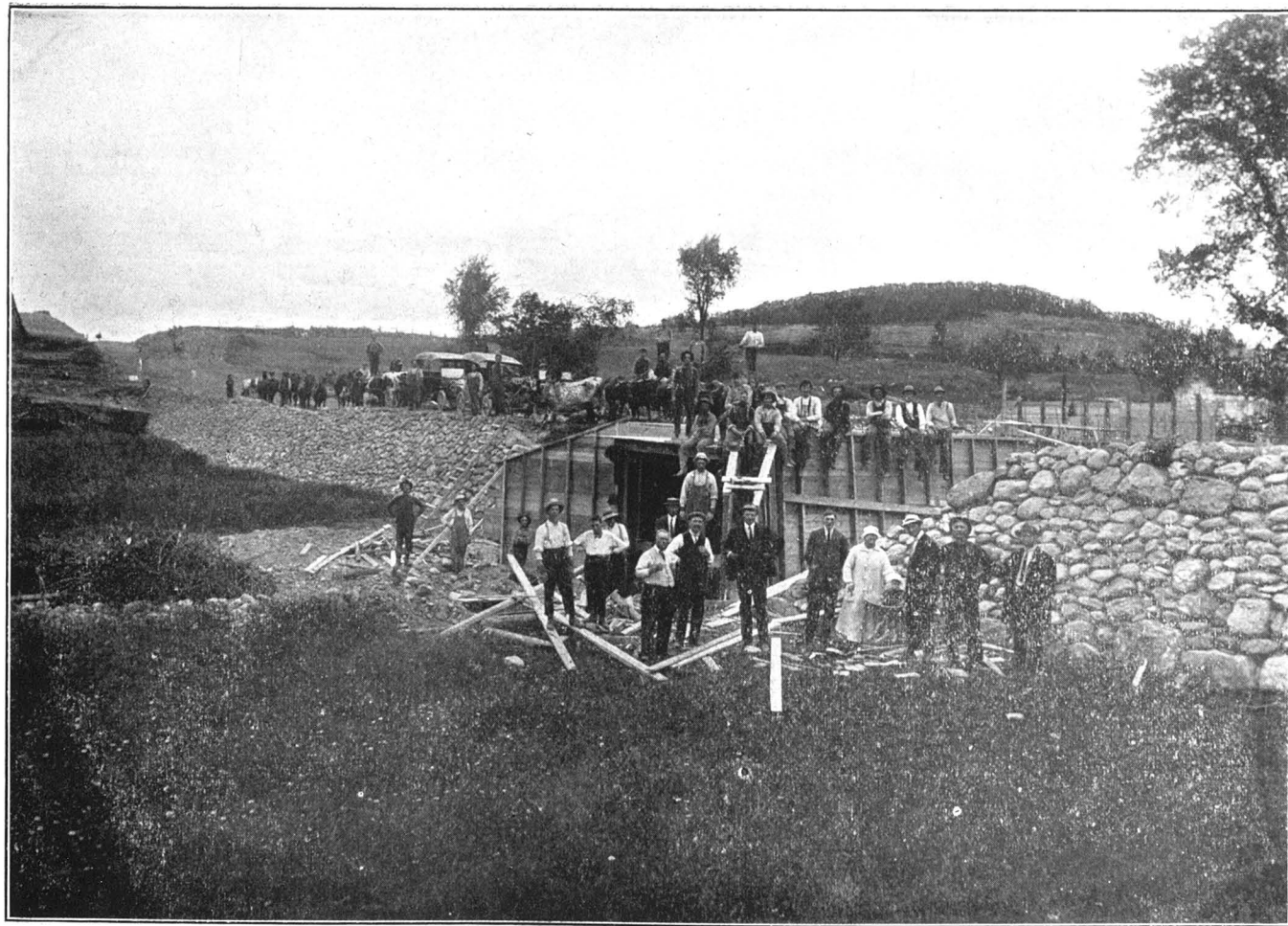
BROME

Canton de West-Bolton.....	3	18' x 8"				
"	1	18' x 42"				
"	1	18' x 10"	5	Acier	91.08	30.36

Canton Sutton.....	3	15' x 12"				
" ".....	2	12' x 12"				
" ".....	10	18' x 18"				
" ".....	3	21' x 18"				
" ".....	2	24' x 24"				
" ".....	1	18' x 24"				
" ".....	1	21' x 18"				
" ".....	15	18' x 12"				
" ".....	2	24' x 12"				
" ".....	8	21' x 12"				
" ".....	1	24' x 18"				
" ".....	2	27' x 24"				
" ".....	1	18' x 8"				
" ".....	1	24' x 8"	52	Béton		
" ".....	4	18' x 10"				
" ".....	8	18' x 15"				
" ".....	12	18' x 12"	24	Acier	\$644.20	\$214.73
Canton Potton.....	4	17½' x 12"				
" ".....	3	15' x 12"				
" ".....	1	30' x 12"				
" ".....	1	15' x 15"				
" ".....	4	18' x 8"				
" ".....	1	20' x 20"				
" ".....	1	22½' x 18"				
" ".....	6	12½' x 12"				
" ".....	1	40' x 12"				
" ".....	1	20' x 15"				
" ".....	1	12½' x 15"				
" ".....	9	15' x 8"				
" ".....	1	15' x 20"				
" ".....	1	30' x 18"	35	Grès	175.81	58.60

CHAMPLAIN

St-Prosper.....	2	16' x 12"				
" ".....	1	60' x 9"	3	Grès	23.97	7.98
St-Louis-de-France.....	1	25' x 24"				
" ".....	2	25' x 12"				
" ".....	1	25' x 15"				
" ".....	1	27½' x 12"	5	Béton	84.12	28.03
Almaville.....	1	40' x 18"				
" ".....	2	40' x 12"	3	Béton	92.30	30.76
Ste-Anne-de-la-Pérade.....	1	32' x 12" x 15"				
" ".....	1	23' x 8" x 9"	2	Grès	23.51	7.83



No 16.—Route Lévis-Jackman. “Valley-Junction”. “Trou de la Bisson” Remblai de 15 pieds de hauteur avec mur de revêtement, pont en construction. (1914)

N.-D.-du-Mont-Carmel.....	2	20' x 9"					
" ".....	1	25' x 9"					
" ".....	1	37½' x 9"					
" ".....	1	17½' x 9"					
" ".....	1	52½' x 30"					
" ".....	1	22½' x 9"					
" ".....	1	30' x 9"					
" ".....	1	20' x 12"					
" ".....	1	30' x 15"	10	Béton	\$232.52	\$77.51	

CHARLEVOIX ET SAGUENAY

St-Siméon.....	1	20' x 30"	1	Béton	58.32	19.43	
St-Hilarion.....	2	17½' x 10"					
".....	1	17½' x 24"					
".....	1	17½' x 18"	4	Béton	75.01	25.00	
St-Irénée.....	5	16' x 9"					
".....	1	25' x 9"					
".....	1	80' x 15"	7	Béton	127.72	42.57	
Les Escoumains.....	1	100' x 9"	1	Béton	46.60	15.53	

CHICOUTIMI

St-Dominique-de-Jonquières.....	1	92½' x 18"					
" ".....	3	25' x 9"					
" ".....	1	30' x 18"	5	Béton	175.75	58.58	

COMPTON

Westbury.....	2	16' x 8"					
".....	1	20' x 12"					
".....	5	18' x 8"					
".....	1	18' x 24"	9	Béton	100.70	33.57	
Whitton-Nord.....	3	16' x 36"	3	Acier	122.40	40.80	
Canton Newport.....	4	20' x 10"					
" ".....	2	18' x 10"					
" ".....	5	20' x 12"					
" ".....	1	4' x 12"					
" ".....	3	20' x 20"					
" ".....	1	20' x 30"					
" ".....	1	20' x 18"					

Canton Newport.— <i>Suite</i>	2	24' x 15"					
“ “	1	20' x 8"					
“ “	2	50' x 8"					
“ “	1	24' x 26"					
“ “	5	20' x 24"					
“ “	1	26' x 30"					
“ “	1	24' x 36"					
“ “	3	20' x 15"	33	Béton	\$830.10	\$276.70	
Canton Bury.....	1	18' x 18"	1	Acier			
“ “	2	21' x 9"					
“ “	4	18' x 9"					
“ “	1	33' x 9"					
“ “	2	22½' x 9"					
“ “	1	30' x 12"					
“ “	1	21' x 12"	11	Grès	68.51	22.83	
Canton Chesham.....	3	15' x 12"					
“ “	8	17½' x 12"					
“ “	1	30' x 12"					
“ “	2	15' x 9"					
“ “	2	25' x 9"					
“ “	2	30' x 9"					
“ “	2	15' x 15"					
“ “	1	20' x 24"					
“ “	3	22½' x 12"					
“ “	2	20' x 12"					
“ “	1	27½' x 12"					
“ “	1	47½' x 12"					
“ “	2	22½' x 9"					
“ “	3	17½' x 9"					
“ “	1	17½' x 15"					
“ “	1	22½' x 24"	35	Béton	261.97	87.32	
Partie-Est du Canton Clifton.....	6	18' x 8"					
“ “	1	18' x 12"					
“ “	10	18' x 10"					
“ “	1	18' x 15"	18	Acier	185.22	61.74	
Village Sawyerville.....	2	20' x 18"					
“ “	1	24' x 12"	3	Acier	59.92	19.97	
Hempden.....	3	14' x 12"					
“ “	1	20' x 18"					
“ “	1	20' x 24"	5	Acier	79.36	26.45	

DORCHESTER

St-Maxime.....	1	18' x 18"					
".....	1	25' x 15"					
".....	4	30' x 6"					
".....	1	20' x 15"					
".....	1	15' x 9"	8	Grès	\$77.02	\$26.67	

DRUMMOND

Kingsey-Falls.....	6	17½' x 12"					
".....	3	22' x 12"					
".....	1	15' x 15"					
".....	1	20' x 15"					
".....	1	22½' x 15"					
".....	1	23½' x 15"	13	Béton	587.84	179.27	
St-Eugène-de-Grantham.....	1	25' x 12"					
".....	1	10' x 9"	2	Béton	15.60	5.20	
N.-D.-du-Bon-Conseil.....	1	20' x 8"					
".....	9	20' x 12"					
".....	1	22½' x 14"					
".....	1	20' x 15"					
".....	2	22½' x 18"					
".....	4	22½' x 24"					
".....	1	25' x 30"					
".....	1	22½' x 36"					
".....	4	20' x 10"					
".....	1	22½' x 12"					
".....	2	17½' x 15"					
".....	2	20' x 18"					
".....	1	20' x 24"					
".....	1	30' x 24"					
".....	1	20' x 36"	32	Béton	826.80	275.59	
Durham-Sud.....	1	18' x 10"					
".....	3	16' x 10"					
".....	3	18' x 20"					
".....	2	18' x 10"					
".....	2	16' x 12"					
".....	4	16' x 15"					
".....	2	18' x 12"					
".....	1	18' x 18"	18	Acier			
".....	1	100' x 12"					
".....	1	18' x 15"					
".....	1	18' x 8"	3	Grès	264.72	88.24	

Wendover et Simpson, cantons.....	2	20' x 8"						
“.....	3	22½' x 8"						
“.....	1	12½' x 18"	6	Béton				
“.....	2	24' x 60"						
“.....	1	24' x 24"						
“.....	1	24' x 18"						
“.....	1	24' x 36"						
“.....	1	28' x 36"	6	Acier	\$635.56	\$211.85		
Canton Kingsey.....	4	16' x 18"						
“.....	2	16' x 18"						
“.....	4	16' x 12"						
“.....	1	16' x 24"						
“.....	6	16' x 15"	17	Acier	329.80	109.93		

FRONTENAC

Canton Gayhurst, P.-Sud-Est.....	2	28' x 8"						
“.....	1	16' x 12"	3	Acier	44.40	14.80		
Cantons Ditchfield et Spaulding.....	1	28' x 24"						
“.....	1	24' x 18"	2	Acier	85.28	28.42		

GASPE

L'Anse-au-Cap.....	3	48' x 12"	3	Béton	58.00	19.33		
Percé.....	1	22½' x 12"						
“.....	1	45' x 12"						
“.....	1	40' x 9"						
“.....	1	17½' x 12"						
“.....	1	75' x 12"	5	Béton	76.00	25.33		

HUNTINGDON

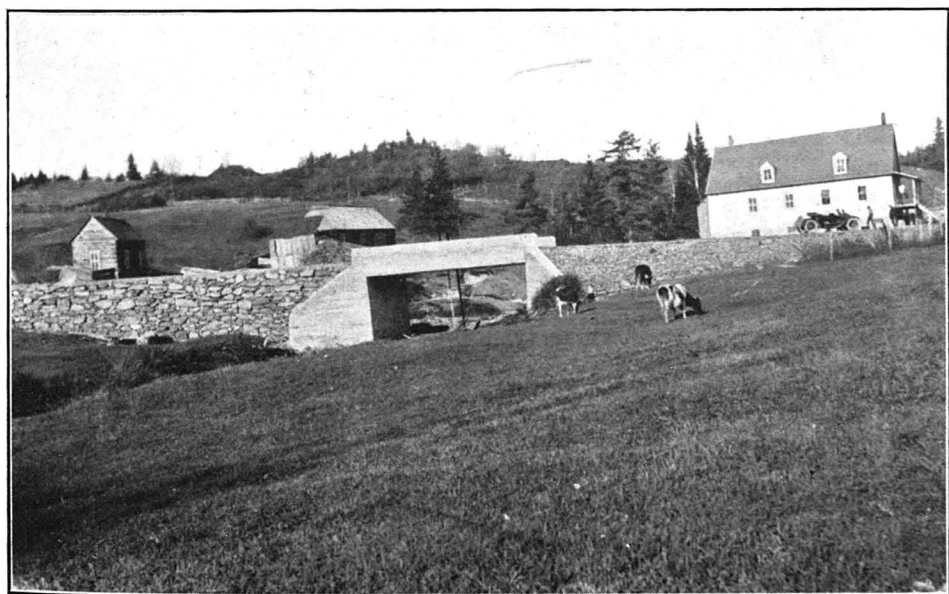
Canton Hemmingford.....	5	18' x 22"						
“.....	2	18' x 15"						
“.....	7	18' x 10"	14	Acier	175.50	58.50		

IBERVILLE

St-Grégoire-le-Grand, paroisse.....	2	16½' x 24"	2	Acier	57.75	19.25		
-------------------------------------	---	------------	---	-------	-------	-------	--	--



No 17.—Route Lévis-Jackman. Saint-Joseph (Beauce). Redressement de chemin à la rivière Caldwell. Remblai et pont. Premiers travaux (1914)



No 18.—Route Lévis-Jackman. Saint-Joseph (Beauce). Redressement à la rivière Caldwell. Remblai et pont terminés (1914)

St-Athanase, paroisse.....	1	18' x 36"				
".....	1	22' x 12"				
".....	2	18' x 15"	4	Acier	\$121.75	\$40.58

ISLES-DE-LA-MADELEINE

Etang-du-Nord.....	5	15' x 30"				
".....	1	17½' x 30"	6	Béton	313.15	104.38

JOLIETTE

St-Charles-Borromée.....	2	22½' x 9"				
".....	2	27½' x 9"				
".....	4	22½' x 12"				
".....	3	27½' x 12"				
".....	1	32½' x 12"				
".....	1	40' x 12"				
".....	2	27½' x 15"				
".....	1	17½' x 12"				
".....	1	30' x 12"				
".....	1	35' x 12"				
".....	8	22½' x 15"				
".....	2	22½' x 20"				
".....	1	17½' x 30"				
".....	2	30' x 15"				
".....	2	35' x 15"				
".....	9	22½' x 18"				
".....	1	20' x 24"				
".....	1	35' x 24"				
".....	2	25' x 30"				
".....	1	35' x 9"				
".....	5	25' x 12"				
".....	1	25' x 15"				
".....	1	32½' x 15"				
".....	2	40' x 15"				
".....	1	22½' x 24"				
".....	1	35' x 30"	58	Béton	983.15	327.71
St-Félix-de-Valois.....	1	20' x 12"	1	Béton	11.00	3.66
St-Thomas.....	1	27½' x 12"				
".....	1	20' x 12"				
".....	1	25' x 9"				
".....	2	20' x 9"				
".....	1	20' x 15"	6	Béton	98.50	32.83

St-Ambroise.....	3	20' x 18"				
".....	1	25' x 18"				
".....	3	17½' x 18"				
".....	2	12½' x 18"				
".....	2	25' x 12"				
".....	1	20' x 9"				
".....	1	42½' x 9"				
".....	3	27½' x 9"				
".....	2	17½' x 9"				
".....	3	20' x 15"				
".....	2	25' x 24"				
".....	1	15' x 6"				
".....	1	35' x 18"				
".....	1	32½' x 18"				
".....	1	37½' x 18"				
".....	2	20' x 12"				
".....	1	35' x 12"				
".....	1	57½' x 9"				
".....	2	25' x 9"				
".....	1	55' x 9"				
".....	1	15' x 9"				
".....	1	25' x 15"				
".....	1	35' x 24"				
".....	1	21' x 6"	38	Béton	\$665.94	\$221.98

St-Paul.....	1	17½' x 9"				
".....	2	30' x 9"				
".....	1	30' x 12"				
".....	1	20' x 15"				
".....	1	17½' x 15"				
".....	1	25' x 18"				
".....	3	27½' x 9"				
".....	1	27½' x 11"				
".....	1	35' x 12"				
".....	1	10' x 15"				
".....	1	22½' x 15"	14	Béton	148.50	49.50

KAMOURASKA

Rivière-Ouelle.....	1	20' x 18"				
".....	1	20' x 12"				
".....	1	20' x 9"				
".....	1	25' x 24"				
".....	1	30' x 24" x 6"	5	Béton	124.64	41.26

St-Denis.....	2	12½' x 6"				
".....	1	20' x 6"				
".....	1	20' x 9"	4	Grès	12.96	4.32

St-Philippe-de-Néri.....	1	33½' x 10"				
“ “	1	54' x 15"				
“ “	1	22½' x 24"				
“ “	1	40' x 12"				
“ “	1	27½' x 18"	5	Béton	\$123.23	\$41.07

LAC-ST-JEAN

St-Prime.....	1	30' x 60"				
“	1	50½' x 30"				
“	1	30' x 36"	3	Acier	486.22	162.07
Hébertville, paroisse.....	1	26' x 8"				
“	1	20' x 21"				
“	1	40' x 18"				
“	2	35' x 10"				
“	1	20' x 24"	6	Acier	178.30	59.43
Péribonka.....	1	28' x 8"				
“	1	28' x 24"				
“	1	27½' x 24"				
“	1	27½' x 9"	4	Béton	102.59	34.19

LABELLE

L'Ange-Gardien.....	1	22½' x 9"				
“	1	25' x 15"				
“	1	52½' x 9"				
“	1	35' x 9"				
“	1	17½' x 18"				
“	1	20' x 15"				
“	1	30' x 15"				
“	2	17½' x 9"				
“	2	30' x 18"	11	Béton	170.99	53.99
Plaisance.....	4	17½' x 8"				
“	1	30' x 12"				
“	1	22½' x 10"				
“	2	17½' x 30"	8	Béton	131.71	43.92

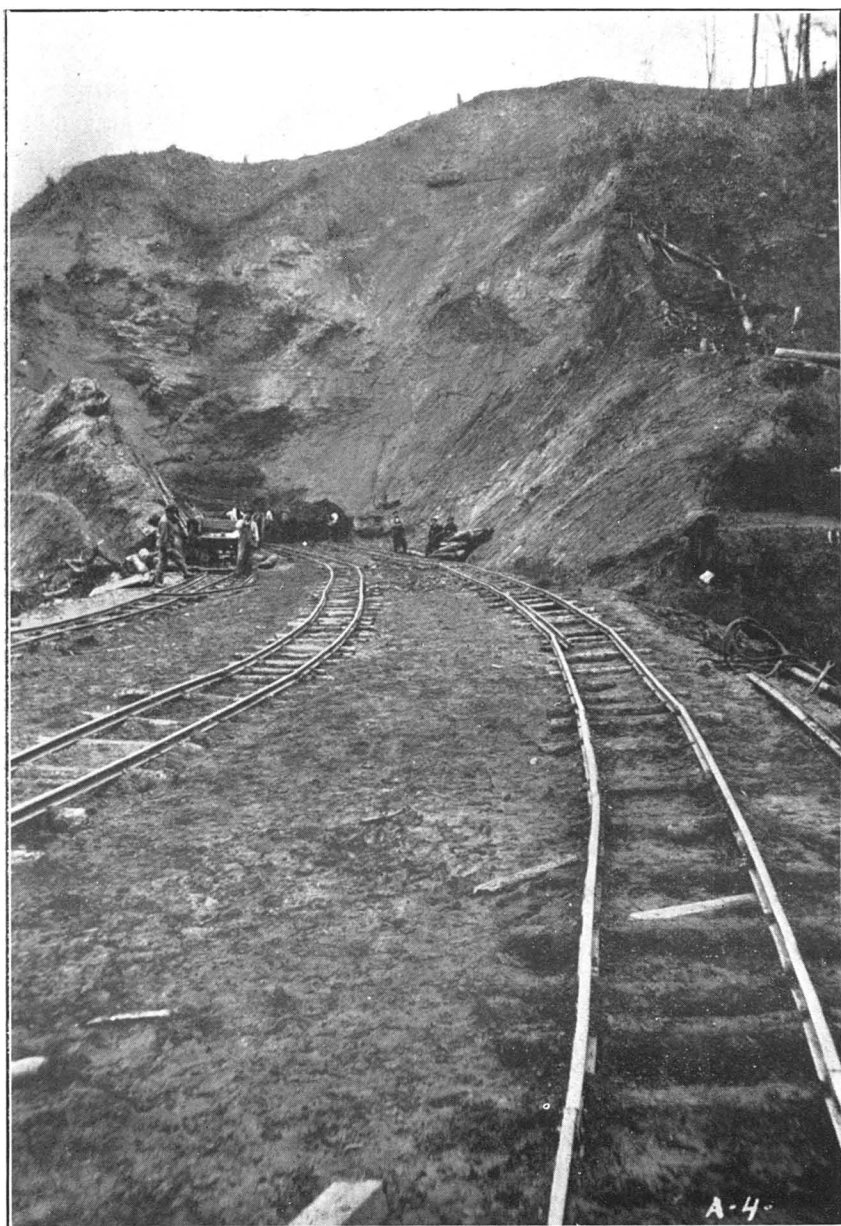
LAPRAIRIE

St-Constant.....	2	20' x 6"				
“	2	25' x 12"				
“	7	20' x 18"				
“	1	25' x 18"				

St-Constant.— <i>Suite</i>	4	20' x 12"				
“.....	5	20' x 12"				
“.....	1	17½' x 18"				
“.....	1	22½' x 18"				
“.....	1	22½' x 36"	24	Béton	\$301.95	\$100.65

L'ASSOMPTION

Repentigny.....	2	30' x 12"				
“.....	1	12½' x 12"				
“.....	1	17½' x 15"				
“.....	1	22½' x 9"	5	Béton	31.51	10.50
Lachenaie.....	1	20' x 18"	1	Béton	19.70	6.57
St-Lin.....	2	25' x 90"				
“.....	2	27½' x 12"				
“.....	3	20' x 12"				
“.....	3	17½' x 12"				
“.....	1	12½' x 12"				
“.....	1	15' x 24"				
“.....	1	25' x 15"				
“.....	8	25' x 12"				
“.....	5	22½' x 12"				
“.....	1	40' x 12"				
“.....	1	45' x 12"				
“.....	1	25' x 24"				
“.....	1	17½' x 15"				
“.....	1	27½' x 36"	31	Béton	508.50	169.49
St-Henri-de-Mascouche.....	3	22½' x 9"				
“.....	1	22½' x 18"				
“.....	1	22½' x 30"				
“.....	1	22½' x 24"				
“.....	1	22½' x 15"				
“.....	1	30' x 18"				
“.....	1	7½' x 9"				
“.....	2	20' x 24"	11	Béton	215.70	71.90
St-Paul-l'Ermite.....	2	15' x 18"				
“.....	1	20' x 12"				
“.....	1	30' x 18"				
“.....	1	25' x 12"	5	Béton	74.86	24.95
St-Roch-l'Achigan.....	1	15' x 12"				
“.....	1	30' x 12"				
“.....	1	25' x 9"				
“.....	1	20' x 12"				



No 19.—Route Montréal-Québec. Donnacona (Portneuf). Tranchée exécutée en 1914. Rails installés spécialement pour le transport des déblais

St-Roch l'Achigan.— <i>Suite</i>	1	20' x 18"					
" ".....	2	12½' x 9"					
" ".....	2	27½' x 12"					
" ".....	1	30' x 18"	10	Béton	\$109.77	\$36.58	

LEVIS

St-Etienne-de-Lauzon.....	2	20' x 9"					
" ".....	2	20' x 6"					
" ".....	1	25' x 9"	5	Béton	31.93	10.64	

St-Nicolas, Sud.....	1	27' x 6"					
" ".....	2	18' x 9"					
" ".....	1	21' x 15"					
" ".....	1	30' x 6"					
" ".....	1	42' x 9"	6	Grès	40.68	13.56	

St-Nicolas.....	5	15' x 6"					
".....	4	21' x 6"					
".....	1	21' x 24"					
".....	2	24' x 24"					
".....	1	12' x 12"					
".....	3	21' x 12"					
".....	1	24' x 15"					
".....	1	21' x 18"					
".....	3	24' x 6"					
".....	2	15' x 9"					
".....	3	21' x 9"					
".....	1	27' x 9"					
".....	1	15' x 12"					
".....	2	21' x 15"					
".....	1	12' x 18"					
".....	1	24' x 18"	32	Grès			
".....	1	23½' x 4"					
".....	1	23½' x 8"					
".....	2	26½' x 6"					
".....	1	20½' x 36"	5	Acier	292.22	97.40	

St-Jean-Chrysostôme.....	1	34½' x 12"	1	Béton	18.55	6.18	
--------------------------	---	------------	---	-------	-------	------	--

L'ISLET

St-Roch-des-Aulnaies.....	1	20' x 24"					
" ".....	1	30' x 18"					
" ".....	1	20' x 9"	3	Béton	37.20	12.40	

LOTBINIERE

St-Jacques-de-Parisville.....	1	17½' x 15"				
“ “	1	20' x 18"				
“ “	1	30' x 30"				
“ “	2	20' x 9"	5	Béton	\$98.30	\$32.76
St-Antoine-de-Tilly.....	1	33' x 9"				
“ “	1	48' x 9"				
“ “	1	24' x 6"				
“ “	2	27' x 9"				
“ “	1	24' x 12"	6	Grès	60.24	20.08
St-Sylvestre.....	3	20' x 18"	3	Béton	63.30	21.10
Leclercville, village.....	2	25' x 18"				
“ “	1	20' x 12"	3	Béton	50.50	16.83
St-Flavien.....	2	20' x 9"	2	Béton	17.70	5.90
St-Louis.....	6	22½' x 7"				
“	1	32½' x 7"				
“	1	15' x 9"				
“	1	17½' x 9"				
“	3	20' x 9"				
“	1	25' x 9"				
“	4	27½' x 9"				
“	1	30' x 9"				
“	3	20' x 12"				
“	7	22½' x 12"				
“	10	25' x 12"				
“	1	30' x 12"				
“	1	32½' x 12"				
“	1	22½' x 24"				
“	2	27½' x 24"				
“	1	5' x 15"				
“	6	20' x 15"				
“	4	25' x 15"				
“	1	27½' x 15"				
“	1	40' x 15"				
“	3	20' x 18"				
“	4	22½' x 18"				
“	2	25' x 18"				
“	3	27½' x 18"				
“	1	27½' x 18"				
“	1	30' x 21"				
“	1	20' x 24"				
“	1	30' x 24"				
“	1	27½' x 21"				

St-Louis.— <i>Suite</i>	1	17½' x 17"						
"	2	22½' x 10"						
"	1	17½' x 12"						
"	6	25' x 12"						
"	2	27½' x 12"						
"	1	17½' x 15"						
"	1	27½' x 15"						
"	4	22½' x 9"						
"	1	25' x 18"						
"	4	27½' x 18"						
"	1	27½' x 24"						
"	1	32½' x 24"						
"	1	30' x 26"						
"	1	32½' x 36"	100	Béton	\$1,648.67	\$549.55		

St-Edouard.....	1	20' x 9"						
"	1	22½' x 9"						
"	1	17½' x 6"						
"	2	20' x 12"						
"	2	22½' x 12"						
"	1	22½' x 36"						
"	2	20' x 15"						
"	2	22½' x 15"						
"	1	45' x 18"						
"	1	20' x 21"						
"	1	35' x 24"	15	Béton	240.10	80.03		

Ste-Philomène-de-Fortierville.....	1	20' x 15"						
"	1	17½' x 12"						
"	1	20' x 24"						
"	1	17½' x 18"						
"	1	15' x 15"						
"	1	12½' x 12"	6	Béton	65.15	21.71		

MASKINONGE

St-Joseph.....	1	16' x 36"						
"	1	26' x 12"	2	Béton	67.40	22.46		

MONTMORENCY

Ste-Pétronille.....	4	30' x 9"	4	Béton	42.40	14.33		
---------------------	---	----------	---	-------	-------	-------	--	--

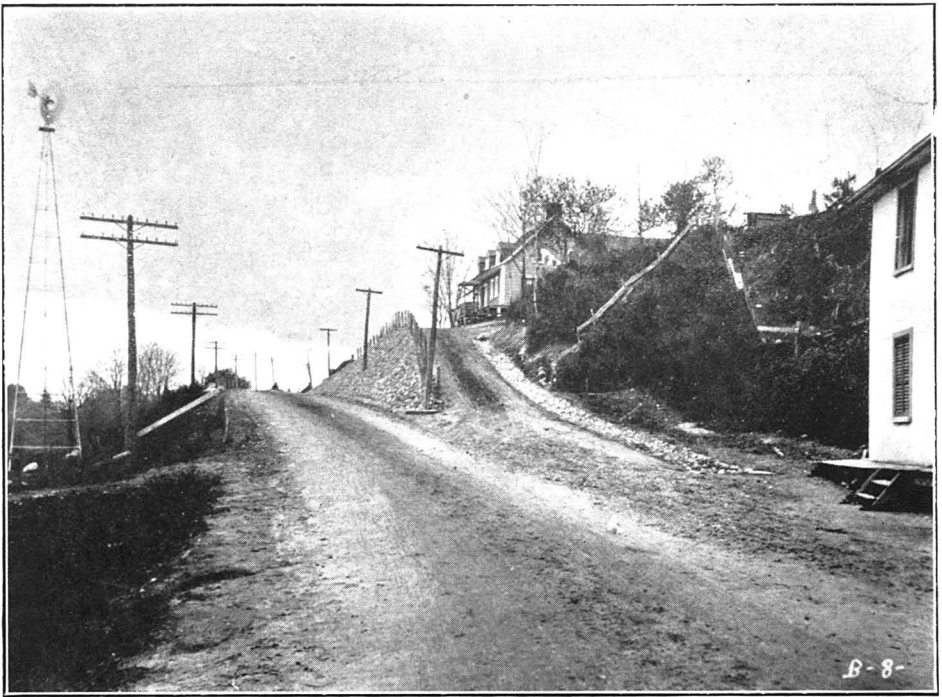
MEGANTIC

N.-D.-de-Lourdes.....	6	22½' x 12"						
"	1	20' x 12"						

N.-D. de Lourdes.— <i>Suite</i>	1	22½' x 12"				
" "	1	20' x 24"				
" "	2	22½' x 9"				
" "	2	25' x 9"	13	Béton	\$151.12	\$50.40
St-Antoine-de-Pontbriand	3	15' x 8"				
" "	1	22½' x 18"				
" "	1	20' x 18"				
" "	1	20' x 24"	5	Fer	118.59	39.56

MISSISQUOI

St-Thomas	3	18' x 8"				
"	1	18' x 12"				
"	3	18' x 10"	7	Acier	72.18	24.06
Farnham-Ouest	1	15' x 6"				
" "	3	21' x 6"				
" "	1	26' x 6"				
" "	1	36' x 6"				
" "	1	36' x 7"				
" "	1	72' x 8"				
" "	1	104' x 8"				
" "	1	21' x 9"				
" "	1	15' x 10"				
" "	2	16' x 12"				
" "	5	18' x 12"				
" "	1	19' x 12"				
" "	1	20' x 12"				
" "	7	21' x 12"				
" "	5	24' x 12"				
" "	2	25' x 12"				
" "	4	30' x 12"				
" "	1	40' x 12"				
" "	1	43' x 12"				
" "	1	71' x 12"				
" "	1	63' x 12"				
" "	2	22' x 14"				
" "	1	18' x 6"				
" "	3	18' x 8"				
" "	2	16' x 8"				
" "	3	21' x 8"				
" "	2	22' x 8"				
" "	1	36' x 8"				
" "	3	16' x 10"				
" "	6	18' x 10"				
" "	2	19' x 10"				
" "	6	21' x 10"				



No 20.—Route Montréal-Québec. Les-Ecureuils (Portneuf). A droite, en haut du talus, l'ancien chemin. A gauche, nouveau chemin, macadamisé en 1914



No 21.—Route Montréal-Québec. Même endroit que celui de la photogravure précédente. Vue faisant voir spécialement le mur en pierres sèches qui protège le talus. Travail fait en 1914

Farnham-Ouest.— <i>Suite</i>	1	23' x 10"						
" ".....	2	24' x 10"						
" ".....	1	30' x 10"						
" ".....	1	40' x 10"						
" ".....	2	42' x 10"						
" ".....	1	63' x 10"						
" ".....	1	45' x 14"						
" ".....	1	19' x 15"						
" ".....	1	27' x 15"						
" ".....	3	21' x 18"						
" ".....	2	16' x 24"						
" ".....	1	20' x 24"						
Pont Boisvert.....		7' x 7½' x 16'						
" Cutter.....		9' x 7½' x 21'						
" Eglise.....	11½'	x 7½' x 21'						
" Darley.....		9' x 7½' x 21'						
" Chevalier.....	4½'	x 4½' x 21½'						
" Clouâtre.....		10' x 7' x 21'						
" Audet.....	4' x 8' x 18'		97	Béton	\$2,863.10	\$600.00		

MONTCALM

St-Esprit.....	3	25' x 18"						
" ".....	1	12½' x 18"						
" ".....	1	33' x 9"						
" ".....	2	27' x 9"						
" ".....	1	21' x 9"						
" ".....	1	7½' x 12"	9	Grès	71.31	23.77		
Ste-Marie-Salomé.....	1	25' x 9"						
" ".....	1	27½' x 12"						
" ".....	1	45' x 12"						
" ".....	1	27½' x 24"						
" ".....	3	20' x 12"						
" ".....	1	15' x 18"						
" ".....	1	45' x 36"						
" ".....	1	30' x 12"	10	Béton	235.66	78.55		

MONTMAGNY

St-Pierre.....	1	17½' x 6"						
" ".....	1	25' x 15"						
" ".....	2	20' x 6"						
" ".....	2	22½' x 12"	6	Béton	45.62	15.20		

Canton Montminy	1	17½' x 6"				
"	1	17½' x 9"				
"	2	17½' x 12"				
"	1	22½' x 20"				
"	4	17½' x 18"				
"	1	20' x 30"				
"	1	20' x 6"				
"	2	17½' x 10"				
"	2	20' x 12"				
"	1	25' x 15"				
"	2	17½' x 24"	18	Béton	\$282.18	\$94.06
Berthier	1	27' x 9"	1	Grès		
"	1	20' x 24"	1	Béton	30.83	10.28

NICOLET

St-Wenceslas	1	22½' x 18"				
"	1	22½' x 9"	2	Béton	31.35	10.45
Ste-Perpétue	2	20' x 18"				
"	2	20' x 12"				
"	1	30' x 12"				
"	1	20' x 24"				
"	1	22½' x 24"				
"	1	15' x 12"	8	Béton	102.60	34.20
St-Grégoire	1	17½' x 30"				
"	1	17½' x 18"				
"	1	22½' x 12"				
"	1	17½' x 24"	4	Béton	73.75	24.58
Ste-Angèle-de-Laval	1	25½' x 24"				
"	1	25½' x 8"				
"	1	15½' x 15"				
"	1	25½' x 18"				
"	7	25½' x 12"	11	Béton	268.95	87.32
St-Léonard	1	20' x 9"				
"	1	17½' x 12"				
"	1	20' x 12"				
"	1	20' x 30"	4	Béton	53.00	17.66
Bécancourt	1	15' x 12"				
"	1	20' x 15"				
"	1	27½' x 12"				
"	1	22½' x 12"	4	Béton	34.29	11.43

Ste-Sophie-de-Lévrard.....	1	26' x 18"	1	Acier		
“ “	3	27' x 9"				
“ “	1	15' x 12"	4	Béton	\$45.00	\$15.00
Village Laval.....	1	36' x 10"	1	Acier	21.50	7.16
St-Samuel-de-Horton.....	1	20' x 6"				
“ “	2	22½' x 6"				
“ “	1	30' x 12"				
“ “	2	22½' x 15"				
“ “	3	22½' x 9"				
“ “	4	22½' x 12"				
“ “	1	25' x 12"				
“ “	5	22½' x 24"	19	Béton	227.25	75.75
Ste-Brigitte.....	1	30' x 18"				
“	1	20' x 14"	2	Béton	34.00	11.33
St-Jean-Baptiste.....	1	25' x 12"				
“	1	15' x 12"				
“	1	20' x 9"				
“	1	12½' x 9"				
“	1	20' x 18"				
“	1	15' x 9"				
“	3	24' x 6"				
“	1	30' x 9"				
“	1	20' x 24"	11	Grès		
“	1	22' x 48"	1	Béton	134.50	45.83

OTTAWA

Canton Maniwaki.....	1	25' x 6"				
“ “	1	32½' x 6"				
“ “	1	32½' x 10"				
“ “	1	30' x 10"	4	Béton	30.25	10.08
Canton Hull-Est.....	1	35' x 12"				
“ “	1	25' x 6"				
“ “	1	20' x 8"				
“ “	1	32½' x 6"				
“ “	2	40' x 8"				
“ “	1	75' x 27"	7	Béton	152.40	50.80

PONTIAC

Canton Litchfield.....	1	100' x 24"				
“ “	1	28' x 24"				
“ “	1	28' x 15"	3	Acier		

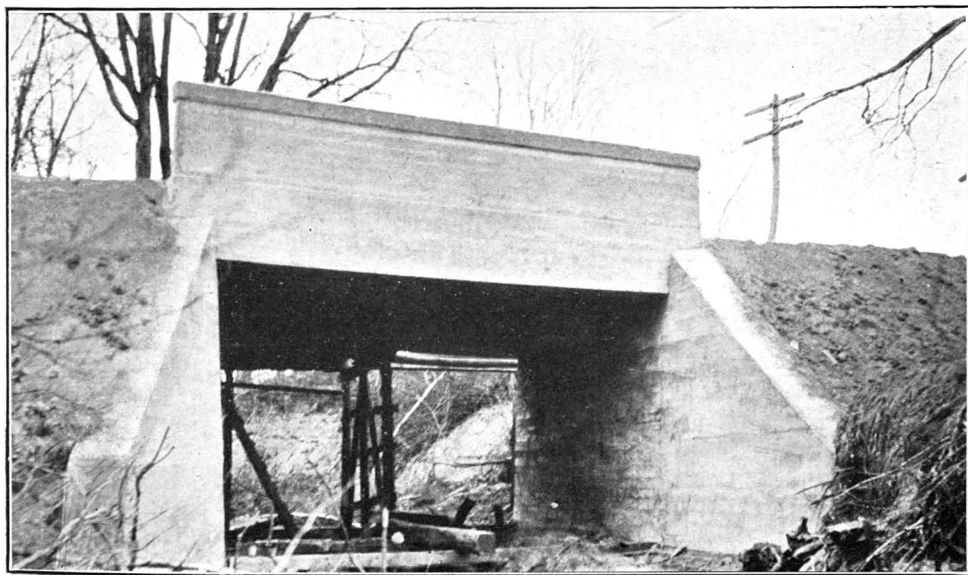
Canton Litchfield.— <i>Suite</i>	1	50' x 12"				
“ “	1	25' x 12"	2	Béton	\$261.99	\$87.33

PORTNEUF

St-Charles-des-Grondines.....	4	20' x 9"				
“ “	2	20' x 12"				
“ “	1	22½' x 15"				
“ “	3	20' x 18"				
“ “	1	20' x 30"	11	Béton	184.95	61.65
St-Basile.....	5	15' x 9"				
“	2	24' x 9"				
“	1	60' x 9"				
“	2	20' x 12"				
“	1	30' x 12"				
“	3	20' x 15"				
“	1	20' x 18"				
“	3	22½' x 24"				
“	1	40' x 24"				
“	22	18' x 9"				
“	2	27' x 9"				
“	1	15' x 12"				
“	3	21' x 12"				
“	1	15' x 15"				
“	1	25' x 15"				
“	1	25' x 18"				
“	5	25' x 24"				
“	6	21' x 9"				
“	1	45' x 9"				
“	8	18' x 12"				
“	1	27' x 12"				
“	2	18' x 15"				
“	1	40' x 15"				
“	1	20' x 24"	75	Béton	1,106.31	368.77
N.-D.-de-Portneuf.....	5	20' x 24"				
“ “	1	20' x 27"				
“ “	9	20' x 10"	15	Béton	153.00	51.00
Ste-Jeanne-de-Neuville, village.....	1	17½' x 6"				
“ “	1	15' x 8"				
“ “	5	17½' x 8"				
“ “	7	23' x 8"				
“ “	2	22½' x 10"				
“ “	5	20' x 10"				
“ “	1	17½' x 12"				



No 22.—Route Montréal-Québec. Batiscan. Macadam fait en 1914



No 23.—Route Montréal-Québec. Champlain. Pont sur la rivière Pépin (1914)

Ste-Jeanne-de-Neuveville.— <i>Suite</i>	3	20' x 12"				
“ “	1	17½' x 15"				
“ “	1	22½' x 15"				
“ “	5	20' x 15"				
“ “	1	25' x 15"				
“ “	3	20' x 18"				
“ “	2	17½' x 24"				
“ “	2	20' x 24"				
“ “	1	22½' x 24"				
“ “	1	22½' x 30"	42	Béton	\$525.76	\$175.25
St-Raymond, paroisse.....	1	27' x 20"				
“ “	1	24' x 10"	2	Grès	47.46	15.82
St-Casimir.....	2	25' x 9"	2	Grès	15.00	5.00

QUEBEC

Beauport.....	1	17' x 24"				
“	1	20½' x 30"	2	Béton	55.20	18.40
St-Gabriel-Ouest.....	2	14' x 8"				
“ “	4	16' x 12"				
“ “	1	16' x 15"				
“ “	1	16' x 8"				
“ “	1	14' x 10"	9	Grès	107.43	35.81

RICHELIEU

St-Joseph-de-Sorel.....	2	20' x 18"				
“ “	1	15' x 12"				
“ “	1	20' x 12"	4	Béton	43.60	14.53
Ste-Victoire.....	2	25' x 12"				
“	1	20' x 12"				
“	1	20' x 9"				
“	1	25' x 9"				
“	1	17½' x 9"				
“	1	22½' x 9"				
“	1	27½' x 9"				
“	1	17½' x 12"				
“	1	25' x 18"				
“	1	17½' x 18"				
“	1	17½' x 36"				
“	1	20' x 15"				
“	1	15' x 30"				
“	1	17½' x 24"	15	Béton	189.00	63.00

St-Ours.....	3	20' x 9"				
".....	2	25' x 9"				
".....	1	20' x 6"				
".....	1	25' x 6"				
".....	11	20' x 12"				
".....	1	17½' x 15"				
".....	1	25' x 15"				
".....	1	22½' x 18"				
".....	2	40' x 24"				
".....	1	22½' x 30"				
".....	2	22½' x 9"				
".....	1	27½' x 9"				
".....	1	22½' x 6"				
".....	1	17½' x 12"				
".....	2	25' x 12"				
".....	2	20' x 15"				
".....	5	20' x 18"				
".....	1	22½' x 24"				
".....	1	20' x 30"	40	Béton	\$474.00	\$158.00
St Roch.....	1	35' x 6"				
".....	1	22½' x 12"				
".....	1	45' x 12"				
".....	1	15' x 18"				
".....	1	30' x 24"				
".....	1	17½' x 12"				
".....	1	30' x 12"				
".....	1	47½' x 15"				
".....	1	20' x 24"	9	Béton	159.00	53.00
St Antoine-de-Padoue.....	1	20' x 12"				
".....	1	17½' x 12"				
".....	1	25' x 24"				
".....	2	20' x 9"				
".....	1	20' x 24"				
".....	2	20' x 36"				
".....	1	20' x 30"				
".....	1	22½' x 15"				
".....	1	25' x 12"				
".....	1	30' x 12"				
".....	1	30' x 9"				
".....	1	20' x 18"				
".....	1	20' x 12"				
".....	1	27½' x 24"				
".....	2	22' x 36"	18	Béton	458.98	152.99
St-Denis.....	1	27½' x 12"				
".....	4	20' x 12"				
".....	2	30' x 15"				

St-Denis.— <i>Suite</i>	2	22½' x 15"					
“.....	1	25' x 18"	10	Béton	\$146.33	\$48.78	
St-Robert.....	2	25' x 9"					
“.....	1	27½' x 9"					
“.....	1	20' x 18"					
“.....	1	20' x 36"	5	Béton	263.94	87.97	
St-Charles.....	1	25' x 9"					
“.....	1	10' x 9"					
“.....	6	25' x 12"					
“.....	1	12½' x 12"					
“.....	1	22½' x 15"					
“.....	1	50' x 15"					
“.....	2	25' x 18"					
“.....	2	30' x 18"					
“.....	1	20' x 27"					
“.....	1	30' x 27"					
“.....	1	30' x 24"					
“.....	1	20' x 12"					
“.....	1	22' x 12"					
“.....	2	27½' x 12"					
“.....	1	20' x 15"					
“.....	3	25' x 15"					
“.....	5	22½' x 15"					
“.....	2	27½' x 18"					
“.....	1	40' x 18"					
“.....	1	25' x 27"					
“.....	4	25' x 24"	39	Béton	562.48	187.49	

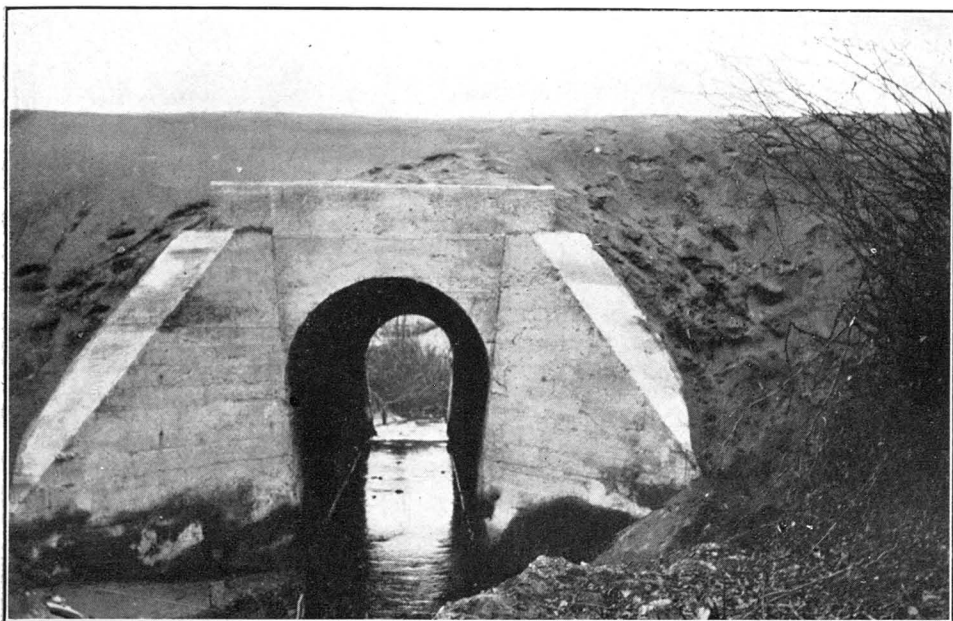
RICHMOND

Canton Windsor.....	1	20' x 84"	1	Béton	129.00	43.00	
St-Georges-de-Windsor.....	4	17½' x 12"					
“.....	2	15' x 12"	6	Béton	55.23	18.41	
Canton Cleveland.....	10	20' x 10"					
“.....	6	20' x 12"					
“.....	1	20' x 18"					
“.....	3	20' x 24"	20	Acier	306.40	102.13	
Village Kingsbury.....	1	95' x 12"					
“.....	1	33' x 9"	2	Grès	39.83	13.28	

Canton Stoke.....	2	18' x 12''						
“ “.....	1	18' x 18''						
“ “.....	1	30' x 24''						
“ “.....	2	18' x 15''						
“ “.....	1	18' x 24''	7	Acier	\$181.73	\$60.57		
Melbourne et Brompton-Gore.....	21	16' x 10''						
“ “.....	10	16' x 18''						
“ “.....	6	16' x 24''						
“ “.....	1	22' x 24''						
“ “.....	1	16' x 15''						
“ “.....	2	16' x 12''	41	Acier	581.70	193.90		

ROUVILLE

St-Jean-Baptiste.....	1	20' x 24''						
“ “.....	1	18' x 42''						
“ “.....	1	24' x 15''						
“ “.....	1	18' x 36''						
“ “.....	1	18' x 12''	5	Acier	318.58	104.52		
Ste-Marie-de-Monnoir.....	2	7' x 30''						
“ “.....	4	17½' x 30''						
“ “.....	2	28' x 30''						
“ “.....	19	21' x 30''						
“ “.....	4	24½' x 30''						
“ “.....	1	10½' x 30''	32	Fer	366.00	122.00		
Ste-Angèle-de-Monnoir.....	1	28' x 12''	1	Acier	23.24	7.74		
St-Paul-d'Abbotsford.....	2	24' x 48''						
“ “.....	1	30' x 20''						
“ “.....	1	22' x 12''						
“ “.....	1	22' x 18''						
“ “.....	1	24' x 20''						
“ “.....	1	22' x 8''						
“ “.....	1	18' x 18''						
“ “.....	2	22' x 24''						
“ “.....	1	40' x 30''	11	Fer				
“ “.....	1	22½' x 36''						
“ “.....	1	22½' x 24''						
“ “.....	1	22½' x 20''						
“ “.....	1	22½' x 15''						
“ “.....	1	27½' x 18''						
“ “.....	1	30' x 24''						
“ “.....	1	27½' x 20''						
“ “.....	1	27½' x 12''						
“ “.....	1	22½' x 12''						
“ “.....	4	25' x 18''	13	Béton	784.42	261.47		



No 24.—Route Montréal-Québec. Pont en arche à la Pointe-du-Lac construit en 1914



No 25.—Route Montréal-Québec. Banlieue des Trois-Rivières. Macadam fait en 1914

ST-HYACINTHE

St-Bernard	2	27½' x 30"	2	Béton	\$86.90	\$28.96
St-Damase	1	18' x 22"				
"	1	22' x 12"				
"	1	20' x 10"				
"	1	22' x 20"	4	Acier	77.05	25.68
St-Jude	1	30' x 12"	1	Béton	14.00	4.66
La Présentation	1	17½' x 12"				
"	2	20' x 12"				
"	2	27½' x 12"				
"	1	15' x 18"				
"	4	25' x 18"				
"	1	30' x 30"				
"	2	25' x 42"				
"	7	22½' x 12"				
"	6	25' x 12"				
"	1	42½' x 12"				
"	1	22½' x 18"				
"	1	25' x 24"				
"	2	20' x 36"				
"	1	25' x 48"	32	Béton	878.13	292.70
Ste-Madeleine	3	20' x 48"				
"	1	18' x 10"				
"	2	20' x 24"				
"	5	19' x 8"				
"	1	25' x 8"				
"	1	24' x 12"				
"	1	25' x 18"				
"	1	19' x 24"				
"	1	18' x 8"	16	Acier	583.78	194.59

SAINT-JEAN

St-Paul-de-l'Ile-aux-Noix	1	42½' x 12"	1	Grès	10.63	3.54
St-Blaise	1	18' x 60"				
"	1	20' 84"				
"	1	38' 60"				
"	1	20' x 42"	4	Acier	606.80	207.27
St Luc	1	32' 72"				
"	1	32' x 48"	2	Acier	406.00	135.33

Ste-Marguerite-de-Blairfindie	10	25' x 12"				
"	3	20' x 12"				
"	1	22½' x 12"				
"	8	25' x 15"				
"	4	22½' x 15"				
"	3	25' x 18"				
"	1	25' x 24"				
"	1	30' x 60"				
"	3	27½' x 12"				
"	1	20' x 12"				
"	1	32½' x 12"				
"	2	27½' x 12"				
"	1	20' x 15"				
"	1	22½' x 24"				
"	1	27½' x 24"	41	Béton	\$701.00	\$233.65

SAINT-MAURICE.

Yamachiche	1	22½' x 36"				
"	1	12½' x 18"				
"	1	22½' x 12"				
"	1	15' x 15"				
"	1	17½' x 12"				
"	1	35' x 18"				
"	2	15' x 6"				
"	1	17½' x 12"				
"	1	20' x 24"				
"	1	20' x 18"	11	Grès	170.60	56.85
"	2	17½' x 9"				
"	1	20' x 18"				
"	1	36' x 6"				
"	1	17½' x 10"				
"	1	17½' x 9"				
"	1	12½' x 12"	7	Grès	61.85	20.61
Trois-Rivières, paroisse	2	22½' x 12"				
"	1	22½' x 24"				
"	1	27½' x 30"				
"	1	22½' x 12"	5	Béton	146.60	48.87
Pointe-du-Lac	1	30' x 18"	1	Béton	22.20	7.40

SHEFFORD

Ste-Pudentienne, paroisse	11	25' x 10"				
"	3	25' x 15"				
"	3	25' x 18"	17	Grès		
"	1	25' x 36"				
"	1	16' x 36"				
"	1	16' x 48"	3	Acier	333.68	111.22

Canton Stukely-Nord.....	2	20' x 9"					
" ".....	5	20' x 12"					
" ".....	4	20' x 15"					
" ".....	1	22½' x 15"					
" ".....	6	20' x 20"	18	Grès	\$166.80	\$55.27	
St-Cécile-de-Milton.....	1	15' x 6"					
" ".....	1	15' x 18"					
" ".....	1	10' x 12"					
" ".....	1	20' x 12"					
" ".....	2	20' x 16"	6	Béton			
" ".....	1	14' x 12"					
" ".....	1	16' x 18"					
" ".....	1	16' x 24"					
" ".....	1	28' x 24"					
" ".....	1	16' x 12"					
" ".....	2	20' x 18"					
" ".....	1	20' x 24"					
" ".....	2	16' x 48"	10	Acier	318.80	106.27	
St-Joachim.....	1	40' x 30"	1	Béton	88.60	29.53	
Canton Roxton.....	1	14' x 18"					
" ".....	2	22' x 8"					
" ".....	1	14' x 10"					
" ".....	1	14' x 12"					
" ".....	2	20' x 12"					
" ".....	2	22' x 15"					
" ".....	1	18' x 18"					
" ".....	1	16' x 20"					
" ".....	2	18' x 24"					
" ".....	4	18' x 8"					
" ".....	4	16' x 8"					
" ".....	3	16' x 12"					
" ".....	3	18' x 12"					
" ".....	1	14' x 15"					
" ".....	1	16' x 18"					
" ".....	1	20' x 18"					
" ".....	1	16' x 24"					
" ".....	1	20' x 24"	32	Fer	510.96	170.32	
Canton Sheffield.....	1	16' x 24"					
" ".....	1	16' x 48"	2	Acier	79.68	26.56	

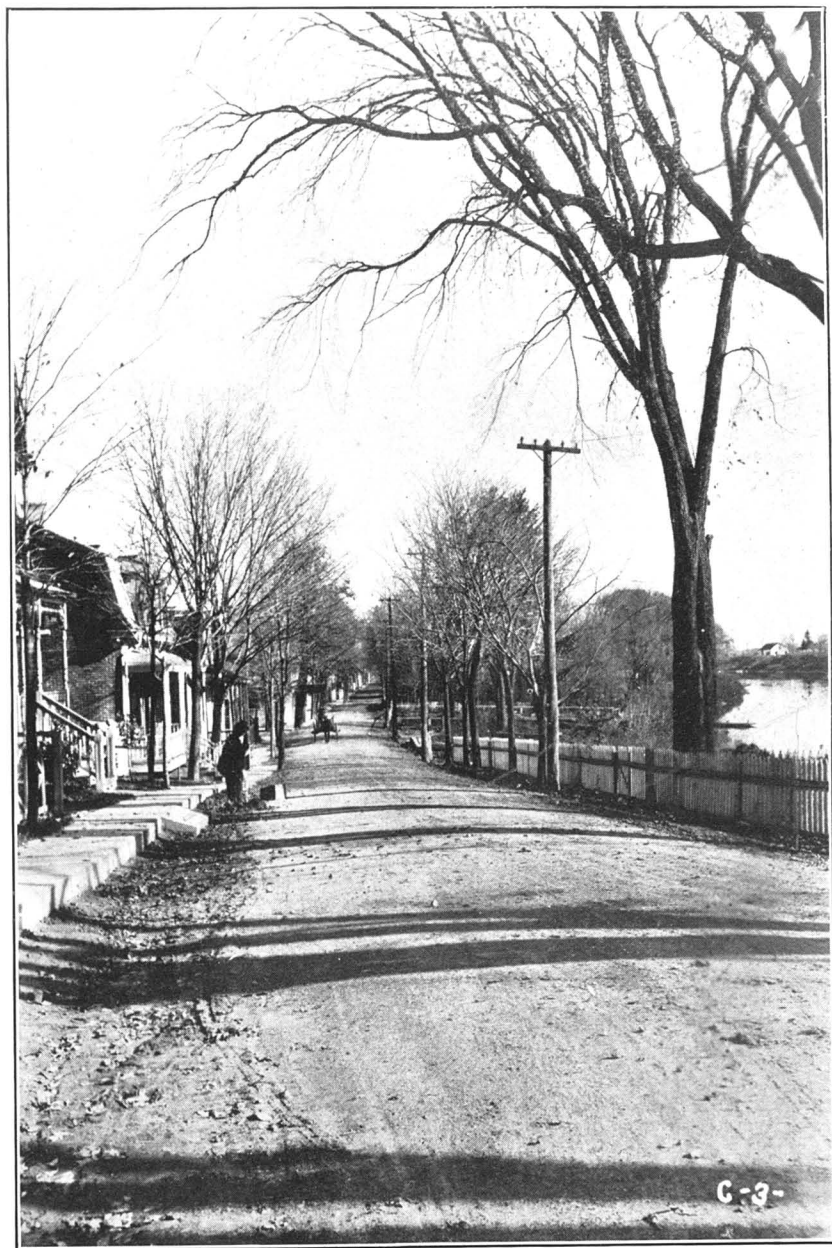
SHERBROOKE (comté municipal)

Canton Compton.....	2	20' x 12"					
" ".....	1	20' x 18"					

Canton Compton	<i>Suite</i>	8	20' x 10"					
"	".....	7	20' x 18"					
"	".....	2	22' x 18"					
"	".....	2	24' x 12"					
"	".....	1	24' x 24"					
"	".....	1	20' x 12"					
"	".....	1	6' x 30"					
"	".....	1	22' x 42"					
"	".....	15	20' x 12"					
"	".....	10	20' x 15"					
"	".....	3	24' x 12"					
"	".....	2	22' x 12"					
"	".....	1	26' x 24"	57	Acier	\$993.08	\$331.02	
Village Compton	.....	2	20' x 8"					
"	".....	1	20' x 15"					
"	".....	1	20' x 18"					
"	".....	2	24' x 20"					
"	".....	2	20' x 12"					
"	".....	1	30' x 15"					
"	".....	2	20' x 20"					
"	".....	1	20' x 30"	12	Acier	253.90	84.63	
Canton Orford	.....	2	16' x 18"					
"	".....	2	16' x 10"					
"	".....	3	16' x 12"					
"	".....	1	22' x 8"					
"	".....	1	20' x 36"					
"	".....	1	16' x 10"					
"	".....	1	20' x 20"					
"	".....	1	22' x 20"					
"	".....	1	18' x 24"	13	Acier	215.00	71.94	
St-Elie-d'Orford	.....	1	21' x 12"	1	Grès	8.40	2.80	
Canton Marston	.....	4	16' x 18"					
"	".....	5	16' x 10"					
"	".....	6	16' x 12"					
"	".....	2	18' x 60"	17	Acier	323.68	107.89	

SOULANGES

St-Clet	.....	1	20' x 36"	1	Béton	48.00	16.00	
St-Zotique, village	.....	5	24' x 24"					
"	".....	4	24' x 24"					
"	".....	1	30' x 24"	10	Acier	358.32	119.44	



No 26.—Route Montréal-Québec. Village de l'Assomption. Macadam fait en 1914

St-Télesphore.....	1	20' x 30"					
“.....	1	20' x 14"					
“.....	1	25' x 15"	3	Béton	\$60.25	\$20.08	
St-Joseph.....	5	25' x 12"	5	Acier	85.00	28.33	
St-Polycarpe.....	1	20' x 12"					
“.....	1	25' x 12"					
“.....	1	30' x 24"					
“.....	2	25' x 12"	5	Acier			
“.....	1	27½' x 24"	1	Béton	170.50	56.82	

STANSTEAD

St-Herménégilde.....	1	20' x 24"					
“.....	1	16' x 24"					
“.....	1	16' x 18"					
“.....	1	20' x 12"					
“.....	1	24' x 24"					
“.....	1	20' x 18"					
“.....	2	17' x 15"					
“.....	1	16' x 12"	9	Acier	223.09	74.36	
Village Hatley.....	1	38' x 12"					
“.....	1	20' x 8"					
“.....	1	28' x 18"					
“.....	1	22' x 12"	4	Acier	68.20	22.73	
Barnston, canton.....	3	16' x 8"					
“.....	3	18' x 8"					
“.....	8	18' x 8"					
“.....	1	8' x 8"					
“.....	1	8' x 10"					
“.....	1	10' x 10"					
“.....	7	18' x 12"					
“.....	10	18' x 15"					
“.....	2	10' x 15"					
“.....	2	18' x 18"					
“.....	1	18' x 20"					
“.....	3	18' x 12"					
“.....	1	20' x 15"					
“.....	1	8' x 24"					
“.....	2	16' x 24"					
“.....	1	10' x 8"					
“.....	1	16' x 10"					
“.....	1	18' x 10"					
“.....	4	16' x 12"					
“.....	5	16' x 15"					

Barnston	Suite	2	8' x 15"					
"		2	16' x 18"					
"		1	16' x 20"					
"		1	16' x 24"					
"		2	18' x 15"					
"		1	8' x 24"	67	Acier	\$782.48	\$260.83	
Canton Hatley		3	20' x 10"					
"	"	1	20' x 12"					
"	"	2	20' x 15"					
"	"	3	18' x 15"					
"	"	1	16' x 12"					
"	"	2	22' x 12"					
"	"	1	16' x 15"					
"	"	3	20' x 18"	16	Fer	230.90	76.96	
Village de Dixville		3	18' x 10"					
"	"	1	60' x 24"					
"	"	1	18' x 15"					
"	"	1	20' x 10"					
"	"	1	6' x 18"					
"	"	2	26' x 10"					
"	"	1	20' x 18"					
"	"	1	16' x 10"					
"	"	1	20' x 20"	12	Fer	232.62	77.54	
Village de Hatley-Nord		1	28' x 10"					
"	"	1	28' x 15"					
"	"	1	28' x 8"					
"	"	1	24' x 10"	4	Fer			
"	"	1	38' x 9"					
"	"	1	30' x 9"					
"	"	1	32' x 10"					
"	"	1	20' x 12"					
"	"	1	20' x 10"					
"	"	1	36' x 15"					
"	"	1	36' x 6"					
"	"	1	15' x 10"	8	Grès	152.12	50.71	

TEMISCOUATA

St-Eloi		1	12½' x 30"	1	Béton	25.00	8.33	
N.-D.-du-Portage		2	20' x 6"	2	Grès			
"	"	2	22½' x 6"					
"	"	7	22½' x 9"					
"	"	2	22½' x 12"					
"	"	1	22½' x 18"					
"	"	2	22½' x 24"	14	Béton	199.00	66.33	

St-Clément.....	2	20' x 12''				
“.....	2	20' x 18''	4	Béton	\$68.69	\$22.89
St-Mathias-de-Cabano.....	1	16½' x 9''				
“.....	5	21' x 9''				
“.....	1	16½' x 12''				
“.....	3	21' x 12''				
“.....	1	42' x 12''	11	Béton	144.75	48.25

TERREBONNE

New-Glasgow, village.....	1	36' x 8''	1	Acier	14.93	4.97
Ste-Anne-des-Plaines.....	1	20' x 48''	1	Acier	99.30	33.10
St-Louis.....	1	21' x 6''				
“.....	1	24' x 6''	2	Grès	10.50	3.50

VAUDREUIL

St-Lazare.....	1	20' x 18''				
“.....	4	25' x 12''				
“.....	1	20' x 24''				
“.....	7	20' x 12''				
“.....	9	20' x 18''	22	Béton		
“.....	1	12' x 18''				
“.....	1	26' x 48''				
“.....	1	30' x 60''				
“.....	2	25' x 18''				
“.....	4	20' x 24''				
“.....	1	20' x 30''				
“.....	1	24' x 30''				
“.....	1	20' x 15''				
“.....	1	26' x 12''				
“.....	1	23' x 18''				
“.....	1	26' x 24''				
“.....	1	30' x 30''				
“.....	1	28' x 42''				
“.....	1	24' x 24''	18	Acier	1,253.25	417.74

VERCHERES

Varennès, paroisse.....	1	20' x 30''				
“.....	1	60' x 30''				
“.....	1	20' x 24''	3	Béton	222.44	74.15

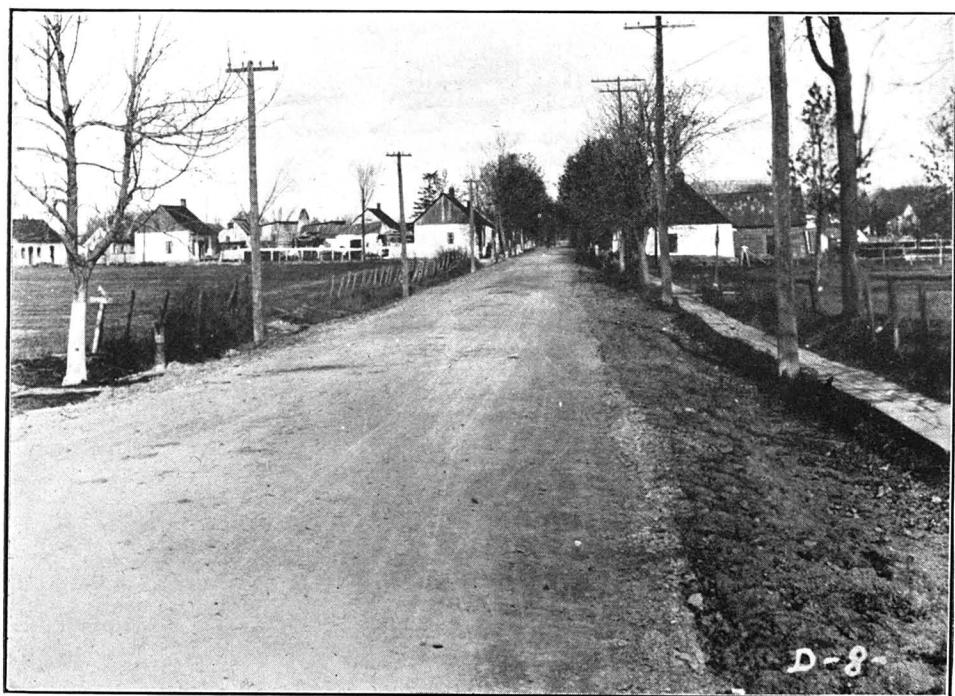
Varennés, village.....	1	30' x 12"	1	Béton	\$14.96	\$4.98
St-Julie.....	1	20' x 48"				
".....	1	18' x 24"				
".....	1	20½' x 12"	3	Acier	148.23	49.41
St-Marc.....	24	17½' x 12"				
".....	9	17½' x 18"				
".....	1	25' x 18"				
".....	4	20' x 12"				
".....	1	20' x 18"				
".....	8	17½' x 9"	47	Béton	383.85	127.95

WOLFE

St-Camille.....	2	20' x 9"				
".....	4	22½' x 9"				
".....	2	25' x 9"				
".....	1	15' x 10"				
".....	2	30' x 10"				
".....	1	17½' x 12"				
".....	4	22½' x 12"				
".....	3	20' x 18"				
".....	4	22½' x 18"				
".....	3	25' x 20"				
".....	2	20' x 24"				
".....	2	20' x 27"	30	Grès	371.77	123.92
Canton Weedon.....	1	16' x 15"				
" ".....	1	20' x 30"				
" ".....	2	16' x 15"				
" ".....	1	16' x 12"				
" ".....	1	16' x 24"				
" ".....	1	16' x 18"	7	Acier	200.32	66.77
Dudswell, Sud.....	3	18' x 12"				
".....	1	24' x 12"				
".....	1	15' x 16"				
".....	1	21' x 16"				
".....	2	18' x 20"				
".....	2	18' x 24"				
".....	2	21' x 12"				
".....	1	36' x 12"				
".....	4	18' x 16"				
".....	1	24' x 16"				
".....	1	36' x 20"	19	Grès	135.30	45.10



No 27 —Saint-Eustache, paroisse (Deux-Montagnes). Chemin de la Petite-Rivière.
Macadam fait en 1914



28. —Saint-Eustache, village (Deux-Montagnes). Rue Saint-Louis. Macadam fait en 1914

Lac-Weedon.....	1	17½' x 24"	1	Béton	\$30.12	\$10.04
-----------------	---	------------	---	-------	---------	---------

YAMASKA

St-Bonaventure.....	1	25' x 18"	1	Béton	25.00	8.33
---------------------	---	-----------	---	-------	-------	------

St-Michel.....	1	17½' x 30"				
".....	1	15' x 9"				
".....	1	22½' x 12"	3	Béton	41.50	13.83

St-Elphège.....	1	20' x 18"				
".....	1	17½' x 12"				
".....	1	35' x 24"				
".....	1	22½' x 12"				
".....	1	17½' x 18"				
".....	1	20' x 24"				
".....	1	17½' x 24"	7	Béton	106.90	35.63

St-Antoine-de-la-Baie-du-Febvre.....	1	17½' x 14"				
".....	1	20' x 6"				
".....	1	25' x 24"				
".....	1	22½' x 24"				
".....	1	20' x 18"				
".....	1	15' x 12"				
".....	1	20' x 12"				
".....	2	20' x 24"				
".....	4	17½' x 18"				
".....	2	20' x 30"	15	Béton	245.60	81.86

2,469 pon-
ceaux \$44,206.35 \$14,411.94

SECTION 7

LOI DES BONS CHEMINS 1912

LISTE DES MUNICIPALITÉS QUI, DU 3 AVRIL 1912 AU 1ER DÉCEMBRE 1914, ONT BÉNÉFICIÉ DE LA LOI DES BONS CHEMINS, 1912.

* Le montant payé couvre le prix d'un outillage ou d'une partie d'outillage.

MUNICIPALITE	Montant que le trésorier de la province a été autorisé à payer	Montant payé
ARGENTEUIL		
Grenville, village.....	29,000.00	21,517.78*
St-Jérusalem, paroisse.....	30,000.00	24,310.65
Lachute, ville.....	20,000.00	11,690.00*
ARTHABASKA		
Arthabaska, ville.....	47,428.00	44,863.53*
Warwick, village.....	18,500.00	15,891.70*
Princeville, village.....	3,000.00	3,000.00
BAGOT		
Acton-Vale, ville.....	19,000.00	16,905.90*
St-Pie, village.....	15,000.00	
Upton, village.....	26,000.00	17,759.19*
St-Hugues, paroisse.....	25,000.00	13,047.33*
St-Dominique, village.....	4,553.25	
BEAUCE		
St-Joseph, village.....	14,000.00	14,000.00
Beauceville, ville.....	39,330.00	36,935.27*
St-Ephrem-de-Tring, village.....	4,208.55	
BEAUHARNOIS		
St-Stanislas-de-Kostska, paroisse.....	37,000.00	20,535.56*
St-Timothée, paroisse.....	75,000.00	68,225.92*
Salaberry-de-Valleyfield, ville.....	11,205.00	2,809.59
St-Louis-de-Gonzague, paroisse.....	43,000.00	40,147.60*

MUNICIPALITE	Montant que le trésorier de la province a été autorisé à payer	Montant payé
BELLECHASSE		
St-Raphael, paroisse	17,600.00	13,000.00
BONAVENTURE		
New-Richmond, canton.....	4,500.00	
BROME		
Knowlton, village.....	22,750.00	22,750.00
Brome, canton	25,000.00	3,512.00.
Farnham-Est, canton	20,000.00	15,575.56*
CHAMBLY		
Longueuil, ville.....	25,500.00	7,034.10
Boucherville, village	34,800.00	31,387.02*
Greenfield-Park, ville	28,350.00	27,464.65
St-Bruno-de-Montarville, paroisse	48,000.00	42,565.92
Boucherville, paroisse	63,148.00	60,582.05*
St-Basile-le-Grand, paroisse.....	25,000.00	15,000.00*
Montréal-Sud, ville	9,000.00	
St-Hubert, paroisse.....	13,000.00	2,254.74
CHAMPLAIN		
La-Tuque, ville.....	33,000.00	32,400.00*
St-Tite, ville	19,276.35	15,827.00*
St-Narcisse, paroisse	8,543.24	6,223.48
Ste-Thècle, village.....	7,185.00	7,185.00
Batiscan, paroisse	6,750.50	3,000.00
Grand'Mère, ville.....	8,000.00	
CHARLEVOIX		
Malbaie, village.....	31,300.00	28,000.00
St-Etienne-de-la-Malbaie, paroisse.....	14,253.00	12,483.90
Pointe-au-Pic, village	28,690.00	20,488.31

MUNICIPALITE	Montant que le trésorier de la province a été autorisé à payer	Montant payé
CHATEAUGUAY		
St-Joachim-de-Châteauguay, paroisse.....	55,000.00	54,451.35*
St-Jean-Chrysostôme, paroisse.....	51,300.00	51,299.94
St-Philomène, paroisse.....	40,000.00	35,178.26*
St-Malachie-de-Ormstown, paroisse.....	35,000.00	28,209.82
Ste-Martine, paroisse.....	40,000.00	31,472.81*
Très-St-Sacrement, paroisse.....	65,000.00	26,054.75*
St-Chrysostôme, village.....	23,379.00	17,022.05
St-Urbain-Premier, paroisse.....	25,000.00	12,903.90*
De-Léry, ville.....	17,000.00	
CHICOUTIMI		
Ste-Anne-de-Chicoutimi, village.....	8,000.00	8,000.00
Rivière-du-Moulin, village.....	16,275.00	13,340.65
Chicoutimi, ville.....	25,000.00	24,637.01
Bagotville, village.....	10,000.00	
Kénogami, village.....	10,000.00	5,896.31*
COMPTON		
Compton, canton.....	61,000.00	49,333.77*
Waterville, village.....	30,000.00	20,163.26*
Ste-Edwidge-de-Clifton, canton.....	30,550.00	24,910.96*
Ditton, canton.....	81,000.00	46,181.31*
Scotstown, ville.....	38,322.18	26,191.84*
DEUX-MONTAGNES		
St-Eustache, paroisse.....	60,000.00	52,421.37*
St-Joseph-du-Lac, paroisse.....	35,000.00	19,337.84*
St-Hermas, paroisse.....	38,000.00	37,302.65*
Ste-Scholastique, paroisse.....	48,000.00	43,210.99*
St-Augustin, paroisse.....	50,000.00	35,452.01*
St-Eustache, village.....	12,000.00	6,252.09
Ste-Scholastique, village.....	10,000.00	10,000.00*
DORCHESTER		
St-Anselme, paroisse.....	30,931.00	21,729.83*



No 29 —Ville-Marie (Pontiac) Chemin des Quinze avant le macadamisage



No 30.—Ville-Marie (Pontiac). Chemin des Quinze, après le macadamisage en 1914

MUNICIPALITE	Montant que le trésorier de la province a été autorisé à payer	Montant payé
DRUMMOND		
St-Germain-de-Grantham, paroisse.....	41,291.00	30,619.55
Grantham, canton.....	18,500.00	14,076.16
Drummondville, ville.....	20,074.00	20,074.00*
Notre-Dame-du-Bou-Conseil, paroisse.....	15,000.00	6,237.00*
FRONTENAC		
Mégantic, ville.....	20,000.00	13,435.98*
Lambton, village.....	12,452.20	11,702.20
St-Vital-de-Lambton, paroisse.....	43,500.00	35,670.21
St-Evariste-de-Forsyth.....	22,000.00	22,000.00*
St-Sébastien-d'Aylmer, paroisse.....	20,000.00	12,315.85
Chesham, canton.....	15,000.00	11,830.52
Winslow-Nord.....	25,000.00	16,828.66*
Winslow-Sud.....	32,000.00	14,278.22*
HUNTINGDON		
Huntingdon, village.....	50,000.00	25,863.25
Dundee, canton.....	70,000.00	31,114.63
Godmanchester, canton.....	95,000.00	73,441.12*
Hinchinbrooke, canton.....	75,000.00	75,000.00
Havelock, canton.....	25,000.00	19,552.42
St-Anicet, paroisse.....	79,000.00	54,516.09*
Hemmingford, village.....	5,505.00	
Elgin, canton.....	15,000.00	
Hemmingford, canton.....	31,000.00	27,502.64
Franklin, canton.....	15,000.00	8,837.00*
IBERVILLE		
St-Georges-de-Henryville, paroisse.....	30,000.00	21,357.44*
St-Sébastien, paroisse.....	30,000.00	21,946.33*
Iberville, ville.....	31,600.00	20,290.04*
St-Athanase, paroisse.....	20,000.00	13,009.32*

MUNICIPALITÉ	Montant que le trésorier de la province a été autorisé à payer	Montant payé
JACQUES-CARTIER		
Baconsfield, ville.....	44,500.00	35,000.00
Senneville, village.....	35,000.00	24,409.50
Cartierville, ville.....	22,000.00	18,999.95*
Ste-Geneviève-de-Pierrefonds, village.....	6,007.00	4,311.99*
Lasalle, ville.....	25,000.00	
Pointe-Claire, ville.....	25,000.00	25,000.00
JOLIETTE		
St-Félix-de-Valois, paroisse.....	7,045.00	7,045.00
Joliette, ville.....	23,405.00	
KAMOURASKA		
Ste-Hélène, paroisse.....	26,000.00	26,000.00
St-Pascal, paroisse.....	39,000.00	22,700.00
Ste-Anne-de-la-Pocatière, paroisse.....	7,313.33	7,313.33
Pohénégamook, canton.....	3,000.00	1,994.98
St-André, paroisse.....	25,000.00	
LABELLE		
Monte-Bello, village.....	42,066.91	27,500.00*
Papineauville, village.....	32,000.00	25,821.35*
Thurso, village.....	37,500.00	33,202.38*
L'Annonciation, village.....	6,500.00	6,500.00
Partie-Est-du-canton-Campbell.....	12,000.00	10,483.30
Buckingham, ville.....	16,000.00	16,000.00*
Mont-Laurier, village.....	19,500.00	15,512.92*
LAC ST-JEAN		
St-Bruno, village.....	11,630.64	11,630.64
N.-D.-d'Hébertville, village.....	9,984.00	9,077.47
Roberval, ville.....	34,843.60	33,674.95*
Hébertville-Station, village.....	24,517.54	24,517.54*
St-Jérôme, paroisse.....	25,000.00	12,110.78
St-Joseph-d'Alma, paroisse.....	30,000.00	21,367.67*

MUNICIPALITE	Montant que le trésorier de la province a été autorisé à payer	Montant payé
LAC-ST-JEAN—Suite		
St-Gédéon, paroisse.....	40,000.00	25,000.00*
Roberval, paroisse.....	75,000.00	63,630.24*
St-Félicien, village.....	17,640.26	17,640.26
St-Louis-de-Métabetchouan, paroisse.....	30,000.00	17,662.69*
St-Bruno.....	25,000.00	20,000.00*
Ste-Hedwidge, paroisse.....	20,000.00	12,000.00*
St-Prime, paroisse.....	36,000.00	25,000.00*
St-Félicien, partie nord-ouest.....	15,000.00	6,512.00*
St-Félicien, paroisse.....	30,000.00	19,927.82*
St-François-de-Salles, paroisse.....	15,000.00	
LAPRAIRIE		
St-Isidore, paroisse.....	25,000.00	18,737.73*
St-Constant, paroisse.....	36,000.00	26,941.89
Laprairie, paroisse.....	14,400.00	14,400.00
L'ASSOMPTION		
St-Paul-l'Ermite, paroisse.....	17,500.00	17,500.00
LAVAL		
St-Martin, paroisse.....	132,000.00	109,873.87*
Laval-des-Rapides, ville.....	20,000.00	7,012.00*
St-Vincent-de-Paul, paroisse.....	107,000.00	91,810.79*
Ste-Dorothée, paroisse.....	41,000.00	31,388.45*
Sault-au-Récollet, village.....	30,000.00	30,000.00
Sault-au-Récollet, paroisse.....	62,569.21	62,569.21*
St-François-de-Sales, paroisse.....	65,000.00	38,231.92*
Comté de Laval.....	90,000.00	75,355.12
Ste-Rose, village.....	31,727.00	29,858.10
St-Joseph-de-la-Rivière-des-Prairies, paroisse.....	25,000.00	23,713.71*
St-Léonard-de-Port-Maurice, paroisse.....	60,000.00	46,734.47
LEVIS		
N.-D.-du-P.-S.-de-Charny, paroisse.....	30,000.00	30,000.00*
Ste-Hélène-de-Breakeyville, paroisse.....	35,300.00	25,350.12*

MUNICIPALITE	Montant que le trésorier de la province a été autorisé à payer	Montant payé
LEVIS—Suite		
St-Romuald-d'Etchemin, paroisse.....	67,999.69	48,934.69*
St-Henri-de-Lauzon, paroisse.....	25,000.00	24,441.68*
L'ISLET		
Bonsecours, village.....	464.00	464.00
L'Islet, paroisse.....	12,000.00	10,664.81
LOTBINIERE		
St-Jean-Deschaillons, village.....	44,950.64	41,224.58
St-Agapitville, village.....	9,000.00	9,000.00
St-Flavien, village.....	3,000.00	2,863.30
Ste-Croix, paroisse.....	14,416.00	11,049.72
MATANE		
Ste-Marie-de-Sayabec, paroisse.....	35,993.91	31,136.92
St-Jacques-le-Majeur-de-Causapscal, paroisse.....	15,740.00	10,406.13
St-Benoît-Joseph-Labre-d'Amqui, paroisse.....	22,032.15	6,000.00
MEGANTIC		
Partie-Sud-du-Canton-Thetford.....	34,403.33	34,371.51
Plessisville, village.....	22,000.00	21,181.56*
Robertsonville, village.....	22,534.00	22,531.00
Black-Lake, ville.....	25,057.28	24,321.26*
Laurierville, village.....	14,828.07	13,659.77
Bernierville, village.....	20,595.41	19,764.11
Somerset-Sud, canton.....	24,000.00	14,211.29*
Thetford-Mines, ville.....	15,577.00	15,577.00
St-Antoine-de-Pontbriand, paroisse.....	15,355.50	15,355.50
Somerset-Nord, canton.....	5,225.00	5,222.45
Partie-Sud-du-Canton-Ireland.....	8,000.00	
MISSISQUOI		
Cowansville, village.....	37,500.00	35,945.86*
Dunham, canton.....	23,873.70	23,090.21*



No 31.—Sainte-Thècle, village (Champlain). Route de la station avant le macadamisage, en 1914



No 32.—Ste-Thècle, village (Champlain). Route de la station après le macadamisage en 1914

MUNICIPALITE	Montant que le trésorier de la province a été autorisé à payer	Montant payé
MISSISQUOI—Suite		
Sweetsburg, village.....	16,000.00	7,728.86
St-Thomas, paroisse.....	19,847.35	15,508.69*
Dunham, village.....	12,000.00	11,275.48
St-Pierre-de-Vérone-à-Pike-River.....	30,000.00	15,000.00*
Farnham, ville.....	11,643.00	9,254.83
St-Georges-de-Clarenceville, paroisse.....	17,000.00	12,000.00*
St-Ignace-de-Stanbridge, paroisse.....	14,000.00	3,863.96
Philipsburg, village.....	5,100.00	
N.-D.-de-Stanbridge, paroisse.....	25,000.00	11,894.01*
Bedford, ville.....	21,000.00	
Stanbridge, canton.....	10,000.00	
MONTCALM		
St-Jacques-de-l'Achigan, village.....	22,687.46	20,681.87
St-Jacques-de-l'Achigan, paroisse.....	21,560.00	12,245.37
St-Esprit, paroisse.....	20,000.00	2,347.34
MONTMAGNY		
Cap-St-Ignace, paroisse.....	35,000.00	24,874.65*
St-Thomas-de-la-Pointe-à-la-Caille, paroisse.....	13,000.00	6,000.00
St-François-de-Montmagny, paroisse.....	35,000.00	18,963.36
MONTMORENCY		
St-Joachim, paroisse.....	34,933.72	34,933.72
Ste-Famille, I.-O., paroisse.....	25,000.00	16,910.24
NAPIERVILLE		
St-Rémi, paroisse.....	63,000.00	44,278.92*
St-Rémi, village.....	35,360.86	31,512.00
St-Michel-Archange, paroisse.....	40,000.00	30,710.48*
St-Edouard-de-St-Georges, paroisse.....	30,000.00	30,000.00*
St-Cyprien-de-DeLéry, paroisse.....	45,000.00	30,874.93*

MUNICIPALITE	Montant que le trésorier de la province a été autorisé à payer	Montant payé
OTTAWA		
Pointe-à-Gatineau, village.....	34,906.00	34,211.79
Maniwaki, canton.....	23,000.00	
Hull, cité.....	22,430.00	10,220.10
Gracefield, ville.....	6,387.00	1,000.00
PONTIAC		
Campbell's-Bay, village.....	14,000.00	7,500.00
Fort-Coulonge, village.....	11,000.00	6,250.00
Chapeau, village.....	5,978.12	4,227.14
PORTNEUF		
St-Basile, paroisse.....	58,500.00	45,308.68*
St-Raymond, village.....	36,667.00	31,344.17*
St-Casimir, village.....	41,500.00	37,030.15*
St-Joséph-de-Deschambault, paroisse.....	35,000.00	33,067.54*
St-Augustin, paroisse.....	36,015.88	23,734.55*
Ste-Jeanne-de-Neuville, village.....	22,322.49	22,210.06
St-Charles-de-Grondines, village.....	8,367.00	8,367.00
Cap-Santé, paroisse.....	50,000.00	32,347.60*
St-Marc-des-Carrières, paroisse.....	41,335.00	31,108.90*
St-Charles-de-Grondines, paroisse.....	25,000.00	18,570.37*
QUEBEC		
Ste-Foy, paroisse.....	11,275.00	11,275.00
Montmorency, village.....	29,135.92	29,135.92
N.-D.-des-Laurentides, paroisse.....	56,176.00	46,176.00
St-Colomb-de-Sillery, paroisse.....	21,635.55	21,635.55
Stoneham et Tewkesbury, cantons.....	21,958.77	20,339.79
St-Félix-de-Cap-Rouge, paroisse.....	25,000.00	11,979.50
St-Dunstan-du-Lac-Beauport.....	11,310.00	10,096.71
Beauport, paroisse.....	11,908.00	2,072.02
RICHELIEU		
Sorel, cité.....	60,000.00	53,485.40*

MUNICIPALITE	Montant que le trésorier de la province a été autorisé à payer	Montant payé
RICHMOND		
Asbestos, village.....	22,984.31	22,984.31
St-François-Xavier-de-Brompton, paroisse.....	25,000.00	21,149.53*
Windsor-Mills, ville.....	30,132.00	18,845.67*
Richmond, ville.....	40,141.19	29,237.92*
Melbourne et Brompton-Gore.....	25,000.00	
Cleveland, canton.....	23,209.40	14,023.30
Bromptonville, ville.....	6,000.00	4,690.64
RIMOUSKI		
St-Germain-de-Rimouski, ville.....	18,000.00	3,878.45
ROUVILLE		
L'Ange-Gardien, paroisse.....	14,000.00	9,777.42
St-Césaire, village.....	29,500.00	10,257.08*
St-Césaire, paroisse.....	33,000.00	21,012.00*
Ste-Marie-de-Monnoir, paroisse.....	41,000.00	22,861.21*
Ste-Angèle-de-Monnoir.....	34,700.00	31,700.00*
St-Hilaire, village.....	20,190.00	10,000.00
St-Hilaire, paroisse.....	26,064.00	20,012.00
St-Paul-d'Abbotsford, paroisse.....	25,000.00	15,000.00*
Richelieu, village.....	12,000.00	6,762.00*
Marieville, ville.....	14,000.00	8,737.00*
St-Jean-Baptiste, paroisse.....	10,000.00	5,717.66
ST-HYACINTHE		
Ste-Marie-Madeleine, paroisse.....	5,000.00	
SHEFFORD		
Granby, village.....	26,880.00	9,970.00*
Ely, canton.....	31,000.00	22,481.59*
Granby, canton.....	15,000.00	

MUNICIPALITE	Montant que le trésorier de la province a été autorisé à payer	Montant payé
SOULANGES		
Côteau-du-Lac, village.....	13,900.00	13,886.56
Côteau-Station, village.....	15,000.00	
Soulanges, village.....	4,500.00	
St-Joseph-de-Soulanges, paroisse.....	25,000.00	11,145.38*
St-Clet, paroisse.....	20,000.00	
STANSTEAD		
Stanstead-Plain, village.....	25,000.00	21,625.76
Ste-Catherine-de-Hatley.....	32,000.00	28,970.04
Ayer's-Cliff, village.....	6,000.00	3,714.85
Barnston, canton.....	19,860.00	15,230.54
Coaticook, ville.....	11,000.00	6,492.78*
St-Herménégilde.....	15,000.00	6,512.00*
Magog, ville.....	15,000.00	5,833.83*
Magog, canton.....	10,000.00	
TEMISCAMING		
Ville-Marie, village.....	9,000.00	9,000.00
TEMISCOUATA		
N.-D.-du-Lac, paroisse.....	25,000.00	8,197.19
Fraserville, ville.....	25,000.00	19,419.93*
St-Mathias-de-Cabano, paroisse.....	3,662.00	1,905.74
St-Hubert, paroisse.....	8,000.00	4,970.27*
TERREBONNE		
Ste-Thérèse-de-Blainville, village.....	35,000.00	30,111.91*
Ste-Thérèse-de-Blainville, paroisse.....	47,283.00	42,984.27
Terrebonne, ville.....	31,000.00	29,753.58*
Ste-Agathe-des-Monts, village.....	30,000.00	25,000.00*
Ste-Agathe-des-Monts, paroisse.....	27,000.00	22,341.78*
St-Louis-de-Terrebonne, paroisse.....	6,000.00	3,012.00



No 33.—Canton de Brome (Brome). “Valley Road” gravelage fait en 1914



No. 34.—Dunham (Missisquoi). Chemin allant à Cowansville. Macadam fait en 1914

MUNICIPALITE	Montant que le trésorier de la province a été autorisé à payer	Montant payé
TROIS-RIVIERES		
Trois-Rivières, cité.....	20,250.00	8,246.67
VAUDREUIL		
St-Michel-de-Vaudreuil.....	123,000.00	72,622.64*
Rigaud, ville.....	24,000.00	12,307.83*
Dorion, village.....	10,412.16	10,412.16
Ste-Madeleine-de-Rigaud, paroisse.....	70,000.00	54,872.44*
Como, village.....	32,000.00	29,857.94
Pointe-Fortune, village.....	23,081.99	20,038.47
Ste-Jeanne-de-l'Isle-Perrot, paroisse.....	40,000.00	31,202.29*
Très-St-Rédempteur, paroisse.....	23,000.00	16,961.85*
Ste-Marthe, paroisse.....	25,000.00	15,221.11*
Vaudreuil, village.....	3,293.20	
VERCHERES		
Verchères, paroisse.....	45,000.00	37,834.86*
Belœil, paroisse.....	15,000.00	12,512.23*
Ste-Julie, paroisse.....	36,765.00	31,995.77*
Belœil, village.....	22,900.00	22,900.00
Varennnes, village.....	12,000.00	7,000.00
St-Marc-de-Cournoyer, paroisse.....	20,000.00	6,012.00*
Contrecoeur, paroisse.....	5,951.00	5,951.00
WOLFE		
D'Israeli, village.....	43,350.00	25,196.94*
Marbleton, village.....	17,105.50	11,739.00
Weedon-Centre.....	3,000.00	1,345.08
YAMASKA		
Baieville, village.....	13,985.00	13,985.00
St-Antoine-de-la-Baie-du-Febvre, paroisse.....	14,198.36	14,198.36
St-Guillaume, paroisse.....	9,000.00	6,345.46
St-Guillaume, village.....	7,000.00	5,633.77
Pierreville, village.....	8,000.00	8,000.00
	\$ 8,000,283.67	\$ 5,814,420.35

Travaux faits par les municipalités plus haut mentionnées:

Macadam.	595.59 milles
Gravelage.	132.08 "
Macadam au gravier.	0.6 "
Pavage en béton.	11. "
Macadam au bitume.	14.36 "
Macadam au tarvia.	3.64 "
Empierrement.	2.15 "

Total. 759.42 milles

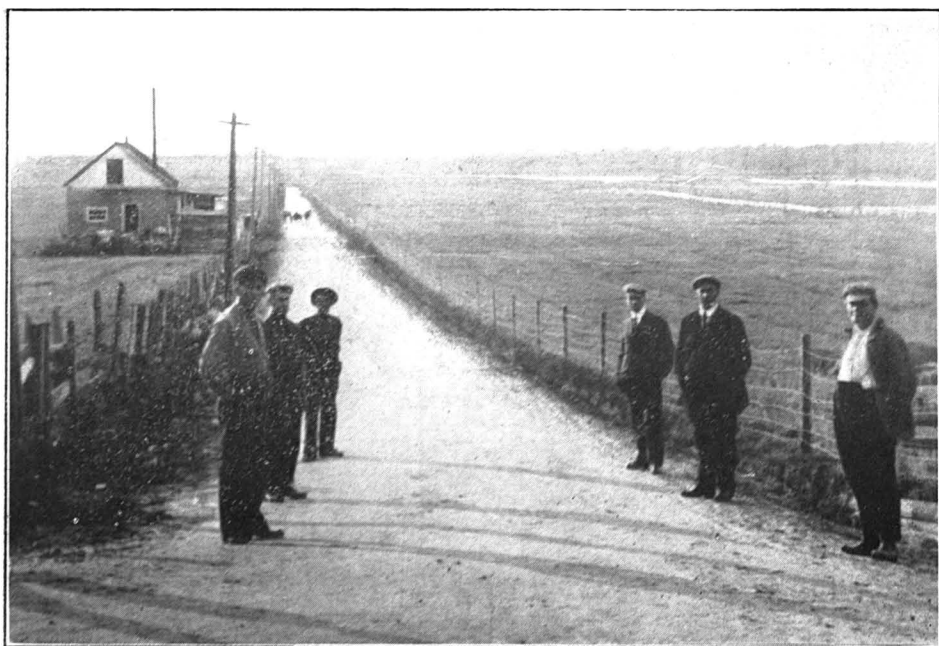
En outre, à même le montant total payé, 135 municipalités ont acheté des machines.

SECTION 8

(A) LONGUEUR DU MACADAM FAIT AVEC LES OUTILLAGES DU MINISTÈRE
DE LA VOIRIE DURANT LA SAISON DES TRAVAUX DE 1914

Outillages	MUNICIPALITES	Longueur
No 1	St-Louis, Co. Terrebonne	15,317 pieds.
2	Ste-Thérèse, Co. Terrebonne	9,445 "
3	St-Charles, Co. Bellechasse	11,268 "
4	St-Cyrille de Wendover, Co. Drummond	7,196 "
5	Village Malbaie, Co. Charlevoix	4,793 "
6	Châteauguay, Co. Châteauguay	4,227 "
	Ste-Scholastique, Co. Deux-Montagnes	5,466 "
7	St-Bonaventure, Co. Yamaska	5,077 "
	St-Guillaume, Co. Yamaska	2,556 "
8	Chambly-Paroisse, Co. Chambly	5,950 "
	St-Hubert, Co. Chambly	8,625 "
9	St-Félix-de-Valois, Co. Joliette	5,781 "
	Ville de Léry, Co. Châteauguay	825 "
10	St-Jacques-de-L'Achigan, Co. Montcalm	8,201 "
11	St-François, Co. Montmagny	9,441 "
12	Warwick, village, Co. Arthabaska	13,292 "
13	Laprairie, paroisse, Co. Laprairie	6,703 "
14	Causapscal, Co. Matane	10,491 "
15	Sayabec, Co. Matane	15,495 "
16	Sweetsburg, village, Co. Missisquoi	6,260 "
	Wickham-West, Co. Drummond	1,969 "
17	St-Agapitville, Co. Lotbinière	11,666 "
18	Stanstead-Plain, Co. Stanstead	5,696 "
	Campbell's-Bay, Co. Pontiac	4,874 "
19	Stoneham, Co. Québec	8,770 "
20	St-Antoine-de-Pontbriand, Co. Mégantic	9,427 "
21	St-Constant, Co. Laprairie	12,515 "
22	St-Rémi, village, Co. Napierville	5,345 "
23	Longueuil, paroisse, Co. Chambly	5,996 "
	St-Hubert, Co. Chambly	2,549 "
24	Dunham, village, Co. Missisquoi	11,296 "
25	Chambly, paroisse, Co. Chambly	6,040 "
26	Rivière-du-Moulin, Co. Chicoutimi	3,847 "
27	Lambton, paroisse, Co. Frontenac	14,215 "
28	St-Hubert, Co. Chambly	10,675 "
29	Pointe-Fortune, Co. Vaudreuil	10,910 "
	Vaudreuil, village, Co. Vaudreuil	4,085 "

Outillages	MUNICIPALITES	Longueur
No 30	St-Bruno, Co. Chambly	16,178 pds.
31	Laurierville, Co. Mégantic	4,425 "
	Somerset-Nord, Co. Mégantic	7,869 "
32	Pointe-Gatineau, Co. Wright	3,450 "
	Ste-Thècle, Co. Champlain	5,074 "
33	St-Joachim, Co. Montmorency	6,735 "
	St-Esprit, Co. Montcalm	3,730 "
34	Pierreville, Co. Yamaska	13,317 "
35	Pointe-à-Pic, Co. Charlevoix	10,844 "
36	St-Grégoire, village, Co. Montmorency	4,198 "
37	Coteau-du-Lac, Co. Soulanges	4,165 "
	Ville de Rigaud, Co. Vaudreuil	4,874 "
38	St-Constant, paroisse, Co. Laprairie	17,325 "
39	St-Sébastien, Co. Frontenac	8,685 "
40	St-Félicien, village, Co. Lac-St-Jean	9,631 "
41	St-Eustache, paroisse, Co. Deux-Montagnes	10,866 "
42	Ville-Marie, Co. Pontiac	8,748 "
43	Fort-Coulonge, Co. Pontiac	3,802 "
	Gracefield, Co. Ottawa	3,135 "
44	Notre-Dame-des-Laurentides, Co. Québec	1,740 "
	Lac Beauport, Co. Québec	11,030 "
45	St-Germain-de-Grantham, Co. Drummond	11,361 "
46	Ste-Thérèse, Co. Terrebonne	11,705 "
47	Marbleton, Co. Wolfe	1,470 "
	Amqui, village, Co. Matane	5,727 "
48	Sillery, Co. Québec	8,405 "
49	Pont-Rouge, Co. Portneuf	8,312 "
	Batiscan, Co. Champlain	4,150 "
50	St-Jacques-de-L'Achigan, Co. Montcalm	5,646 "
	St-Alphonse, Co. Chicoutimi	500 "
51	Boucherville, Co. Chambly	14,900 "
52	St-Jean-Deschaillons, Co. Lotbinière	7,574 "
53	Canton Grantham, Co. Drummond	9,530 "
54	Ste-Croix, Co. Lotbinière	12,825 "
55	Bernierville, Co. Mégantic	502 "
	Longueuil, paroisse, Co. Chambly	6,267 "
56	Village Varennes, Co. Verchères	6,714 "
57	Canton Chesham, Co. Frontenac	8,691 "
		571,180 "
		Soit 108.178 milles



No 35.—Saint-Agapitville, village (Lotbinière) Macadam fait en 1914



No 36.—Abbotsford (Rouville). Gravelage fait en 1914

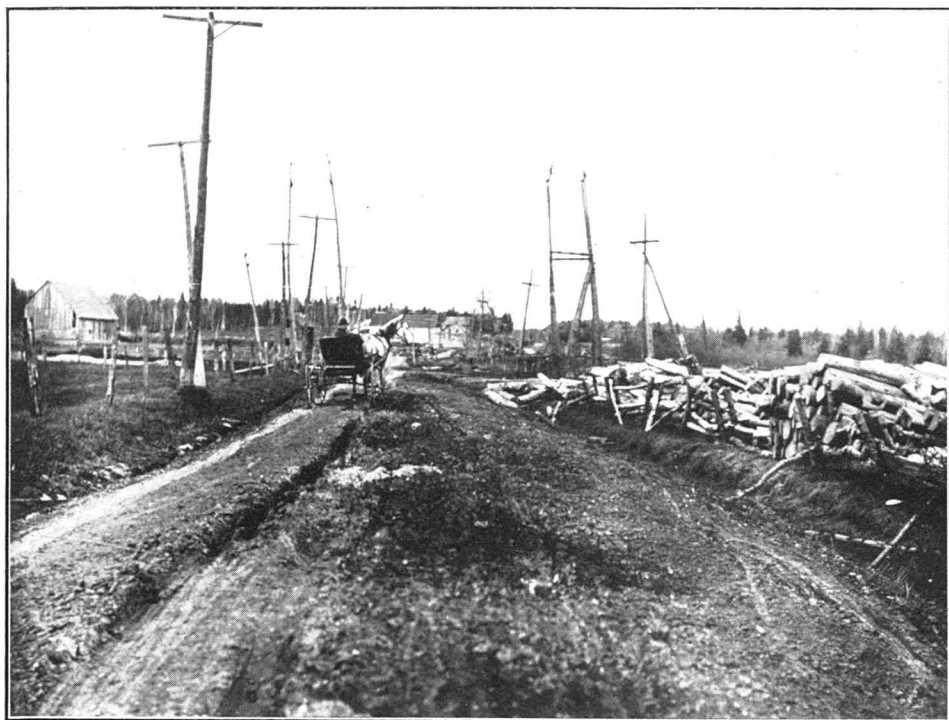
(B)—LONGUEUR DU MACADAM FAIT EN 1914 PAR LES MUNICIPALITÉS
QUI ONT ACHETÉ DES OUTILLAGES

COMTES	MUNICIPALITES	LONGUEUR
Argenteuil.....	St-Jérusalem.....	11,939 pieds
“.....	Grenville.....	10,785 “
Bagot.....	St-Hugues, paroisse.....	4,751 “
Beauce.....	Beauceville.....	5,284 “
“.....	St-Evariste.....	15,536 “
Beauharnois.....	St-Timothée.....	37,264 “
“.....	Ville de Valleyfield.....	3,874 “
Brome.....	Farnham-Est.....	9,195 “
Chambly.....	Longueuil, ville (béton).....	6,485 “
“.....	Boucherville, paroisse.....	23,965 “
“.....	Greenfield-Park, ville.....	4,074 “
“.....	Boucherville, village.....	7,184 “
“.....	St-Basile-le-Grand.....	7,142 “
Champlain.....	St-Tite, ville.....	7,811 “
“.....	Grand'Mère (tarvia).....	1,778 “
Châteauguay.....	Ste-Philomène.....	15,882 “
“.....	Châteauguay, paroisse.....	16,329 “
“.....	St-Urbain.....	6,769 “
“.....	Ste-Martine.....	11,760 “
Chicoutimi.....	Kénogami, village.....	3,455 “
Compton.....	Waterville, village.....	5,683 “
“.....	Ste-Edwidge-de-Clifton.....	11,097 “
“.....	Scotstown.....	9,947 “
“.....	Canton Compton.....	10,792 “
“.....	St-Malo-d'Auckland.....	10,758 “
“.....	La-Patrie.....	5,927 “
Deux-Montagnes.....	St-Eustache, paroisse.....	20,106 “
“.....	St-Augustin, paroisse.....	16,356 “
“.....	St-Hermas.....	16,833 “
“.....	St-Joseph-du-Lac.....	7,160 “

COMTES	MUNICIPALITES	LONGUEUR
Dorchester.....	St-Anselme.....	6,686 pieds
Drummond.....	Drummondville.....	8,815 "
Frontenac.....	Winslow-Nord.....	8,086 "
".....	Winslow-Sud.....	9,707 "
".....	Ville de Mégantic.....	2,472 "
Iberville.....	Ville d'Iberville.....	7,609 "
".....	St-Athanase, paroisse.....	6,327 "
".....	St-Sébastien.....	6,605 "
".....	Henryville.....	9,580 "
Jacques-Cartier.....	Cartierville (bitume).....	5,532 "
".....	Beaconsfield (bitume).....	7,413 "
".....	Pointe-Claire (bitume).....	17,790 "
Joliette.....	Ville de Joliette (asphalte).....	1,732 "
Labelle.....	Mont-Laurier.....	4,828 "
".....	Thurso, village.....	5,100 "
".....	Montebello.....	4,975 "
".....	Papineauville.....	2,155 "
".....	Ville Buckingham (tarvia).....	12,972 "
Lac-St-Jean.....	St-Joseph-d'Alma.....	11,642 "
".....	St-Jérôme.....	4,750 "
".....	Roberval, paroisse (1).....	16,701 "
".....	Roberval, paroisse (2).....	18,150 "
".....	St-Félicien, paroisse.....	7,590 "
".....	St-Bruno.....	11,932 "
".....	St-Prime.....	9,272 "
".....	St-Gédéon.....	19,303 "
".....	St-Louis-de-Métabetchouan.....	10,517 "
".....	Notre-Dame-de-la-Dorée.....	3,550 "
Laprairie.....	St-Isidore.....	11,250 "
Lévis.....	St-Henri.....	11,285 "
".....	Breakeyville.....	4,050 "
".....	Notre-Dame-de-Charny.....	11,978 "

COMTES	MUNICIPALITES	LONGUEUR
Mégantic.....	Plessisville.....	283 pieds
“.....	Somerset-Sud.....	9,218 “
“.....	Thetford-Mines.....	15,840 “
“.....	Black-Lake.....	4,585 “
Missisquoi.....	Clarenceville.....	7,257 “
“.....	St-Pierre-de-Vérone.....	7,434 “
“.....	St-Thomas.....	6,402 “
“.....	Notre-Dame-de-Stanbridge.....	3,339 “
“.....	Farnham, village.....	6,402 “
“.....	Canton Dunham.....	13,964 “
“.....	Cowansville.....	15,722 “
“.....	Dunham, village.....	10,514 “
Montmagny.....	Cap-St-Ignace.....	15,373 “
Napierville.....	St-Rémi, village.....	22,062 “
“.....	St-Rémi, paroisse.....	24,074 “
“.....	St-Edouard.....	14,346 “
“.....	St-Michel-Archange.....	17,997 “
“.....	St-Cyprien.....	23,190 “
Portneuf.....	St-Marc-des-Carrières.....	11,085 “
“.....	Deschambault.....	16,336 “
“.....	St-Raymond.....	9,365 “
“.....	St-Augustin.....	10,918 “
“.....	St-Basile.....	19,032 “
“.....	Grondines.....	12,860 “
Richmond.....	St-François-Xavier-de-Brompton.....	6,341 “
“.....	Windsor-Mills.....	10,044 “
“.....	Canton Cleveland.....	7,809 “
Rouville.....	Ste-Angèle-de-Monnoir.....	12,932 “
“.....	Maréville.....	3,548 “
“.....	St-Césaire, village.....	838 “
“.....	St-Césaire, paroisse.....	4,647 “
“.....	Ste-Marie-de-Monnoir.....	9,386 “
Richelieu.....	Richelieu, village.....	11,640

COMTES	MUNICIPALITES	LONGUEUR
Shefford.....	Granby.....	5,536 “
“.....	Canton Ely.....	8,468 “
Stanstead.....	St-Herménégilde.....	2,360 “
Terrebonne.....	St-Louis-de-Terrebonne.....	15,317 “
“.....	Ste-Thérèse, village.....	11,537 “
“.....	Ste-Agathe-des-Monts, paroisse.....	8,312 “
“.....	Ste-Agathe-des-Monts, village.....	17,269 “
“.....	Ville de Terrebonne.....	7,572 “
Vaudreuil.....	Village Como.....	10,212 “
“.....	Ile-Perrot, paroisse.....	25,628 “
“.....	Ste-Madeleine-de-Rigaud.....	21,408 “
“.....	Pointe-Fortune.....	10,910 “
“.....	Village Dorion.....	1,565 “
“.....	St-Rédempteur.....	8,720 “
“.....	Ste-Marthe.....	10,090 “
“.....	Vaudreuil' village.....	17,217 “
“.....	Vaudreuil, paroisse.....	34,800 “
Verchères.....	St-François-Xavier.....	10,800 “
“.....	Belœil.....	5,746 “
“.....	Ste-Julie.....	11,875 “
“.....	Contrecoeur.....	5,201 “
Wolfe.....	Village d'Israéli.....	1,123 “
“.....	Marbleton, village.....	1,470 “
	Total.....	1,222,931 pieds
117 municipalités		Soit 231.61 milles



No 37.—Saint-Antoine-de-Pontbriand (Mégantic). Avant le macadamisage



No. 38.—St-Antoine-de-Pontbriand (Mégantic). Le même chemin après le macadamisage en 1914

(C)—LONGUEUR DU MACADAM FAIT EN 1914 DANS LES MUNICIPALITÉS
PAR LES ENTREPRENEURS

COMTES	MUNICIPALITES	LONGUEUR
Argenteuil.....	Lachute.....	5,596 pieds
Bagot.....	Upton, village.....	32,138 "
".....	Acton-Vale.....	9,534 "
Beauharnois.....	St-Stanislas-de-Kostka.....	12,408 "
".....	St-Louis-de-Gonzague.....	30,161 "
Châteauguay.....	Howick.....	26,003 "
".....	St-Jean-Chrysostôme, par.....	17,350 "
".....	St-Malachie-d'Ormstown.....	23,760 "
".....	St-Jean-Chrysostôme, village.....	12,499 "
Chicoutimi.....	Ville de Chicoutimi.....	3,912 "
Deux-Montagnes.....	St-Eustache, village.....	9,045 "
".....	Ste-Scholastique, village.....	10,449 "
".....	Ste-Scholastique paroisse.....	15,601 "
Huntingdon.....	St-Anicet.....	48,000 "
".....	Hemmingford.....	31,809 "
".....	Huntingdon.....	61,515 "
".....	Godmanchester.....	13,623 "
".....	Havelock.....	34,129 "
".....	Dundee.....	48,353 "
".....	Hinchinbrooke.....	53,953 "
Jacques-Cartier.....	Ste-Geneviève-de-Pierrefonds (asphalte).....	3,254 "
Laval.....	St-Martin.....	67,056 "
".....	Laval-des-Rapides.....	1,795 "
".....	Rivière-des-Prairies.....	16,956 "
".....	St-François-de-Sales.....	28,625 "
".....	Montée Ste-Rose (béton).....	18,546 "
".....	Sault-au-Récollet, village (béton).....	11,676 "
".....	Village Ste-Rose.....	14,460 "
".....	St-Vincent-de-Paul.....	51,547 "
".....	St-Léonard-de-Port-Maurice.....	31,237 "
".....	Ste-Dorothée.....	15,939 "

COMTES	MUNICIPALITES	LONGUEUR
Lévis.....	St-Romuald.....	26,407 pds.
Montmorency.....	Ste-Famille, I. O.....	13,636 "
Portneuf.....	St-Casimir.....	11,558 "
".....	Cap-Santé.....	21,087 "
Québec.....	St-Félix-du-Cap-Rouge.....	7,074 "
Richelieu.....	Ville de Sorel.....	11,566 "
Richmond.....	Ville de Richmond.....	8,889 "
Soulanges.....	St-Joseph-des-Cèdres.....	7,296 "
Ottawa.....	Ville de Hull.....	6,146 "
	Longueur totale.....	874,788 "

40 municipalités.

Soit 165.68 milles

SECTION 9

GRAVELAGE FAIT EN 1914 (longueur)

MUNICIPALITES	Longueur gravelée
ARTHABASKA	
Princeville.....	11,620 pieds.
St-Christophe.....	2,016 "
BAGOT	
St-Dominique, village.....	924 "
" paroisse.....	942 "
Ste-Christine.....	1,600 "
BEAUCE	
Lambton, paroisse.....	8,740 "
St-Sébastien.....	2,142 "
BELLECHASSE	
St-Raphael.....	25,318 "
St-Valier.....	5,376 "
St-Gabriel.....	7,200 "
St-Gervais.....	1,610 "
BROME	
Sutton, village.....	2,640 "
Canton Brome.....	12,083 "
BONAVENTURE	
St-Bonaventure.....	2,616 "
St-Godefroy.....	2,430 "
CHAMPLAIN	
St-Narcisse.....	12,480 "
Ste-Anne-de-la-Pérade.....	608 "

MUNICIPALITES	Longueur gravelée
CHARLEVOIX	
Baie-St-Paul, paroisse.....	2,880 pieds.
CHICOUTIMI	
Canton Tremblay.....	700 “
St-Honoré.....	400 “
Rivière-du-Moulin, village.....	5,881 “
St-Dominique-de-Jonquières.....	400 “
COMPTON	
La-Patrie.....	23,655 “
Bury.....	1,862 “
Newport.....	4,250 “
DORCHESTER	
Ste-Hénédine.....	5,376 “
St-Isidore, village.....	2,520 “
DRUMMOND	
Notre-Dame-du-Bon-Conseil.....	4,327 “
HUNTINGDON	
Canton Franklin.....	11,520 “
FRONTENAC	
Ville Mégantic.....	5,400 “
Winslow-Sud.....	1,275 “
ILES DE LA MADELEINE	
Etang-du-Nord.....	5,100 “
Hâvre-aux-Maisons.....	4,690 “



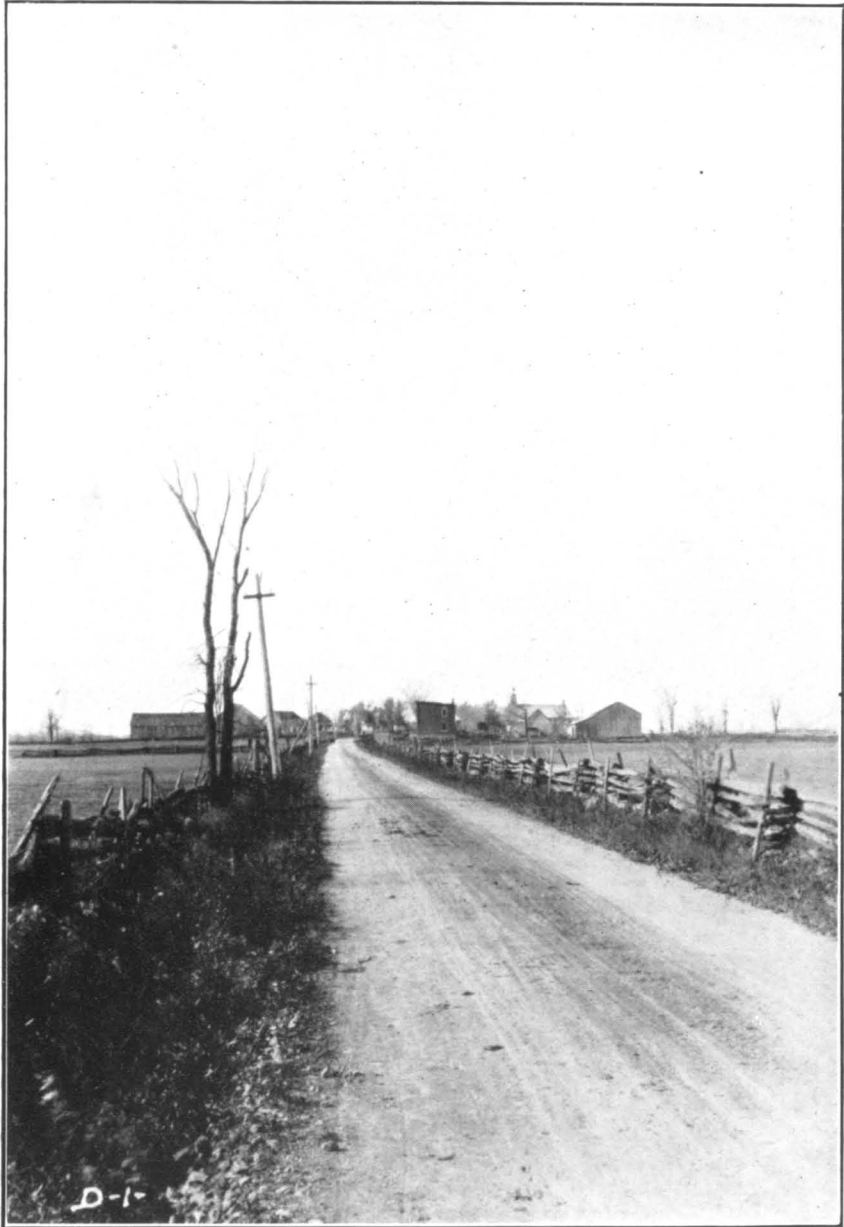
No 39.—Saint-Augustin, paroisse (Deux-Montagnes). Macadam fait en 1914

MUNICIPALITES	Longueur gravelée
IBERVILLE	
St-Grégoire-de-Monnoir.....	4,224 pieds
Ste-Brigide.....	2,050 "
KAMOURASKA	
Rivière-Ouelle.....	777 "
St-Philippe-de-Néri.....	1,505 "
St-Eleuthère.....	5,760 "
St-Alexandre.....	3,456 "
St-Louis.....	2,630 "
Ste-Hélène.....	40,386 "
St-Pascal.....	17,264 "
St-Pacôme.....	5,055 "
St-André.....	10,113 "
Ste-Anne-de-la-Pocatière.....	1,244 "
LABELLE	
L'Annonciation.....	1,200 "
Canton Campbell (Partie Est).....	19,580 "
LAC-ST-JEAN	
Hébertville, paroisse.....	23,760 "
" village.....	9,984 "
St-Jérôme, paroisse.....	22,485 "
St-Félicien, paroisse.....	5,280 "
St-Prime.....	7,296 "
Roberval, paroisse.....	1,410 "
Ste-Hedwidge.....	12,864 "
L'ISLET	
Ste-Louise.....	6,663 "
St-Jean-Port-Joli.....	870 "
St-Roch-des-Aulnaies.....	5,376 "
L'Islet, paroisse.....	4,564 "

MUNICIPALITES	Longueur gravelée
MATANE	
Amqui, village.....	3,765 pieds
Ste-Marie-de-Sayabec.....	3,528 "
MEGANTIC	
Partie-sud du canton Irlande.....	5,408 "
MISSISQUOI	
Canton Farnham-Ouest.....	2,310 "
Canton Stanbridge.....	10,253 "
St-Ignace-de-Stanbridge.....	5,061 "
Stanbridge, station.....	6,650 "
MONTMAGNY	
St-Thomas.....	12,212 "
St-François.....	40,159 "
St-Pierre.....	2,070 "
Cap-St-Ignace.....	4,406 "
NAPIERVILLE	
St-Edouard.....	6,230 "
St-Cyprien.....	6,626 "
PONTIAC	
Chapeau, village.....	9,126 "
QUEBEC	
Beauport, paroisse.....	2,663 "
Notre-Dame-des-Laurentides.....	4,682 "
St-Ambroise.....	730 "
RICHMOND	
Bromptonville.....	4,941 "
Canton Cleveland.....	6,320 "
Melbourne & Brompton-Gore.....	900 "

MUNICIPALITES	Longueur gravelée
ROUVILLE	
L'Ange-Gardien	10,944 pieds
St-Paul-d'Abbotsford	19,039 "
St-Michel-de-Rougemont	1,147 "
St-Jean-Baptiste	9,872 "
St-Hilaire, paroisse	7,492 "
" village	8,230 "
ST-HYACINTHE	
Ste-Madeleine	2,743 "
SHEFFORD	
Ste-Pudentienne, village	1,600 "
Stukely-Nord, Partie-Est	1,508 "
Lawrenceville, village	1,920 "
SHERBROOKE	
Lennoxville	798 "
St-Elie-d'Orford	2,413 "
Canton Ascot	3,301 "
SOULANGES	
St-Ignace-du-Coteau-du-Lac	2,240 "
STANSTEAD	
Ayer's Cliff, village	1,063 "
Beebee-Plain	3,000 "
Canton Stanstead	1,600 "
Barnston	27,403 "
Coaticook	14,436 "
Ste-Catherine-de-Hatley	41,407 "
Canton Magog	6,500 "
Ville Magog	6,395 "
Rock-Island	2,200 "

MUNICIPALITES	Longueur gravelée
TEMISCOUATA	
St-Mathias-de-Cabano.....	600 pieds
Notre-Dame-du-Lac.....	9,952 "
St-Hubert.....	18,100 "
Isle-Verte.....	1,500 "
St-Epiphane.....	2,288 "
TERREBONNE	
Ste-Agathe-des-Monts.....	3,840 "
VERCHERES	
St-Marc.....	3,076 "
WOLFE	
D'Israëli.....	22,818 "
Weedon-Centre.....	9,800 "
St-Camille.....	2,890 "
Ham-Nord.....	2,776 "
Dudswell-Sud.....	3,712 "
	150.18 milles
113 municipalités	



No 40.—Saint-Augustin (Deux-Montagnes). Chemin principal du village.
Macadam fait en 1914

SECTION 10

DIVERS TABLEAUX, FORMULES ETC.

RAPPORT DES INSTRUCTEURS-INSPECTEURS

Inspection de l'outillage No.....

Municipalité de.....

Comté de.....

Arrivé ici le.....à.....heures.....

(dire si c'est le matin ou le soir).

1. Quel est le nom du chemin où se font les travaux?.....
2. Quelle est la largeur exacte de la partie macadamisée?.....
3. Quelle est la largeur exacte entre les fossés?.....
4. L'encaissement est-il bien fait?.....
5. L'encaissement est-il bien roulé?.....
6. Quelle est l'épaisseur de la fondation?.....
7. Quelle est la grosseur de la pierre employée dans la fondation?.....
8. La fondation est-elle bien roulée?.....
9. Quelle est l'épaisseur de chaque couche au-dessus de la fondation? grosse.....
moyenne.....poussière.....
10. Le tout est-il bien roulé?.....
11. L'instructeur fait-il rouler chaque couche séparément?.....
12. Se sert-on de la poussière pour corriger les dépressions?.....
13. L'arrosage est-il suffisant?.....
14. Les bords sont-ils bien roulés avant de rouler le milieu?.....
15. Le tout est-il bien cimenté?.....
16. Quelle est la qualité de la pierre employée?.....
Se lie-t-elle?.....
17. L'instructeur est-il compétent?.....
18. L'instructeur fait-il son devoir?.....
19. L'instructeur est-il bien actif?.....
20. L'instructeur peut-il faire plus de travail?.....
21. L'organisation est-elle bonne?.....
22. L'homme du rouleau est-il compétent?.....
23. L'homme du rouleau fait-il son devoir?.....
24. L'homme de locomobile est-il compétent?.....
25. L'homme de locomobile fait-il son devoir?.....
26. Les chaudières de la locomobile et du rouleau sont-elles tenues proprement?.....
27. L'installation des machines est-elle bonne?.....
28. Les pièces de rechange, les huiles et les petits outils sont-ils bien gardés?.....
29. Les machines sont-elles tenues proprement?.....
30. Les mâchoires mises de côté sont-elles complètement usées?.....

31. Les accotements sont-ils bien faits?
32. Quelle est la largeur des accotements?
33. La partie entre l'accotement et le bord du fossé a-t-elle été mise en ordre,
avec une pente suffisante vers le fossé?
34. Quel est le bombement?
35. La pente des fossés et rigoles est-elle régulière et de pas
moins de 5" par 100 pieds?
36. La pente des talus des fossés est-elle supérieure à 45°?
37. Avez-vous ordonné des gabarits pour la forme des fossés?
38. Les décharges dans lesquelles déchargent les fossés sont-elles en bon ordre?
39. Avez-vous donné des ordres pour les faire nettoyer?
40. Les endroits humides sont-ils drainés?
- De quelle manière?
41. Combien y a-t-il de ponceaux en bois et leur dimension?
42. Combien y a-t-il de ponceaux en béton et leur dimension?
43. Sont-ils bien posés?
44. Les changements ordonnés par l'instructeur-inspecteur qui a fait
l'inspection avant vous ont-ils été exécutés?
45. Quels sont les changements que vous recommandez?
46. Le mécanicien roule-t-il plus de 50 pieds de longueur à la fois?
47. S'il roule plus, quelle longueur?
48. Les machines ont-elles besoin de réparations ou de peinture?
49. Quelle est la longueur totale du macadam fini depuis le
commencement de la saison des travaux?
50. Quelle est la longueur du macadam fini depuis la dernière inspection?
51. Quelle est la largeur?
52. La largeur est-elle la même partout?
53. Dites la longueur des parties où la largeur varie?
54. Avez-vous défait le macadam pour mesurer son épaisseur roulée?
55. Quelle est l'épaisseur au centre?
56. Quelle est l'épaisseur au bord?
57. Etes-vous certain que la couche roulée et mesurée est prise
au-dessus de la fondation ou de l'infrastructure?
58. Avez-vous pris les mesures avec l'instructeur?
59. Avez-vous lu le devis?
60. Le travail est-il conforme au devis?
61. S'il n'est pas conforme, dites en détail sur une feuille séparée ce qui manque.
62. Le travail est-il acceptable?
63. Y a-t-il des remblais, déblais, murs de soutènement en pierres sèches ou en béton?
64. Donnez les dimensions pour chaque cas particulier?
65. Ces travaux sont-ils nécessaires?
66. Sont-ils entrés au devis?
67. Avez-vous fait l'inspection de tous les travaux faits depuis le commencement de la saison? ..
68. Comment sont-ils faits?
69. Y a-t-il certaines parties à reprendre?
70. Ces parties à reprendre sont-elles dues à l'incompétence ou à la
négligence des employés du département?
71. Dites en détail les causes?
72. Dites en détail ce qu'il faut faire pour réparer ces travaux?

73. Y aurait-il certains travaux de remblais, déblais, fossés, drainage ou autres non mentionnés au devis et qu'il faudrait faire, soit pour faire un meilleur travail, soit pour économiser ou assurer la permanence des travaux?.....
- S'il y en a, avertissez le département en donnant les dimensions de l'ouvrage à faire, et en précisant l'endroit; ne donnez aucune instruction à ce sujet à l'instructeur, qui devra attendre les ordres du département.)*
74. Veuillez les énumérer en détail?.....
75. Combien de temps a duré votre inspection?.....
76. Que remarquez-vous de particulier, soit dans la confection du chemin, ou dans la conduite des employés du département, ou dans l'organisation générale, qui serait défectueux, en dehors des questions posées dans ce rapport?.....
77. Avez-vous été voir le maire ou le secrétaire de la municipalité?.....
78. Sont-ils satisfaits des hommes du département?.....
79. Sont-ils satisfaits de la manière dont sont conduits les travaux?.....

(Répondre aux questions par numéros)

Daté à.....le.....191...

INSTRUCTEUR-INSPECTEUR.

NOTE IMPORTANTE.—Si l'instructeur-inspecteur néglige de renseigner le département sur la question 76 et que des informations défavorables nous soient ensuite données par ailleurs sur les personnes y mentionnées il devra s'attendre à en subir les conséquences.

RAPPORT HEBDOMADAIRE

DE L'INSTRUCTEUR POUR L'OUTILLAGE No.....

Municipalité de Comté de

Rapport des travaux de macadamisage exécutés du.....
 au..... 191....., sur le chemin.....

QUESTIONS	REPOSES
1. Indiquez en détail dans quels chemins ou routes et vis-à-vis quels lots les travaux ont été exécutés pendant la semaine.	1
2. Indiquez en pieds la longueur sur laquelle l'infrastructure a été préparée pendant la semaine.....	2
3. Indiquez en pieds la longueur, la largeur et l'épaisseur des fondations posées pendant la semaine.	3
4. Indiquez en pieds la longueur et la largeur sur laquelle le macadam a été posé pendant la semaine. Son épaisseur au centre et sur les bords.	4
5. Indiquez la longueur et la largeur roulées et finies pendant la semaine.	5
6. Indiquez la longueur de drainage exécuté pendant la semaine. Est-ce un drain en pierres sèches ou avec tuyaux en terre cuite?	6
7. Diamètre des tuyaux employés. Profondeur à laquelle ils ont été posés, ou profondeur et largeur des tranchées remplies de pierres sèches.	7
8. Indiquez la longueur des fossés faits ou refaits pendant la semaine. Leurs dimensions.	8



No 41.—Pike-River (Missisquoi). Macadam fait en 1914

9. Nombre d'heures d'arrêt des travaux du chemin. Causes.	9
10. Nombre d'heures d'arrêt du concasseur. Causes.	10
11. Nombre d'heures d'arrêt du rouleau. Causes.	11
12. Nombre d'heures d'arrêt de la locomobile. Causes.	12
13. Longueur totale du chemin terminé depuis le commencement des travaux.	13
14. Nombre d'heures pendant lesquelles l'instructeur n'a pas travaillé. Causes.	14
15. Nombre d'heures pendant lesquelles l'homme du rouleau n'a pas travaillé. Causes.	15
16. Nombre d'heures pendant lesquelles l'homme de la locomobile n'a pas travaillé. Causes.	16
17. Le "Time-Book", est-il annexé à ce rapport?	17
18. Si vous avez changé une mâchoire, dites laquelle (mobile ou fixe) et à quelle date?	18
19. La mâchoire enlevée est-elle complètement usée?	19
20. Si un instructeur-inspecteur est allé chez vous cette semaine, dites combien de temps a duré son inspection et la date de son passage.	20
21. Vous a-t-il donné les renseignements et instructions nécessaires pour corriger les défauts qu'il a remarqués?	21
22. Si vous avez fini moins de cinq cents pieds de macadam dans la semaine, dites en détail pourquoi?	22

23. Les hommes du rouleau ou de la locomobile sont-ils compétents et font-ils leur devoir ?	23
24. Les chaudières de la locomobile et du rouleau ont-elles été ouvertes et nettoyées cette semaine, en votre présence ?	24
25. Sur quelle longueur la pierre posée n'est pas roulée ?	25
26. L'homme du rouleau refuse-t-il de faire l'ouvrage supplémentaire ?	26
27. Si vous avez abattu des côtes ou des buttes, donnez la longueur, la largeur et la profondeur de l'excavation.	27
28. Avez-vous fait du remblayage avec la terre provenant de l'excavation sus-mentionnée et à quelle distance de l'excavation se trouve ce remblayage ?	28
29. Avez-vous fait des murs de soutènement ?	29
30. Dites si c'est en pierres sèches ou en béton, la longueur, la largeur et la hauteur.	30
31. Si vous avez fait du travail non mentionné dans le devis, dites-en la nature et les dimensions.	31
32. La pierre que vous employez se cimente-t-elle bien ?	32
33. Si vous avez des réquisitions qui ne sont pas remplies, veuillez donner le numéro et la date de telles réquisitions.	33
34. Les apprentis qui sont sous vos ordres restent-ils à l'ouvrage toute la journée ?	34
35. Remarques diverses.	35

Daté à

Instructeur.

RAPPORT SPÉCIAL DE L'INSPECTION DE L'ORGANISATION DES TRAVAUX D'UNE MUNICIPALITÉ QUI A ACHETÉ UN OUTILLAGE

Municipalité de.....

Comté de.....

Nom du chemin ou de la rue actuellement en construction.

Combien d'hommes pour mettre la pierre dans le concasseur ?

Combien de journaliers pour approcher la pierre au concasseur ?

Combien de voitures avec un homme pour faire ce travail ?

Sont-elles simples ou doubles ?

Combien de voitures pour transporter la pierre cassée du concasseur au chemin en construction ?

Sont-elles simples ou doubles ?

Quelle est la distance à parcourir entre ces deux endroits ?

Combien font-elles de voyages par jour en moyenne ?

Quelle est la quantité transportée par voiture ?

Peuvent-elles faire plus ?

Combien d'hommes pour étendre la pierre sur le chemin ?

Quelle longueur font-ils en moyenne par jour ?

Combien d'hommes pour préparer l'encaissement ?

Se sert-on de la machine à chemin ?

Quelle longueur font-ils par jour ?

Combien de *teams* pour l'arrosoir et fournir l'eau des machines ?

A quelle distance va-t-on chercher l'eau ?

Peut-on la prendre plus près ?

Peut-on la fournir à meilleur marché ?

Combien d'hommes employés aux fossés ?

Quelle longueur en moyenne font-ils par jour ?

Peuvent-ils faire plus ?

Ont-ils une carrière ?

Combien d'hommes employés pour miner ?

Combien de toises en moyenne font-ils par jour ?

Peuvent-ils faire plus ?

Combien de voitures pour transporter cette pierre au concasseur ?

Sont-elles simples ou doubles ?

Quelle est la distance entre ces deux endroits ?

Quelle quantité en pieds mettent-ils par voyage ?

Combien de voyages en moyenne font-ils par jour ?

Peuvent-ils faire plus ?

S'ils posent des ponceaux combien emploient-ils d'hommes à ce travail ?

Quelle est le diamètre du ponceau, sa profondeur ?

Quel temps leur faut-il pour poser chaque ponceau ?

Peuvent-ils les poser en moins de temps?	.....
Comment sont organisés les travaux de drainage?	.....
Combien d'hommes employés pour cela?	.....
Quelle est la profondeur des drains?	.....
Quelle est la longueur faite par jour?	.....
Peuvent-ils faire ce travail plus promptement?	.....
Remarquez-vous beaucoup de jeunes garçons ou de vieillards incapables?	.....
Ont-ils des gens incompétents ou paresseux?	.....
Dites le nombre de chaque classe?	.....
Si vous remarquez des hommes à faire des travaux outre ceux énumérés, veuillez dire le nombre et dire ce qu'ils font?	.....
Le surveillant est-il compétent?	.....
Remarquez-vous que les hommes travaillent peu?	.....
Remarquez-vous trop de monde pour le travail qu'ils font?	.....
Peut-on faire les travaux à meilleur marché s'ils étaient mieux conduits?	.....
Fait-on des travaux en dehors de ceux mentionnés dans le devis?	.....
Fait-on des travaux de remblayage, d'excavation ou de murs de soutènement?	.....
Combien d'hommes et <i>teams</i> employés pour chacun de ces tra- vaux?	.....
Peuvent-ils être faits plus économiquement?	.....
Combien de voitures faudrait-il supprimer pour faire un travail économique?	.....
Si a pierre est achetée à la toise, quel en est le prix, rendue au 1 concasseur?	.....
Si la pierre est achetée à la verge, quel en est le prix, rendue au concasseur?	.....
Si la pierre est charroyée à la journée, combien de voitures em- ployées? Sont-elles simples ou doubles?	.....
Quel est la distance à parcourir pour faire ce transport?	.....
Combien de voyages fait-on en moyenne par jour et par <i>team</i>?	.....
Combien de toises transportées par jour?	.....

Veuillez faire ce rapport en répondant à toutes les questions sans y manquer, après un examen minutieux.

.....
Instructeur-Inspecteur.

Date.....



No 42.—Saint-Tite (Champlain). Rue Notre-Dame. Macadam fait en 1914

RAPPORT DES OPÉRATIONS DU MAGASIN DES PIÈCES DE RECHANGE DU 1^{er} JANVIER 1914 AU 10 DECEMBRE 1914

Inventaire du magasin au 31 décembre 1913.....	\$19,056.08
Marchandises achetées pour le magasin.....	24,501.12
Pièces de rechange réparées et remises au magasin.....	4,545.30

Total.....	\$48,102.50
------------	-------------

Pièces de rechange expédiées.....	28,313.77
-----------------------------------	-----------

Valeur en stock.....	\$19,788.73
----------------------	-------------

EMPLOYÉS DU MINISTÈRE DE LA VOIRIE QUI ONT TRA- VAILLÉ SUR LA ROUTE POUR LE MACADAMISAGE DES CHEMINS DURANT LA SAISON 1914

Instructeurs pour les outillages du gouvernement.....	58
Rouleurs pour les outillages du gouvernement.....	57
Chauffeurs pour les outillages du gouvernement.....	54
Instructeurs fournis aux municipalités qui ont acheté un outillage..	23

NOMBRE DES APPRENTIS QUI ONT FAIT UN APPRENTIS- SAGE AU COURS DE LA SAISON 1914

Apprentis instructeurs.....	20
Apprentis rouleurs.....	10
Apprentis chauffeurs.....	11

COURS D'ACTON-VALE

NOMBRE DE CEUX QUI ONT SUIVI LE COURS

Comme apprentis instructeurs.....	42
Comme apprentis rouleurs.....	8
Comme apprentis chauffeurs.....	18

ONT SUIVI LE COURS D'ACTON-VALE AU COMPTE D'UNE MUNICIPALITÉ OU A LEUR PROPRE COMPTE

Comme instructeurs.....(environ).....	50
---------------------------------------	----

(Circulaire adressée aux maires des municipalités rurales de la province de Québec)

MINISTÈRE DE LA VOIRIE

PROVINCE DE QUÉBEC

Entretien des chemins gravelés

Québec, 18 décembre 1914.

Monsieur,

Les règlements adoptés par les corporations municipales pour décréter la confection de chemins gravelés contiennent une clause pourvoyant à leur entretien. Afin de faciliter l'exécution de cette obligation, nous donnons ci-après certains renseignements sur la manière dont doivent être entretenus les chemins gravelés. (Les mêmes principes s'appliquent à l'entretien des chemins de terre).

Les fossés et ponceaux doivent être maintenus en bon état, de manière à assurer en tout temps un écoulement rapide des eaux de pluies, et surtout des eaux de fusion de la neige au printemps.

PONCEAUX.—Les ponceaux doivent être débarrassés de la vase qui peut s'y accumuler.

FOSSES.—Les fossés ne doivent pas être envahis, ni par la terre ni par les pierres qui s'y éboulent, ni par la végétation.

ACCOTEMENTS.—Les accotements doivent être fauchés et ne doivent pas être plus élevés que le bord du gravelage, pour que l'eau qui tombe sur ce dernier puisse s'écouler tout de suite dans les fossés. Leur pente vers les fossés doit être suffisante.

ÉBOULIS.—Les éboulis qui se produisent dans les talus des fossés doivent être réparés et ces talus doivent être tenus en bon ordre.

DÉCHARGES.—Les décharges ou fossés de l'igne sur les terres doivent être tenus en bon ordre; sans cela, les fossés du chemin ne peuvent s'égoutter.

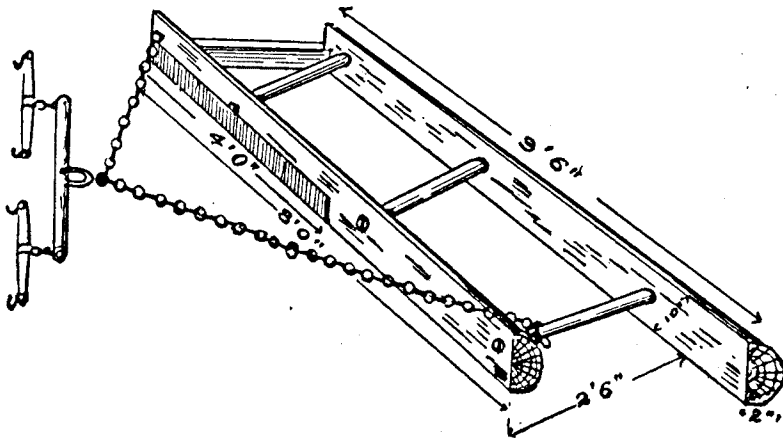
DRAINAGE SOUTERRAIN.—Les endroits humides, où du drainage souterrain devient nécessaire, doivent être drainés avec des drains transversaux en pierre sèche, ou avec des tuyaux en béton ou en terre cuite.

Voilà pour le corps du chemin.

MATIÈRES ORGANIQUES.—Pour le gravelage proprement dit, il faut empêcher qu'on jette à sa surface des matières organiques: mottes de gazon, tiges de plantes, etc. Ces matières nuisent à la conservation du gravelage.

GRATTE.—Il faut passer la gratte (split log drag) de temps à autre, pendant l'été pour boucher les ornières et conserver au chemin son bombement. Pour gratter le chemin, il faut commencer par les côtés, de manière à ramener le gravier au centre.

Pour l'entretien des chemins gravelés et des chemins de terre, une gratte est indispensable.

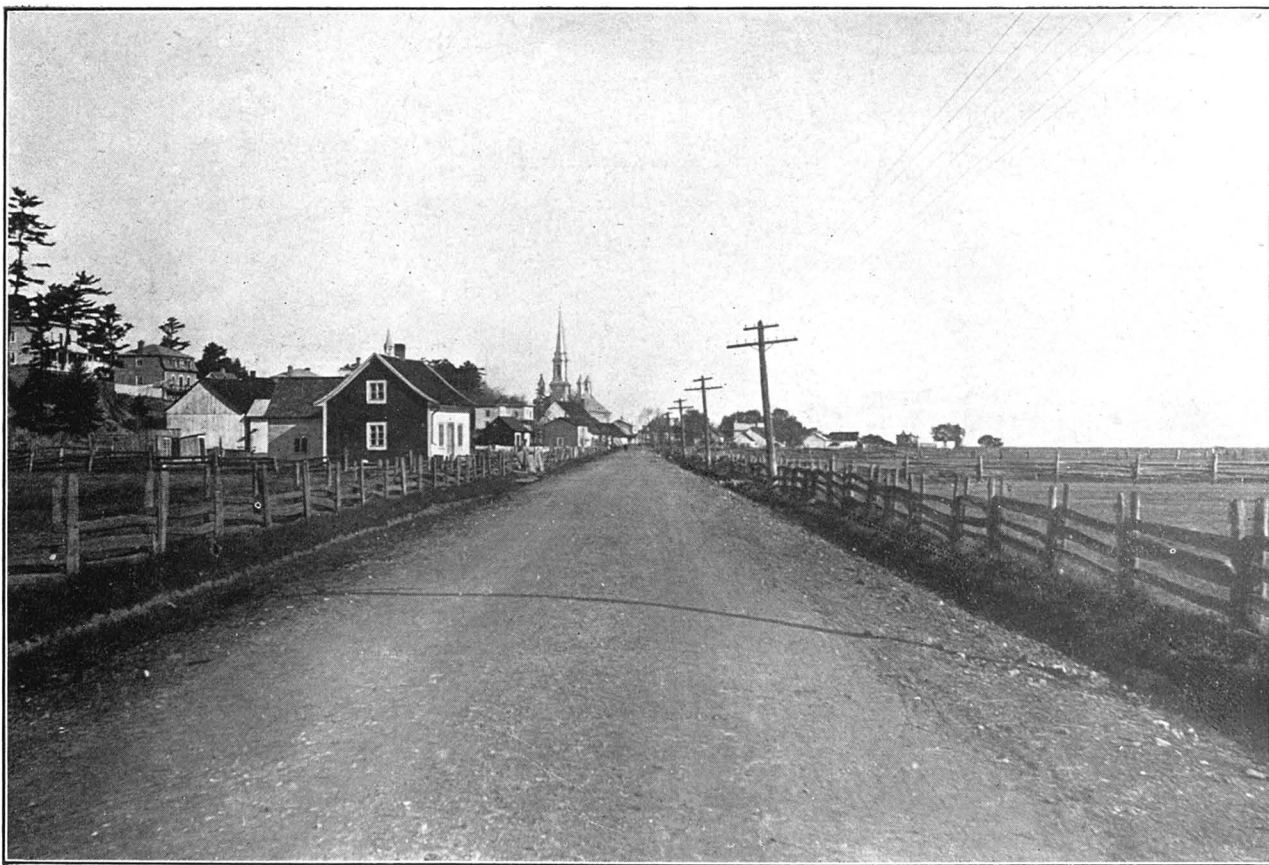


DEVIS POUR LA CONFECTION D'UNE GRATTE (SPLIT-LOG-DRAG)

La gratte (split log drag) doit être construite en bois sain et léger. L'épinette, le cèdre, conviennent parfaitement à sa construction. Ne pas employer de bois franc, qui la rendrait trop lourde. La première qualité d'une bonne gratte est la légèreté. Le croquis ci-joint indique la manière de la construire et ses dimensions. La grosseur du billot employé ne doit pas dépasser dix pouces. La ferrure doit être placée sur le demi-billot d'avant, du côté de la gratte le plus rapproché du fossé. La longueur de cette ferrure ne doit pas dépasser quatre pieds. Elle est généralement comprise entre trois et quatre pieds. Lorsque la ferrure est plus longue il est très difficile de bien arrondir et niveler le chemin et les chevaux se fatiguent vite. Le coin de la gratte qui se trouve du côté du fossé et en avant doit seul attaquer la surface du chemin. Le reste de la longueur du demi-billot d'avant sert à pousser la terre vers le centre du chemin. Aussi doit-on toujours, dans, ce but, donner à l'axe de la gratte une inclinaison suffisante sur celui du chemin. Dans chaque cas, l'expérience indique le meilleur angle à adopter.

Le demi-billot d'arrière sert à pousser la terre dans les dépressions et à égaliser et tasser la surface du chemin. Il ne doit pas être ferré. Il sert aussi à maintenir le plan de la gratte parallèle à celui de la surface du chemin. C'est-à-dire que, le fossé étant supposé à gauche, si une dépression se trouve sous l'extrémité droite du demi-billot d'avant, le bois d'arrière doit empêcher cette extrémité de plonger dans la dépression, qui pourra alors être remplie par la terre que la gratte chasse vers le centre du chemin. C'est pour cela que l'on donne au demi-billot d'arrière un supplément de longueur vers le centre du chemin. Le bord inférieur de cette pièce de bois ne doit du reste pas être tranchant. Il doit au contraire présenter à sa partie inférieure une face plate d'environ deux pouces de large, comme l'indique la figure. La tringle d'acier dont on se sert pour armer le demi-billot d'avant doit avoir une largeur de trois pouces et une épaisseur de un quart de pouce.

Du côté du fossé la chaîne doit être passée dans un trou percé à travers le demi-billot d'avant. On ne doit pas se servir d'un boulon à œillet. Du côté du centre du chemin la chaîne s'attache à la traverse comme l'indique la figure.



No 43.—Saint-François (Montmagny). Chemin principal. Macadam fait en 1914

Un plancher doit être posé sur les traverses et sur toute la longueur de la gratte. Ce plancher ne doit présenter aucune ouverture où le pied puisse passer. Ces ouvertures sont dangereuses lorsque la gratte rencontre de gros cailloux ou des racines.

Pour réunir les deux moitiés de billot on emploie des traverses, comme l'indique la figure. Le diamètre de ces traverses doit être de deux pouces et demi. Les demi-billots doivent être séparés de deux pieds et demi.

L'assemblage des traverses avec les demi-billots doit être fait le plus soigneusement possible, avec des coins de bois dur solidement enfoncés de manière que les demi-billots ne puissent se séparer.

Il faut avec cette gratte une chaîne de quatorze pieds de long et le fer des mailles doit avoir trois huitièmes de pouce de grosseur.

La gratte doit être employée de préférence dans les temps pluvieux. Ne pas attendre que le terrain soit à moitié sec avant de s'en servir. C'est lorsque le terrain est mou que son emploi doit être fait.

Chaque municipalité devrait avoir un certain nombre de ces grattes le long de chaque chemin. Elles pourraient être confiées à la garde des cultivateurs et laissées à la disposition des hommes compétents qui seraient nommés pour s'en servir. L'expérience démontre qu'une paire de chevaux peut gratter 4 milles (2 tours complets) dans une journée de 10 heures.

RECHARGEMENT.—Lorsque l'épaisseur de la couche devient trop faible, il faut recharger le chemin, c'est-à-dire le recouvrir d'une nouvelle couche de gravier d'une épaisseur variant suivant les circonstances. Il faut toujours maintenir le bombement normal, qui doit être d'un pouce par pied lorsque le chemin est tassé.

CÔTES.—Dans les côtes, le bombement doit être augmenté en proportion de la pente.

QUAND ON DOIT PASSER LA GRATTE.—Le temps le plus favorable pour passer la gratte est après un orage, au moment où la terre commence à sécher. Cependant, s'il arrive une période de sécheresse trop longue on devra gratter quand même.

ROUES LARGES.—Il ne faut pas oublier que l'emploi des roues à jantes larges diminue de beaucoup le coût de l'entretien.

Je vous prierais de communiquer cette lettre à votre conseil municipal, lors de sa prochaine séance, et de m'en accuser réception.

Votre tout dévoué,

J.-A. TESSIER,
Ministre de la Voirie.

LONGUEURS COMPARATIVES DU MACADAM
FAIT AVEC LES OUTILLAGES
DU DEPARTEMENT
DURANT LA SAISON DE 1914

Out. N ^o	Municipalités	Comtés	Longueurs en milles			
			0	1	2	3
1	ST LOUIS	TERREBONNE				
2	STE THERESE	"				
3	ST CHARLES	BELLECHASSE				
4	ST CYRILLE DE WENDOVER	DRUMMOND				
5	VILLAGE MALBAIE	CHARLEVOIX				
6	CHATEAUGUAY	CHATEAUGUAY				
	STE SCOLASTIQUE	DEUX MONTAGNES				
7	ST BONAVENTURE	YAMASKA				
	ST GUILLAUME	"				
8	CHAMBLY PAROISSE	CHAMBLY				
	ST HUBERT	"				
9	ST FELIX DE VALOIS	JOLIETTE				
	VILLE DE LERY	CHATEAUGUAY				
10	ST JACQUES L'ACHIGAN	MONTCALM				
11	ST FRANCOIS	MONTMAGNY				
12	WARWICK VILLAGE	ARTHABASKA				
13	LAPRAIRIE PAROISSE	LAPRAIRIE				
14	CAUSAPSCAL	MATANE				
15	SAYABEC	"				
16	SWEETSBURG VILLAGE	MISSISQUOI				
	WICKHAM WEST	DRUMMOND				
17	ST ADAMPT VILLE	LOTBINIERE				
18	STANSTEAD PLAIN	STANSTEAD				
	CAMBELL'S BAY	PONTIAC				
19	STONEHAM	QUEBEC				
20	ST ANT. DE PONTBRIAND	MEGANTIC				
21	ST CONSTANT	LAPRAIRIE				
22	ST REMI VILLAGE	NAPIERVILLE				
23	LONGUEUIL	CHAMBLY				
	ST HUBERT	"				
24	DUNHAM VILLAGE	MISSISQUOI				
25	CHMBLY PAROISSE	CHAMBLY				
26	RIVIERE DU MOULIN	CHICOUTIMI				
27	LAMBTON PAROISSE	FRONTENAC				
28	ST HUBERT	CHAMBLY				
29	POINTE FORTUNE	VAUDREUIL				

Out. N ^o	Municipalités	Comtes	Longueurs en milles			
			0	1	2	3
29.	VAUDREUIL VILLAGE.....	VAUDREUIL.....	_____	_____	_____	_____
	LES CEDRES.....	SOULANCES.....	_____	_____	_____	_____
30.	ST BRUNO.....	CHAMBLY.....	_____	_____	_____	_____
31.	LAURIERVILLE.....	MEGANTIC.....	_____	_____	_____	_____
	SOMERSET NORD.....	".....	_____	_____	_____	_____
32.	POINTE GATINEAU.....	WRIGHT.....	_____	_____	_____	_____
	STE THECLE.....	CHAMPLAIN.....	_____	_____	_____	_____
33.	ST JOACHIM.....	MONTMORENCY.....	_____	_____	_____	_____
	ST ESPRIT.....	MONTCALM.....	_____	_____	_____	_____
34.	PIERREVILLE.....	YAMASKA.....	_____	_____	_____	_____
35.	POINTE A PIC.....	CHARLEVOIX.....	_____	_____	_____	_____
36.	ST GREGOIRE VILLAGE.....	MONTMORENCY.....	_____	_____	_____	_____
	STE ANNE.....	CHICOUTIMI.....	_____	_____	_____	_____
37.	COTEAU DU LAC.....	SOULANCES.....	_____	_____	_____	_____
	VILLE DE RIGAUD.....	VAUDREUIL.....	_____	_____	_____	_____
	ST CONSTANT PAROISSE.....	LAPRAIRIE.....	_____	_____	_____	_____
39.	ST SEBASTIEN.....	FRONTENAC.....	_____	_____	_____	_____
40.	ST FELICIEN VILLAGE.....	LAC ST JEAN.....	_____	_____	_____	_____
41.	STE EUSTACHE PAROISSE.....	DEUX MONTAGNES.....	_____	_____	_____	_____
42.	VILLEMARIE.....	PONTIAC.....	_____	_____	_____	_____
43.	FORT COULONDE.....	".....	_____	_____	_____	_____
	GRACEFIELD.....	WRIGHT.....	_____	_____	_____	_____
44.	N.D. DES LAURENTIDES.....	QUEBEC.....	_____	_____	_____	_____
	LAC BEAUPORT.....	".....	_____	_____	_____	_____
45.	ST GERMAIN DE GRANTHAM.....	DRUMMOND.....	_____	_____	_____	_____
46.	STE THERESE.....	TERREBONNE.....	_____	_____	_____	_____
47.	MARBLETON.....	WOLFE.....	_____	_____	_____	_____
	AMQUI VILLAGE.....	MATANE.....	_____	_____	_____	_____
48.	SILLERY.....	QUEBEC.....	_____	_____	_____	_____
49.	PONT ROUGE.....	PORNEUF.....	_____	_____	_____	_____
	BATISCAN.....	CHAMPLAIN.....	_____	_____	_____	_____
50.	ST JACQUES LACHIGAN.....	MONTCALM.....	_____	_____	_____	_____
	ST ALPHONSE.....	CHICOUTIMI.....	_____	_____	_____	_____
51.	BOUCHERVILLE.....	CHAMBLY.....	_____	_____	_____	_____
52.	ST JEAN DES CHAILLONS.....	LOTBINIERE.....	_____	_____	_____	_____
53.	CANTON GRANTHAM.....	DRUMMOND.....	_____	_____	_____	_____
	ST BASILE LE GRAND.....	CHAMBLY.....	_____	_____	_____	_____
54.	STE CROIX.....	LOTBINIERE.....	_____	_____	_____	_____
55.	BERNIERVILLE.....	MEGANTIC.....	_____	_____	_____	_____
	LONGUEIL PAROISSE.....	CHAMBLY.....	_____	_____	_____	_____
56.	VILLAGE VARENNES.....	VERCHERES.....	_____	_____	_____	_____
57.	CANTON CHESHAM.....	FRONTENAC.....	_____	_____	_____	_____

LONGUEURS COMPARATIVES DU MACADAM
FAIT AVEC LES OUTILLAGES
DES MUNICIPALITES
DURANT LA SAISON DE 1914

Comtés	Municipalités	Longueurs en milles							
		0	1	2	3	4	5	6	7
ARGENTEUIL	ST JERUSALEM								
	GRENVILLE								
BAGOT	ST HUGUES PAROISSE								
BEAUCE	BEAUCEVILLE SUD-OUEST								
	ST EVARISTE								
BEAUHARNOIS	ST TIMOTHEE								
	VILLE VALLEYFIELD								
BROME	FARNHAM EAST								
CHAMBLY	LONGUEUIL-VILLE (Béton)								
	BOUCHERVILLE PAROISSE								
	GREENFIELD PARK								
	BOUCHERVILLE VILLAGE								
CHAMPLAIN	ST BASILE LE GRAND								
	ST TITE VILLE								
	GRAND'MERE (Torvia)								
CHATEAUGUAY	STE PHILOMENE								
	CHATEAUGUAY PAROISSE								
	ST URBAIN								
	STE MARTINE								
CHICOUTIMI	TENOGAMI VILLAGE								
COMPTON	WATERVILLE VILLAGE								
	ST EDWIDGE DE CLIFTON								
	SCOTSTOWN								
	CANTON COMPTON								
	ST MALO D'AUCLAND								
DEUX MONTAGNES	LA PATRIE								
	ST EUSTACHE PAROISSE								
	ST AUGUSTIN PAROISSE								
	ST HERMAS								
	ST JOSEPH DU LAC								
DORCHESTER	ST ANSELME								
DRUMMOND	DRUMMONDVILLE								
FRONTENAC	WINSLOW NORD								
	WINSLOW SUD								
IBERVILLE	VILLE D'IBERVILLE								
	ST ANATHASE PAROISSE								
	ST SEBASTIEN								
	HENRYVILLE								
JACQUES CARTIER	CARTIERVILLE (Bitume)								
	BEACONSFIELD (Asphalte)								
	POINTE CLAIRE (Bitume)								
JOLIETTE	VILLE JOLIETTE (Asphalte)								
LABELLE	MONT LAURIER								
	THURSO VILLAGE								
	MONTEBELLO								
	PAPINEAUVILLE								
LAC ST JEAN	VILLE BUCKINGHAM (Torvia)								
	ST JOSEPH D'ALMA								
	ST JEROME								
	ROBERVAL PAROISSE (1)								
	ROBERVAL PAROISSE (2)								
	ST FELICIEN PAROISSE								
	ST BRUNO								
	ST PRIME								
	ST GEDEON								

Comtés	Municipalités	Longueurs en milles							
		0	1	2	3	4	5	6	7
LAC ST JEAN	ST LOUIS DE METABETCHOUAN								
	N. D. DE LA DOREE								
LAPRAIRIE	ST ISIDORE								
LEVIS	ST HENRI								
	BREAKEYVILLE								
	N. D. DE CHARNY								
MEGANTIC	PLESSISVILLE								
	SOMERSET SUD								
	THETFORD MINES								
	BLACK LAKE								
FRONTENAC	VILLE DE MEGANTIC								
MISSISQUOI	CLARENCEVILLE								
	ST PIERRE DE VERONE								
	ST THOMAS								
	N. D. DE STANBRIDGE								
	FARNHAM VILLAGE								
	CANTON DUNHAM								
	COWANSVILLE								
	DUNHAM VILLAGE								
MONTMAGNY	CAP ST IGNACE								
NAPIERVILLE	ST REMI VILLAGE								
	ST REMI PAROISSE								
	ST EDOUARD								
	ST MICHEL ARCHANGE								
	ST CYPRIEN								
PORNEUF	ST MARC DES CARRIERES								
	DESCHAMBAULT								
	ST RAYMOND								
	ST AUGUSTIN								
	ST BASILE								
	GRONDINES								
RICHMOND	ST F. X. DE BROMPTON								
	WINDSOR MILLS								
	CANTON CLEVELAND								
ROUVILLE	STE ANGELE DE MONNOIR								
	MARIEVILLE								
	ST CESAIRE VILLAGE								
	ST CESAIRE PAROISSE								
	STE MARIE DE MONNOIR								
	RICHELIEU VILLAGE								
SHEFFORD	GRANBY								
	CANTON ELY								
STANSTEAD	ST HERMENEGILDE								
TERREBONNE	ST LOUIS DE TERREBONNE								
	STE THERESE VILLAGE								
	STE AGATHE DES M. PAROISSE								
	STE AGATHE DES M. VILLAGE								
	VILLE DE TERREBONNE								
VAUDREUIL	VILLAGE COMO								
	ILE PERROT PAROISSE								
	STE MADELEINE DE RIGAUD								
	POINTE FORTUNE								
	VILLAGE DORION								
	ST REDEMPTEUR								
	STE MARTHE								
	VAUDREUIL VILLAGE								
	VAUDREUIL PAROISSE								
VERCHERES	ST FRANCOIS XAVIER								
	BELOEIL								
	STE JULIE								
	CONTRECOEUR								
WOLFE	VILLAGE D'ISRAELI								

FAIT AVEC LES OUTILLAGES
DES ENTREPRENEURS
DURANT LA SAISON DE 1914

[illegible]

Comtés	Municipalités	Milles
		0 1 2 3 4 5 6 7 8
ARTHABASKA.	PRINCEVILLE.....	1.5
	ST CHRISTOPHE.....	0.5
	ST DOMINIQUE VILLAGE.....	0.5
	ST DOMINIQUE PAROISSE.....	0.5
	STE CHRISTINE.....	0.5
	LAMBTON PAROISSE.....	1.5
	ST SEBASTIEN.....	0.5
BELLECHASSE	ST RAPHAEL.....	4.5
	ST VALIER.....	1.0
	ST GABRIEL.....	1.0
	ST GERVAIS.....	0.5
BROME.....	SUTTON VILLAGE.....	0.5
	CANTON BROME.....	1.5
BONAVENTURE	ST BONAVENTURE.....	0.5
	ST GODEFROY.....	0.5
CHAMPLAIN.....	ST NARCISSE.....	1.5
	STE ANNE DE LA PERADE.....	0.5
CHARLEVOIX.	BAIE ST PAUL PAROISSE.....	0.5
CHICOUTIMI.....	CANTON TREMBLAY.....	0.5
	ST HONORE.....	0.5
	RIVIERE DU MOULIN.....	1.0
	ST DOMINIQUE DE JONQUIERES.....	0.5
COMPTON.....	LA PATRIE.....	4.5
	BURY.....	0.5
	WINSLOW SUD.....	0.5
	NEWPORT.....	0.5
DORCHESTER.	STE HENEDINS.....	1.0
	ST ISIDORE.....	0.5
DRUMMOND.....	N. D. DU BON CONSEIL.....	1.0
HUNTINGDON	CANTON FRANKLIN.....	1.5
FRONTENAC.....	VILLE MEGANTIC.....	0.5
ILES DE LA MAD.	ETANG DU NORD.....	0.5
	HAYRE AUX MAISONS.....	0.5
IBERVILLE.....	ST GREGOIRE DE MONNOIR.....	0.5
	STE BRIGIDE.....	0.5
KAMOURASKA.	RIVIERE QUELLE.....	0.5
	ST PHILIPPE DE NERI.....	0.5
	ST FLEUTHERE.....	1.0
	ST ALEXANDRE.....	0.5
	ST LOUIS.....	0.5
	STE HELENE.....	8.0
	ST PASCAL.....	3.5
	ST PACOME.....	1.0
	ST ANDRE.....	1.5
	STE ANNE DE LA POCAIERE.....	0.5
LABELLE.....	L'ANNONCIATION.....	0.5
	LAC DES ECORCES.....	3.5
LAC ST JEAN.....	HEBERTVILLE VILLAGE.....	1.5
	HEBERTVILLE PAROISSE.....	4.5
	ST JEROME.....	4.0
	ST FELICIEN.....	0.5
	ST PRIME.....	1.0
	ROBERVAL PAROISSE.....	0.5
	STE HEDWIGE.....	1.5

Comtés	Municipalités	Milles
		0 1 2 3 4 5 6 7 8
L'ISLET	STE LOUISE	0.5
	ST JEAN PORT JOLI	0.5
	ST ROCH DES AULNAIES	0.5
	L'ISLET PAROISSE	0.5
MATANÉ	AMQUI VILLAGE	0.5
	STE MARIE DE SAYABEC	0.5
MEGANTIC	CANTON IRELAND	0.5
MISSISQUOI	CANTON FARNHAM OUEST	0.5
	ST IGNACE DE STANBRIDGE	0.5
	CANTON STANBRIDGE	1.5
	STANBRIDGE STATION	1.5
MONTMAGNY	ST THOMAS	2.0
	ST FRANÇOIS	0.5
	ST PIERRE	0.5
	CAP ST IGNACE	0.5
NAPIERVILLE	ST EDOUARD	1.0
	ST CYPRIEN	1.0
PONTIAC	CHAPEAU VILLAGE	1.5
QUEBEC	BEAUPORT PAROISSE	0.5
	N.D. DES LAURENTIDES	0.5
	ST AMBROISE	0.5
RICHMOND	BROMPTONVILLE	1.0
	MELBOURNE	1.0
	CANTON CLEVELAND	1.5
ROUVILLE	ANGE GARDIEN	1.5
	ST PAUL D'ABOTSFORD	3.5
	ST MICHEL DE ROUGEMONT	1.0
	ST JEAN BAPTISTE	1.5
	ST HILAIRE PAROISSE	1.5
	ST HILAIRE VILLAGE	1.5
ST HYACINTHE	STE MADELEINE	1.0
SHEFFORD	STE PUDENTIENNE VILLAGE	1.0
	STUKELY NORD PARTIE EST.	1.0
	LAWRENCEVILLE	1.0
SHERBROOKE	LENNOXVILLE	1.0
	ST ELIE D'ORFORD	1.0
	CANTON ASCOT	1.0
SOULANGES	ST IGNACE DU COTEAU DU LAC	1.0
STANSTEAD	AYER'S CLIFF	1.0
	BEEBE PLAIN	1.0
	CANTON STANSTEAD	1.0
	BARNSTON	5.0
	COATICOOK	2.5
	STE CATHERINE DE HATLEY	0.5
	CANTON MAGOG	2.0
	VILLE MAGOG	2.0
	ROCK ISLAND	0.5
TEMISCOUATA	ST MATHIAS DE CABANO	0.5
	NOTRE-DAME DU LAC	2.0
	ST HUBERT	3.5
	ILE VERTE	0.5
	ST EPIPHANE	0.5
TERREBONNE	STE AGATHE DES MONTS	1.0
VERCHERES	ST MARC	1.0
WOLFE	D'ISRAELI	4.0
	WEEDON CENTRE	1.5
	ST CAMILLE	1.0
	HAM NORD	1.0
	DUDSWELL SUD	1.0



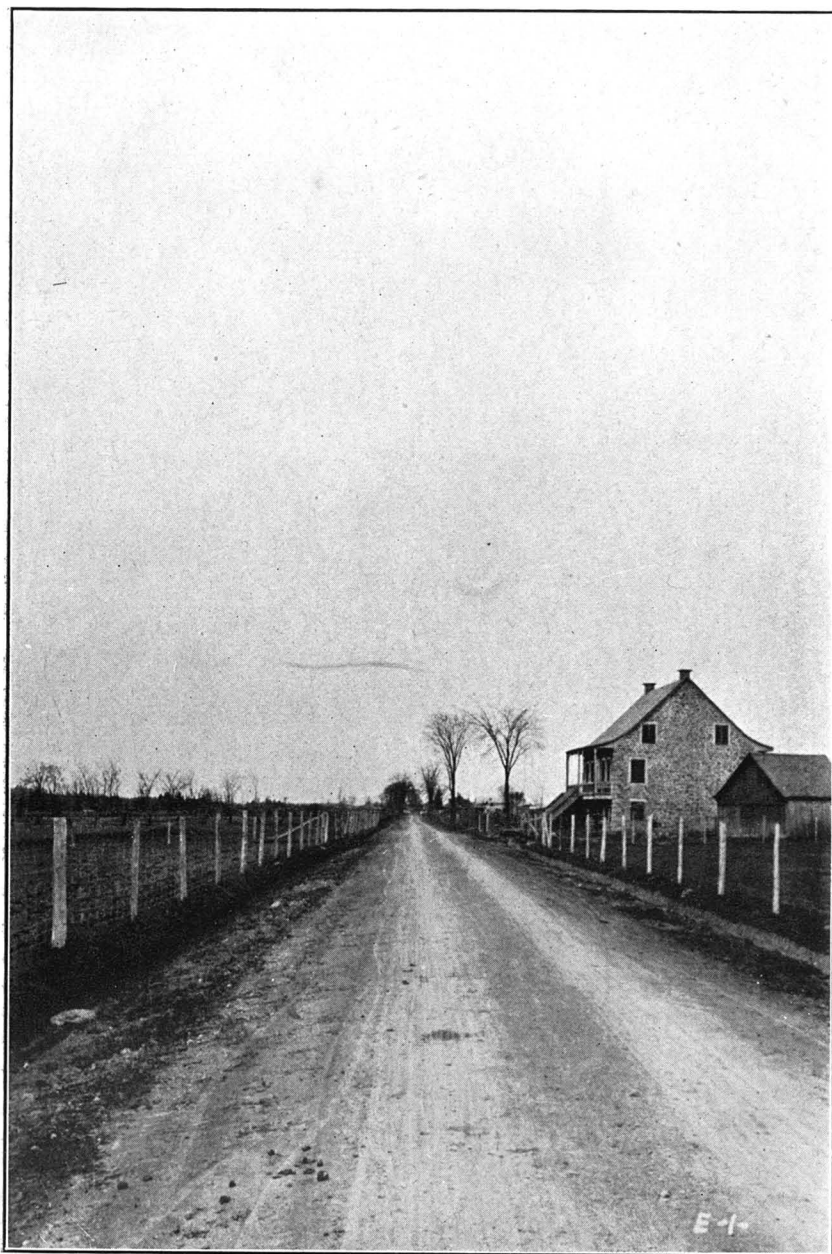
No 44.—Sillery (Québec). Chemin Maguire. Macadam fait en 1914



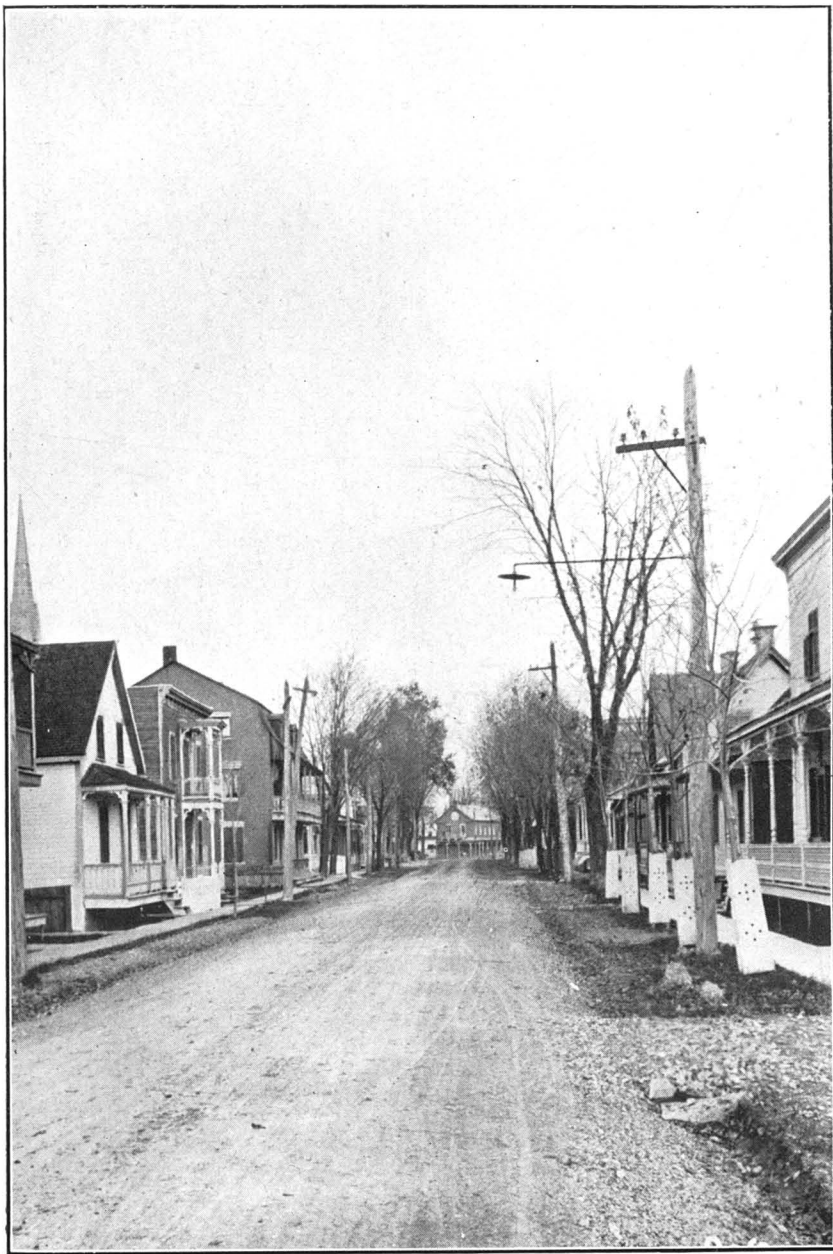
No 45.—Pointe-au-Pic (Charlevoix). Route Falaise. Macadam fait en 1914



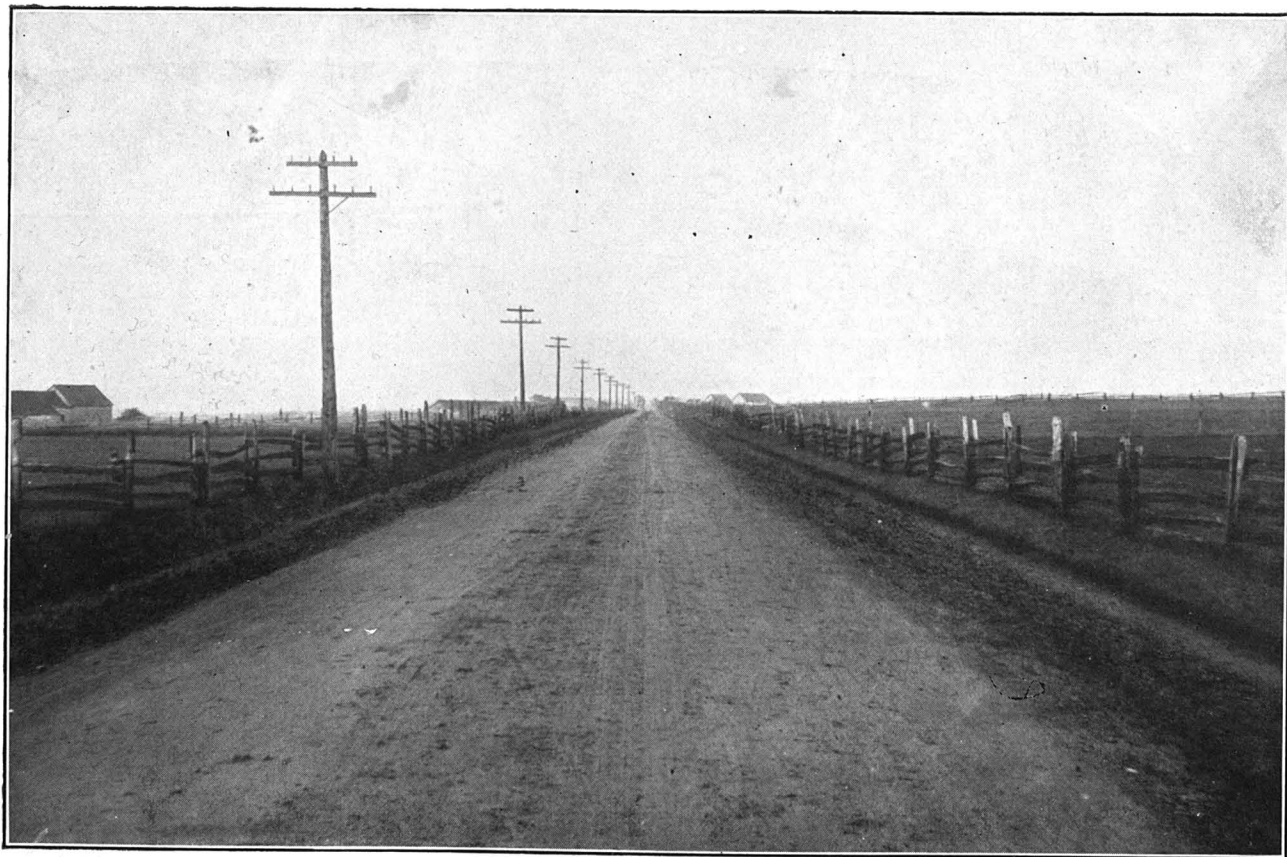
No 46.—Cap-Saint-Ignace (Montmagny). Macadam fait en 1914



No 47.—Sainte-Thérèse, paroisse (Terrebonne). Chemin de la Côte Nord.
Macadam fait en 1914



No 48.—Sainte-Thérèse, village (Terrebonne). Rue Blainville. Macadam fait en
1914



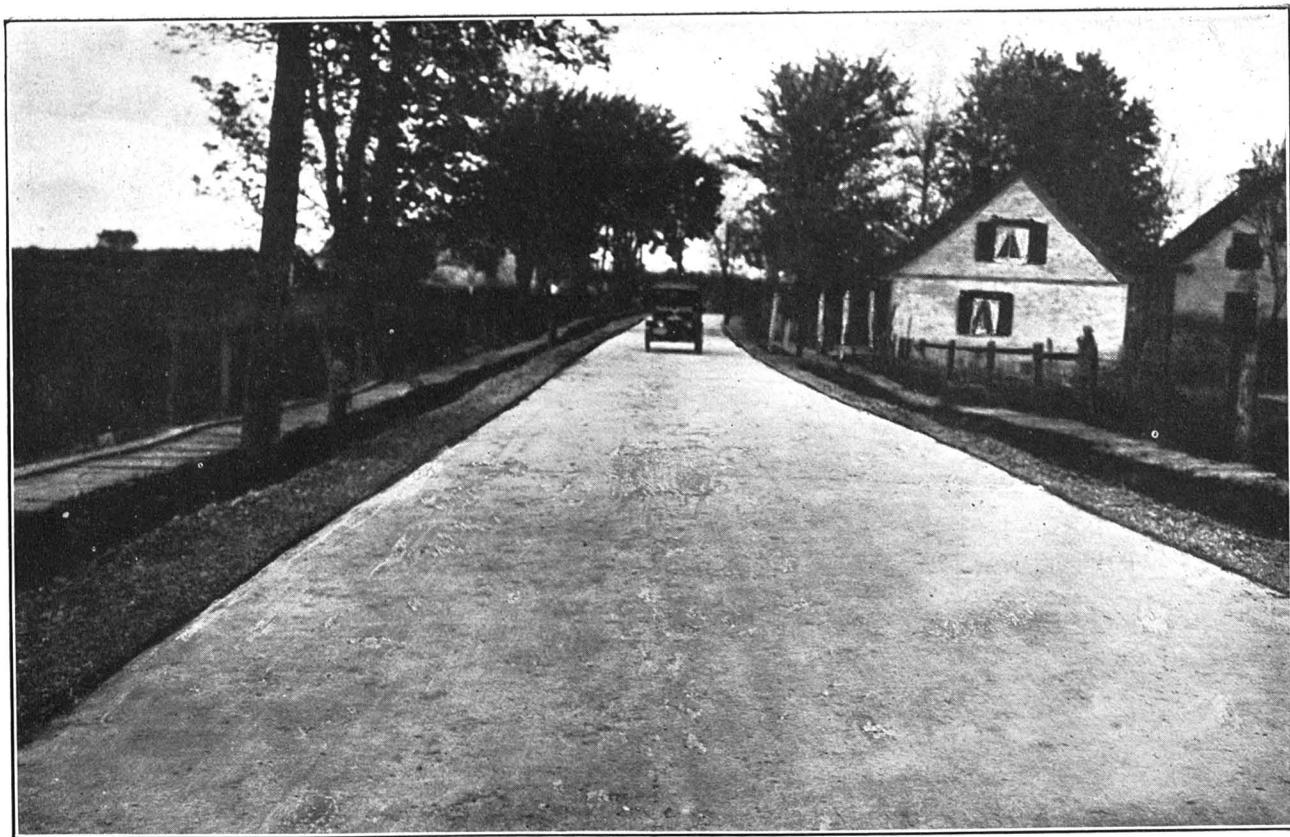
No 49.—Saint-Charles (Bellechasse). Chemin du Nord. Macadam fait en 1914



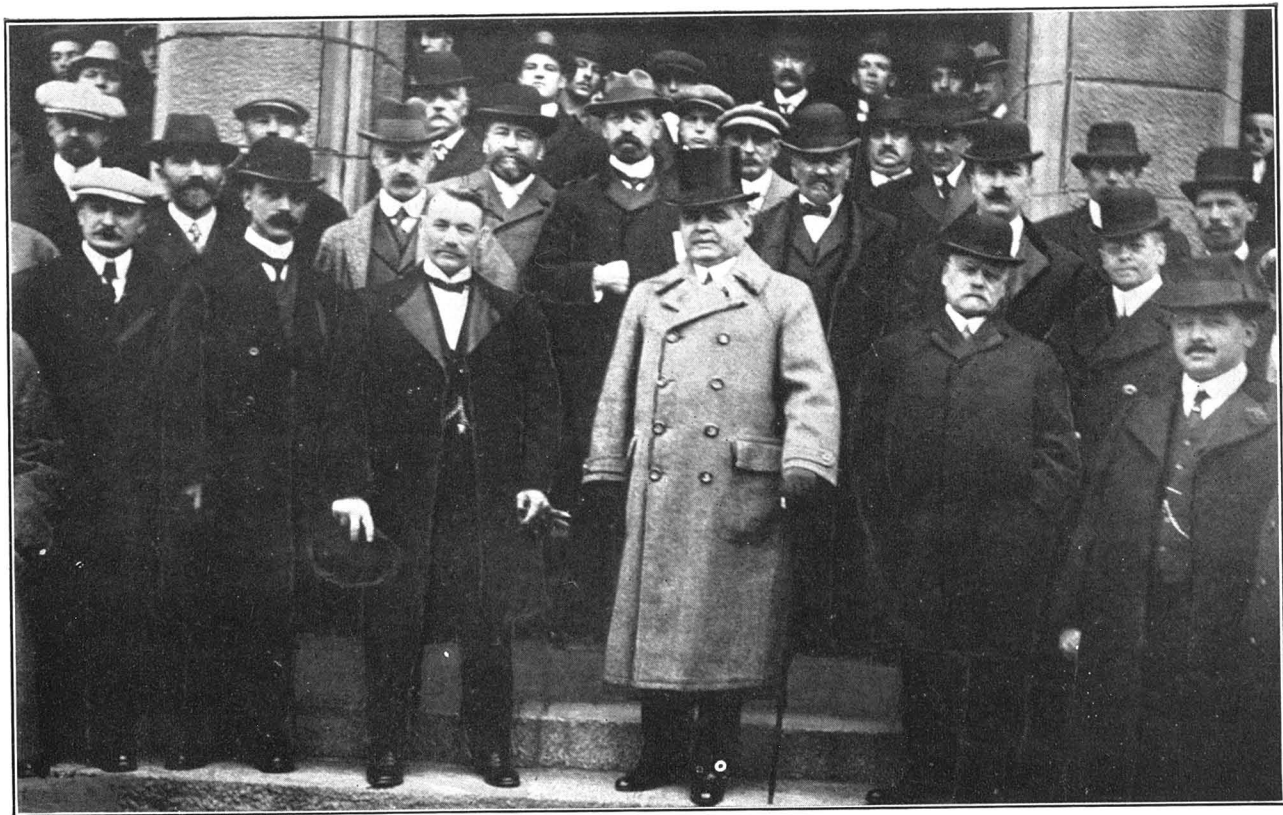
No 50.—La-Patrie (Compton). Chemin de Chartierville. Macadam fait en 1914



No 51 —Village de Sainte-Agathe-des-Monts (Terrebonne). Chemin du tour du lac. Macadam
fait en 1914



No 52.—Montée Sainte-Rose (Laval). Chemin en béton de $6\frac{1}{2}$ milles, construit par le comté de Laval



No 53.—Inauguration, en octobre 1914, de la montée Sainte-Rose (Laval), chemin en béton d'une longueur de $6\frac{1}{2}$ milles

(Circulaire adressée aux maires des municipalités qui ont fait du macadam)

MINISTÈRE DE LA VOIRIE

PROVINCE DE QUÉBEC

Monsieur,

Les règlements adoptés par votre corporation pour décréter la confection de chemins macadamisés contiennent une clause pourvoyant à leur entretien. Afin de vous faciliter l'exécution de cette obligation, je vous donne ci-après certains renseignements sur la manière dont doivent être entretenus les chemins macadamisés

Les fossés et ponceaux doivent être maintenus en bon état, de manière à assurer en tout temps un écoulement rapide des eaux de pluie et surtout des eaux de fusion de la neige au printemps.

Les ponceaux doivent être débarrassés de leur vase. Les fossés ne doivent pas être envahis par l'herbe. Les accotements doivent être fauchés et ils ne doivent pas être plus élevés que le bord du macadam, pour que l'eau qui tombe sur ce dernier puisse s'écouler tout de suite dans les fossés. Leur pente vers les fossés doit être suffisante. Les éboulis qui se produisent dans les talus des fossés doivent être réparés et ces talus doivent être tenus en bon ordre.

Les endroits humides où du drainage souterrain devient nécessaire doivent être drainés avec des drains transverseaux en pierres sèches ou avec des tuyaux en béton ou en terre cuite.

Voilà pour le corps du chemin,

Pour le macadam proprement dit, il faut empêcher qu'on jette à sa surface des matières organiques: mottes de gazon, tiges de plantes, etc. Ces matières nuisent à la conservation du macadam. Par les temps très secs surtout quand il vente, il est bon d'arroser le chemin.

Il faut recouvrir les endroits qui faiblissent de gros sable (pea stone) que le vent ne puisse emporter. Une légère couche suffit. Elle protège la surface contre l'action des roues des voitures.

Quand une ornière commence à se creuser il faut la travailler tout de suite au pic en enlevant la vase, et mettre à nu la couche inférieure du macadam, puis remplir le trou ainsi nettoyé avec de la pierre de 2½ pouces, comme celle qui a servi à la confection de la couche supérieure du macadam; y faire pénétrer du sable pour emplir les vides entre les pierres et pilonner le tout fortement avec un pilon à main; arroser en même temps pour faire prendre le macadam.

La municipalité devrait toujours avoir à sa disposition, dans les différents chemins macadamisés, des tas de pierres cassées et de gros sable.

Les dépressions se traitent comme les ornières.

Le macadam doit être balayé au printemps aussitôt après la disparition de la neige. Quand il est recouvert de boue, il faut y passer une légère gratte, après la pluie.

Lors de la fonte de la neige, on doit éviter que l'eau ne circule au milieu du chemin, surtout dans les côtes. En entretenant les chemins d'hiver au rouleau, cet inconvénient est moins à craindre.

Un macadam entretenu soigneusement peut se maintenir indéfiniment, surtout si les ornières et les dépressions sont réparées tout de suite avant qu'elles ne s'étendent. Un cantonnier compétent devrait être employé à l'année à l'entretien du macadam.

Tout défaut qui commence à se manifester doit être corrigé immédiatement. Cela est moins coûteux que de le laisser s'aggraver et de ne faire de réparations que lorsque le macadam est détérioré.

Je vous serais obligé de m'accuser réception de la présente lettre.

Votre tout dévoué,

J.-A. TESSIER,
Ministre de la Voirie

Québec, 15 août 1914.

FONCTIONNAIRES ET EMPLOYÉS DU MINISTÈRE DE LA
VOIRIE.—(Service intérieur)

NOTE.—Certains de ces employés travaillent sur le terrain, mais ils sont attachés au service intérieur.

—————
L'honorable J.-A. Tessier, ministre,
*M. B. Michaud, sous-ministre,
M. J.-L. Boulanger, secrétaire particulier,
M. Arthur Bergeron, sténographe,
M. Elie Potvin, messenger,
M. U. Thibodeau, “

Correspondance générale

*M. A. Pigeon, officier spécial,
*M. C. Dumas, officier spécial et secrétaire,
*M. J.-C. Lévesque, secrétaire,
*M. Jos. Matte, secrétaire,
M. Ludger Payeur, commis,
*M. Wilfrid Audet, “
M. Maurice Marcotte, sténographe,
M. Joseph Lapointe, “
M. Armand Fortin, “
M. Antonio Rochette, “
M. Albéric Cantin, “
M. Emile Dion, “

Service des ingénieurs

*M. Gabriel Henry, ingénieur en chef,
M. A.-M. Evans, surintendant général de la construction
*M. Alex. Fraser, ingénieur,
*M. J.-A. Dansereau, “
*M. Alex. Larivière, “
M. John Lessard, “
M. T.-E. Rousseau, “
M. Abias Pépin, “
* Permanent

M. J.-O. Montreuil, ingénieur,
 M. F.-X. Ahern, "
 M. A. Paradis, "
 M. Albert Gosselin, aide-ingénieur,
 M. J.-Isaac Vallée " "
 M. Henri Vohl, " "
 M. E. Fortin, " "
 M. Pierre Henry " "
 M. J.-B. Garneau, " "
 M. Jos. Dumont, " "
 M. J.-A. Bourbonnais, " "
 *M. J.-A. Laferrière, dessinateur en chef,
 M. Paul Morency, dessinateur,
 M. Rosaire Germain "
 M. L.-M. Déchêne, chef d'équipe,
 M. J.-B.-N. Cloutier, niveleur,
 M. Anastase Santerre, inspecteur,
 M. C.-G. Hébert, "
 M. J.-A. Lefebvre, inspecteur de gravelage et de chemins de terre,
 *M. Auguste Fafard, " " " "
 M. S.-A.-D. Bertrand, " " " "
 M. Isaie Dufresne, commis,
 M. Alfred Dubé, sténographe,
 M. J.-E. Paradis, "
 M. L. Lizotte, "
 Mme E.-B. Larivière "
 M. Jos. Lauzier, commis,
 M. J.-A. Hamel, "

Branche des outillages

*M. E. Fafard, surintendant,
 M. E.-W. Gauvreau, ingénieur,
 M. W. Veilleux, "
 M. J.-W. McGill, inspecteur,
 M. R.-J. Lévesque, surveillant,
 *M. J.-C. Piché, commis,
 *M. Q.-A. Talbot, "
 * Permanent

*M. P. Destroismaisons, Commis,
 *M. H.-L. Gagnon, "
 M. G. Tremblay, "
 M. Téléphore Morneau, " (magasin pièces de rechange),
 M. Odilon Allard, " " " "
 M. G. St-Laurent, "
 M. Georges Marchand, sténographe,
 M. J.-A. Dionne, "
 M. Samuel Méthot, "
 M. J.-P. Godbout, "

Comptabilité

*M. J.-A. Paquet, comptable,
 *M. R. Landrieu, sous-comptable,
 *M. Ald. Bourgeois, commis
 M. J.-G. Lachance, "
 M. R. de St-Victor, "
 M. C.-H. Craig, "
 M. Auguste Bisson, "
 M. Alf. Poirier, "
 M. Eugène Bellefeuille, "
 *M. C. Larichelière, "

(Vérification)

*M. A-A. Girard, vérificateur,
 M. J. Moisan, commis,
 M. R. Gingras, "
 M. N. Laplante, "
 M. J. Bélanger, "
 M. J. Trépanier, "
 M. J.-A. Drolet, "
 M. C. Fiset, sténographe

Dossiers

*M. H.-G. Talbot, registraire,
 M. E. Francœur, sous-registraire,
 M. B. Parent, commis,
 M. D.-L. Langlois, "
 M. A. Cooke, "
 M. L. Guillet, "

* Permanent.

M. F.-X. Galibois, chargé de transiger l'acquisition des terrains pour les routes provinciales

M. E.-R. Bourque, commis (Papeterie)

Messagers

M. F. Reny

M. Georges Bussières,

M. H. Proteau,

M. A. Rinfret.

ETAT DES SOMMES DÉBOURSÉES DEPUIS 20 ANS PAR LE GOUVERNEMENT, POUR L'AMÉLIORATION DE LA VOIRIE SOIT SUR LE BUDGET ORDINAIRE, SOIT SUR LES EMPRUNTS AUTORISÉS PAR 3 GEO. V, CH. 21.

1894-95.....	\$ 75 00
1895-96.....	30 20
1896-97.....	5,953 34
1897-98.....	7,795 56
1898-99.....	10,203 29
1899-00.....	14,510 00
1900-01.....	13,000 00
1901-02.....	6,000 00
1902-03.....	17,572 79
1903-04.....	11,000 00
1904-05.....	18,250 58
1905-06.....	9,661 88
1906-07.....	15,404 56
1907-08.....	20,117 85
1908-09.....	60,146 92
1909-10.....	60,000 00
1910-11.....	95,000 00
1911-12.....	494,277 66
1912-13.....	1,069,810 35
1913-14.....	4,069,307 68
1914-15.....	4,354,565 55 (1er juillet au 1er décembre 1914).

1915-1916 - 1^{er} juil. au 31 Dec.

4,018,916.68
6,140,273.13
2,861,403.30

INSPECTIONS

(Nombre d'inspection faites)

Inspections du macadam en construction durant la saison de 1914.	2877
Inspections du gravelage en confection durant la saison de 1914...	596
Inspections des chemins de terre.....	280
Inspections préliminaires ou complémentaires pour la préparation ou la rectification des devis (du 1er novembre 1913, au 1er décembre 1914).....	318
Inspections diverses—ponts, côtes, redressements, élargissements, etc. (du 1er novembre 1913 au 1er décembre 1914).....	242
	4313

LISTE DES PHOTOGRAVURES

1. Route Montréal-Québec—L'Assomption.—Macadam fait en 1914.
2. Cours de construction donné à Acton-Vale au mois de mai 1914.—Groupe d'élèves, etc.
3. Cours d'Acton-Vale.—Première leçon: établissement de l'alignement et creusage de l'encaissement.
4. Cours d'Acton-Vale.—Une leçon de choses.—Les élèves des Frères assistent à la pose d'une couche pierre.
5. Cours d'Acton-Vale.—Une leçon de confection de macadam au bitume.
6. Route Lévis-Jackman.—Bois de Saint-Henri (Lévis).—Gravelage fait en 1914.
7. Route Lévis-Jackman.—Les Quatre Chemins.—Scott (Dorchester).—Gravelage fait en 1914.
8. Route Lévis-Jackman.—Grue à vapeur travaillant dans un banc de gravier.—Au premier plan, déchets non employés.—Scott (Dorchester).—1914.
9. Route Lévis-Jackman.—Sainte-Marie (Beauce).—Côte Bédard, vue vers le nord.—(1914).
10. Route Lévis-Jackman.—Sainte-Marie (Beauce).—Côte Langevin.—Abaissement de côte et mur de revêtement.—(1914).
11. Route Lévis-Jackman.—Sainte-Marie (Beauce).—Côte Labrecque.—Remblai de 30 pieds de hauteur. Au bas, passage en béton pour les animaux de ferme. Les formes ne sont pas encore toutes enlevées.—(1914).
12. Route Lévis-Jackman.—Sainte-Marie (Beauce).—À gauche on voit le déblai fait pour le banc de gravier. Au fond, le remblai.—(1914).—Côte Bédard.
13. Route Lévis-Jackman.—Sainte-Marie (Beauce).—Côte Antoine Vachon.
14. Route Lévis-Jackman.—Sainte-Marie (Beauce).—Domaine.—Gravelage fait en 1914.
15. Route Lévis-Jackman.—Saint-Georges (Beauce), Côte Donovan.—À gauche, l'ancienne côte; à droite, remblai en construction et détournement pour diminuer la pente.
16. Route Lévis-Jackman.—"Valley Junction".—"Trou de la Bisson".—Remblai de 15 pieds de hauteur avec mur de revêtement, pont en construction.—(1914).
17. Route Lévis-Jackman.—Saint-Joseph (Beauce).—Redressement de chemin à la rivière Caldwell.—Remblai et pont.—Premiers travaux (1914).
18. Route Lévis-Jackman.—Saint-Joseph (Beauce).—Redressement à la rivière Caldwell.—Remblai et pont terminés en 1914.
19. Route Montréal-Québec.—Donnacona (Portneuf).—Tranchée exécutée en 1914.—Rails installés spécialement pour le transport des déblais.
20. Route Montréal-Québec.—Les-Écureuils (Portneuf).—À droite, en haut du talus, l'ancien chemin. À gauche, le nouveau chemin, macadamisé en 1914.
21. Route Montréal-Québec.—Même endroit que celui de la photogravure précédente. Vue faisant voir spécialement le mur en pierres sèches qui protège le talus. Travail fait en 1914.

-
22. Route Montréal-Québec.—(Batiscan).—Macadam fait en 1914.
 23. Route Montréal-Québec.—(Champlain).—Pont sur la rivière Pépin.
 24. Route Montréal-Québec.—Pont en arche à la Pointe-du-Lac construit en 1914.
 25. Route Montréal-Québec.—Banlieue des Trois-Rivières.—Macadam fait en 1914.
 26. Route Montréal-Québec.—Village de L'Assomption.—Macadam fait en 1914.
 27. Saint-Eustache, paroisse (Deux-Montagnes).—Chemin de la Petite-Rivière. Macadam fait en 1914.
 28. Saint-Eustache, village (Deux-Montagnes).—Rue Saint-Louis. Macadam fait en 1914.
 29. Ville-Marie (Pontiac).—Chemin des Quinze, avant le macadamisage.
 30. Ville-Marie (Pontiac).—Chemin des Quinze, après le macadamisage en 1914.
 31. Sainte-Thècle, village.—(Champlain).—Route de la station, avant le macadamisage, en 1914.
 33. Canton de Brome (Brome).—"Valley Road".—Gravelage fait en 1914.
 34. Dunham (Missisquoi).—Chemin allant à Cowansville.—Macadam fait en 1914.
 35. Saint-Agapitville, village (Lotbinière).—Macadam fait en 1914.
 36. Abbotsford (Rouville).—Gravelage fait en 1914.
 37. Saint-Antoine-de-Pontbriand (Mégantic).—Avant le macadamisage.
 38. Saint-Antoine-de-Pontbriand (Mégantic).—Le chemin après le macadamisage en 1914.
 39. Saint-Augustin, paroisse (Deux-Montagnes).—Macadam fait en 1914.
 40. Saint-Augustin (Deux-Montagnes).—Chemin principal du village. Macadam fait en 1914.
 41. Pike-River (Missisquoi).—Macadam fait en 1914.
 42. Saint-Tite (Champlain).—Rue Notre-Dame. Macadam fait en 1914.
 43. Saint-François (Montmagny).—Chemin principal. Macadam fait en 1914.
 44. Sillery (Québec).—Chemin Maguire. Macadam fait en 1914.
 45. Pointe-au-Pic (Charlevoix).—Route Falaise. Macadam fait en 1914.
 46. Cap-Saint-Ignace (Montmagny).—Macadam fait en 1914.
 47. Sainte-Thérèse, paroisse (Terrebonne).—Chemin de la Côte Nord. Macadam fait en 1914.
 48. Sainte-Thérèse, village (Terrebonne).—Rue Blainville. Macadam fait en 1914.
 49. Saint-Charles (Bellechasse).—Chemin du Nord. Macadam fait en 1914.
 50. La-Patrie (Compton).—Chemin de Chartierville. Macadam fait en 1914.
 51. Village de Sainte-Agathe-des-Monts (Terrebonne).—Chemin du tour du lac. Macadam fait en 1914.
 52. Montée Sainte-Rose (Laval).—Chemin en béton de 6½ milles, construit par le comté de Laval.
 53. Inauguration, en octobre 1914, de la montée Sainte-Rose (Laval).—Chemin en béton d'une longueur de 6½ milles.

TABLES DES MATIERES

SECTION I LETTRE DU MINISTRE DE LA VOIRIE A SON HONNEUR LE LIEUTENANT-	
GOUVERNEUR.....	3
Chemins de terre.....	4
Chemins gravelés.....	8
Macadamisage.....	9
Travaux spéciaux.....	13
Ponceaux.....	14
Routes provinciales.....	14
Cours d'Acton-Vale.....	31
 SECTION 2 CHEMINS DE TERRE. Liste des municipalités qui, durant l'exercice 1913-14, ont touché des subventions, en vertu de 1 Geo. V,—2e session—, ch. 21, sec. 1, pour travaux de confection, d'amélioration ou d'entretien exécutés en 1913 ou antérieurement. (Etat du 15 octobre 1913 au 1er juillet 1914).....	
	34
 SECTION 3 CHEMINS GRAVELÉS. Liste des municipalités qui, durant l'exercice 1913-14, ont touché des subventions en vertu de 1 Geo. V,—2e session—, ch. 21, sec. 1, pour travaux de gravelage faits en 1913 ou antérieurement. (Etat du 15 octobre 1913 au 1er juillet 1914).....	
	44
 SECTION 4 CHEMINS MACADAMISÉS. Liste des municipalités qui, durant l'exercice 1913-14, ont touché des subventions en vertu de 1 Geo. V,—2e session—, ch. 21, sec. 1, pour travaux de macadamisage exécutés en 1913 ou antérieurement. (Etat du 15 octobre 1913 au 1er juillet 1914).....	
	47
 SECTION 5 TRAVAUX SPÉCIAUX. Liste des municipalités auxquelles des subventions spéciales ont été payées, sur le budget 1913-14, pour reconstruction et réparation de ponts, amélioration de chemins et de côtes, etc. (Etat depuis le 1er octobre 1913 au 1er juillet 1914).....	
	49
 SECTION 6 PONCEAUX. Liste des municipalités auxquelles il a été fait, depuis le 1er octobre 1913, à même le budget 1913-14 un remboursement sur le prix d'achat et de transport des tuyaux en béton, en terre vitrifiée et en acier ondulé, en fer, en fonte, etc., substitués aux ponceaux de bois de moins de huit pieds d'arche.....	
	54
 SECTION 7 LOI DES BONS CHEMINS 1912. Liste des municipalités qui, du 3 avril 1912 au 1er décembre 1914, ont bénéficié de la loi des bons chemins 1912.....	
	88

SECTION 8 MACADAM FAIT EN 1914 (LONGUEUR).

A—Longueur du macadam fait avec les outillages du ministère de la voirie durant la saison des travaux de 1914.....	101
B—Longueur du macadam fait en 1914 par les municipalités qui ont acheté des outillages.....	103
C—Longueur du macadam fait en 1914 dans les municipalités par les entrepreneurs.....	107

SECTION 9 GRAVELAGE FAIT EN 1914 (LONGUEUR)..... 109

SECTION 10 DIVERS TABLEAUX, FORMULES, ETC.

Rapport des instructeurs-inspecteurs.....	115
Rapport hebdomadaire de l'instructeur.....	118
Rapport spécial de l'inspection de l'organisation des travaux d'une municipalité qui a acheté un outillage.....	121
Rapport des opérations du magasin de pièces de rechange du 1er janvier 1914 au 10 décembre 1914.....	123
Employés du ministère de la voirie qui ont travaillé sur la route pour le macadamisage des chemins durant la saison 1914.....	123
Nombre des apprentis qui ont fait un apprentissage au cours de la saison de 1914.....	123
Cours d'Acton-Vale, nombre de ceux qui ont suivi le cours.....	123
Circulaire sur l'entretien des chemins gravelés adressée aux maires des municipalités rurales de la province de Québec.....	124
Circulaire adressée aux maires des municipalités qui ont fait du macadam.....	129
Fonctionnaires et employés du ministère de la voirie.—(Service intérieur).....	131
Etat des sommes déboursées depuis 20 ans par le gouvernement, pour l'amélioration de la voirie, soit sur le budget ordinaire, soit sur les emprunts autorisés par 3 Geo. V. ch. 21.....	134
Inspection faites (nombre).....	135
Listes des photogravures.....	137

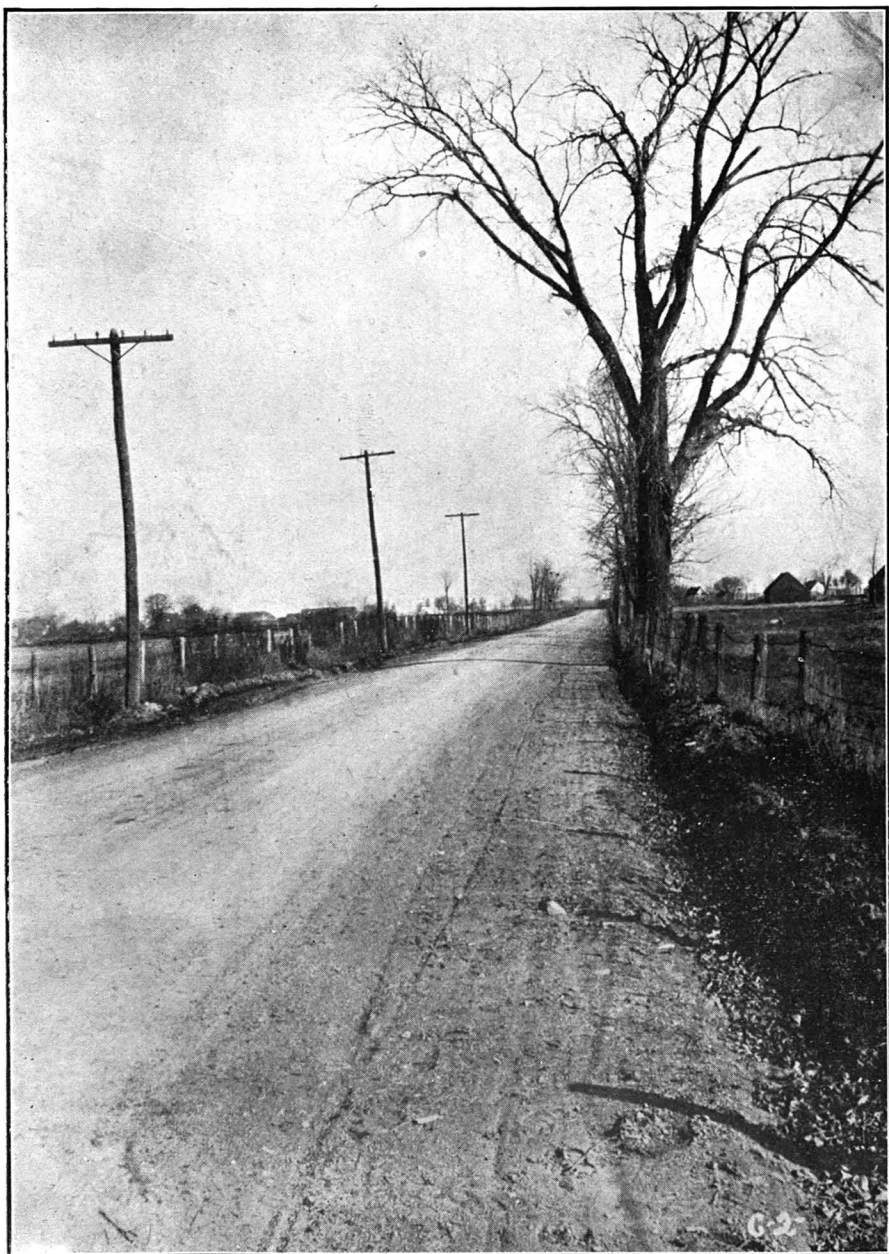
REPORT
OF THE
ROADS DEPARTMENT

OF THE
PROVINCE OF QUEBEC
1914

Printed by order of the Legislature



QUEBEC
PRINTED BY E.-E. CINQ-MARS
KING'S PRINTER
1914



No. 1.—Montreal-Quebec road. L'Assomption. Macadam made in 1914.

TO HIS HONOR

THE LIEUTENANT GOVERNOR OF THE PROVINCE OF QUEBEC.

Sir,

I have the honor to report to you the operations of the Roads Department during the year ended on 1st July, 1914, as well as the works carried out under my direction during the course of the past open season. I append thereto certain information on the working of the laws, whose enforcement was entrusted to me.

On taking charge of the department, I found an entirely new organization, but one that was already very extensive and productive of the results already known. This instrument, fashioned by my predecessor through the force of energy and talent, was fully adapted to the needs of a new policy, well viewed and well understood, it is true, by those for whose benefit it was framed, but very complex and therefore, in order to maintain its value, requiring sustained attention and constant study. I did not misunderstand this fact; road questions bristle with ever changing, ever new problems. If the experience which we have had of this, for some years past, was not enough to convince us of this truth, it would suffice to look elsewhere to see with what rapidity the best established theories vanish and give place to systems, which are equally short-lived. In Europe, from the first days of the appearance of the automobile, it created a stir among road administrations. They sought for the road, which would resist the destructive action of the pneumatic; they appealed to the lights of science and experience and there issued from these researches the most contradictory ideas, which, however, contained the germ of something useful, but not definite, as far as the solution of the problem was concerned. In some States of the American Republic, concrete roads are being built; some of these have been and others will be built in the province of Ontario. We have also built some ourselves, but, generally speaking, for the rural roads to be protected against the action of intense traffic, macadamizing with bitumen is employed. This entails considerable expense from the start and this expense can hardly be afterwards stopped, because the

bitumen road necessitates very careful maintenance, without which the capital sunk in it would be lost and the road treated in such way would not long give the service expected from it. Moreover, the same may be said of all the types of roads, from paving in asphalt to the simple earth road. This comparison naturally brings to mind two main facts in all roads questions—kind of construction and maintenance of the work done. Nobody disputes the advantages of permanent paving and especially of those whose keeping calls for the least care and the least outlay; neither does any one in our province deny that our resources, our trade and our production (three important elements in the question under consideration) do not impose upon us or permit us as yet the expenditure which this would demand. It may be reasonably assumed that, for a great many years to come, save some exceptions, the roads of the province, built of ordinary macadam or even of gravel, will suffice for the wants of our population, provided that they be well kept. There is the problem, and whatever may be said on the subject we have not neglected it. It constantly occupies our attention and will continue to do so as far as possible within the measure of our powers.

Earth Roads

The ever arising necessity of repairing the surface of the macadamized roads and those treated with bitumen, and to renew the pavings of all kinds, however costly these may have been, must lead us inevitably to seek with scrupulous minuteness every occasion to utilize the natural advantages of the different grounds. I do not mean to say that, in all cases, we should be content with earth roads. No. In clay lands, for instance, even when put in shape, the earth road cannot be regarded as the first of rudimentary roads. It is below that, and unless it be treated at least with sand, it is not sufficiently improved even for the slightest traffic. But the good earth road, that is, the incompressible earth road, and especially the gravel road, well shaped and kept, suffices in a great many municipalities for transportation needs. I shall not, for the moment, dwell on this question; I shall have occasion in another part of this report to give an example of what can be obtained from a gravel road when kept in good condition. I may say at once that gravelly soils or certain sandy soils offer incalculable natural advantages,

when properly turned to account; in some cases, simple shaping and draining yield, without great expense, a surface which is not inferior in any way to the best pavings for rural traffic. Guided by this thought, we have worked and we shall work more than ever to improve the earth road. We shall see that its keeping shall not be a mere repairing negligently done, without system and necessarily without lasting results. Let me say that the principle of this programme is that all repairing is useless if it be done to a road, whose shape is not good, whose drainage is insufficient or where needful not properly laid down. The constant aim of the Roads Department has been to impress these theories upon every mind and especially to instil them into every municipal council. I myself returned to the subject during the year just elapsed; I deemed it wise to reiterate the advice and to make clear once more the obligations set forth last year, respecting the payment of the grants guaranteed by the law for the maintenance of earth roads. The effects produced by that measure when it passed have become more marked this year and the proof of this can be seen in the much larger number of applications for inspection (inspection is one of the principal conditions laid down in the circular just referred to).

I replied to these as far as the staff at my disposal could do so. This year, two inspectors of earth roads (the number was increased to five at the end of autumn) went through the province during all the open season; they were instructed to operate the road machines themselves, to handle the pick and shovel where necessary to do so in order to instruct and train the workmen. It is certain that a good many road machines, purchased at heavy cost, become subsequently useless owing to lack of experienced hands to run them or want of direction to call for their employment.

Our inspectors demonstrated on the spot in many places the utility of that machine, which had for a long time been abandoned to disuse. On this head, I may cite a passage from a letter full of sense and intelligence, which a secretary of a municipality recently wrote to me.

Since three years—says he—the roads of the municipality of the township of X are in the charge of the corporation which has done

considerable and expensive work upon them. These works were even too costly for the results obtained. Our people therefore were altogether disposed to revert to the old system owing to the want of proper knowledge of the matter, proper education—so to speak. Nobody knew the business and everybody imagined that he knew better than his neighbor. The most extraordinary theories were put forward and the works were paralyzed by the most extravagant discussion. Consequently the results were very slim. Here moreover was how the whole worked. We have eighteen road inspectors, whom the council changes every two years. These gentlemen, notwithstanding all the good-will which they might have, could certainly not perform a work regarding which they had no experience. Well, on a fixed day, a portion of the ratepayers of the district responded to the call of the instructor, who, after discussing the matter lengthily with each one, put them to work on any programme whatever. It mattered little whether there were ten or fifteen men too many. All had work where each one found it; every one did his best to toss up the road; the turf, the rich soils, everything went on it. When this was finished, all went home and the inspector transmitted to the council a bill three times too high for the work done; and every one shouted themselves hoarse when the time came to pay the tax. And they were right, for the result was small and the cost dear.

“This year, the council altered its mind. First of all, it secured an expert from your department, who came to instruct a small gang of men, who alone will do the road work this year. To begin with he taught them and convinced them, by practical demonstration, that three pairs of horses could easily haul the road machine. Then he made for them a mile of road, according to proper road-making rules. The turf on the sides of the road was first removed very thinly and thrown alongside the fences and then the road was raised with good earth, which gave us all at once a good road very easily kept with the split log drag. And, with the figures in hand we notice that with four tenths of the money spent last year, a very much better result could be obtained, when the advice of a trained man is followed. I have just said that this road well be very easily kept with the split log drag and I may

add that the cost will be very small. Do not run away, however, with the idea, that this poor little scraper captured the farmer's confidence at the first glance. On the contrary, he is at once seized with the idea that it is another "patent" and spends the evening discussing the new invention with his neighbor. But he remains surprised at the excellent work it does under his very eyes.

"This is mentioned to show you the difficulties which the advocates of good roads meet in their work".

This municipality is not the only one which has awakened and opened its mind to sound notions of road-making. We have very frequently noted this from the special reports of our instructors and also from the reports even of the secretary-treasurers. These reports made on blank forms prepared by the Roads Department and consequently adapted closely to the facts and things which we wish to control, have had the double effect we expected from them. Firstly, they have enabled us to ascertain to what extent our instructions have been followed: and then they have contributed powerfully to educate the secretary-treasurers in administrative matters. And that is not a negligible quantity; what is most lacking, what defeats the efforts of the best disposed business men, is the absence of knowledge, the want of training in the way to organize an undertaking, to keep the accounts and to make out the pay-rolls, &c. The result of this is a kind of go-as-you-please, which is altogether to be condemned in the directing of works the determining of the times or the precise spots to begin them, in the outlay of the moneys set apart for them and this is one of the inconveniences from which the department has most suffered, in the acts of municipal procedure required by the Code and the road laws. Sometimes the legal requirements are regarded as mere caprices, simple administrative whims, useless difficulties from which it is better to be rid. By means of circulars, notices, models of documents, forms of pay rolls, reports suited to each circumstance, we have succeeded in a great many cases to educate the municipalities. Seven or eight years ago, there were few municipal corporations that could render an exact and detailed account of the expenses incurred during the year or of the sums paid to each laborer. Our system of weekly pay-rolls has, we are sure,

helped to throw much light on accounts that were formerly obscure. In any case, it has enabled us to closely follow the progress of maintenance works, permanent improvement works such as the cutting down of hills, the remaking of ditches, the drainage of low grounds, the removal of boulders impeding the drainage and destroying the shape of the road, &c.

Gravel Roads

The earth road, pure and simple, would be the ideal road from the standpoint of cost if it met all the wants of vehicle traffic. Unfortunately, it does not do so; modern life's requirements are more expensive. True, on the other hand, it has important advantages, advantages for the well-being of the ratepayers, for the development of commercial relations and for the increase of industrial and agricultural production. It would therefore not become us to deplore a state of things which, although it necessitates certain outlays formerly unknown, must surely contribute to increase the national wealth and it is better for us to meet these as far as we possibly can. Thus, equally, with the interest which we take in the earth roads, we are bound—and we do not intend to evade the obligation—to give to the roads of a more permanent nature the attention they merit. For, if they involve a larger outlay for construction and at the end of a certain time varying with the importance of the regions, a partial reconstruction, it is nevertheless a fact that they offer more agreeable means of transportation and, where the traffic is larger, are more economical. From the outset the Government thoroughly felt this and has encouraged the building of macadamized and gravel roads. During the season of 1914, this last class of road has had more supporters than in the previous years which means an increase of work for the Roads Department.

The importance of the gravel road warranted us in giving special supervision to its construction. I therefore deemed it necessary to create a branch of the administration to be exclusively charged with the direction of the gravelling works in operation and their inspection. At the head of this branch, there is an engineer who checks the inspection, reports, the execution of the plans and specifications, the changes to

be made in them, who estimates the works done or sometimes to be done, and, when occasion requires, personally visits the ground to direct the works, reform the organization, correct defects and ascertain whether the expenditure corresponds with the results and whether it is warranted. The number of inspections which he thus caused to be made from 20th May to 2nd December, 1914, was 596, which demonstrates the extent to which the work is followed up and, it may be said that it would be closer if the interested parties, in accordance with our repeated warnings, notified us as soon as they go to work. Frequently, notwithstanding these recommendations, in spite of the requirements of the law, we learn, by chance merely, that certain works are going on, or even, suspecting that they may be so, we receive confirmation of it after reiterated correspondence, thanks to which we finally get the needed information. We hope and we may even say we feel sure that the establishment of these regular inspections, will produce excellent results. Moreover, we have already noted this during the past season by the number of defects in construction that we have corrected, by the dissatisfactory organizations that we have reformed and by the salutary and effective direction supplied by us in the municipalities visited by our inspectors. (For the maintenance of gravel roads, see the circular addressed to the municipalities).

Macadamizing

During the season ended in November last, over 500 miles of roads were macadamized by different municipalities of the province. Here is an example of how vigorously the impulse has been given. Such a quantity of work represents a work of administration of which it is hard even to form a notion. I shall not dwell upon that part of the work which touches the inside service; I shall allude merely to the outside service connected therewith, that is to say, the superintending of the roads which are being improved.

In the first place, I increased the number of inspectors and I assigned to each of them a district, through which he is bound to constantly travel, which has had the effect of giving the municipalities the benefit of one almost weekly inspection.

The following are the districts as constituted:

DISTRICT No 1

COUNTIES

Charlevoix
 Montmagny
 L'Islet
 Kamourasaka
 Temiscouata
 Rimouski
 Matane
 Gaspé
 Bonaventure

DISTRICT No 2

COUNTIES

Beauce
 Frontenac
 Lotbinière (part)

Megantic
 Bellechasse
 Dorchester
 Arthabaska

Drummond

Bagot
 St. Hyacinthe
 Nicolet

DISTRICT No 3

COUNTIES

Wolfe
 Richmond
 Sherbrooke
 Stanstead
 Compton

DISTRICT No 4

COUNTIES

Rouville
 Iberville
 Missisquoi
 Shefford
 Brôme
 St. John's

DISTRICT No 5

COUNTIES

Richelieu
 Yamaska

DISTRICT No 9

COUNTIES

Jacques-Cartier

DISTRICT No 6

COUNTIES

Verchères
Chambly
Laprairie
Napierville

DISTRICT No. 7

COUNTIES

Huntingdon	}	English municipalities
Châteauguay		
Beauharnois		
Vaudreuil		
Soulanges		

Hochelaga

Laval

Two Mountains

Terrebonne

L'Assomption

DISTRICT No. 10

COUNTIES

Portneuf (part)

Montcalm

L'Assomption

Joliette

Berthier

Maskinongé

St-Maurice

Champlain (part)

DISTRICT No 7-a

COUNTIES

Vaudreuil	}	French municipalities
Soulanges		
Beauharnois		

DISTRICT No. 11

COUNTIES

Champlain (part)

Levis

Quebec

Montmorency

Lotbinière (part)

Portneuf (part)

DISTRICT No 8

COUNTIES

Pontiac
Ottawa
Labelle
Argenteuil
Temiscaming

DISTRICT No 12

COUNTIES

Lake St-John

Chicoutimi

To the superintendent of construction, I have given an overseeing engineer whose duty is to keep him informed as to any remarkable facts of the inspection and, in particular (a) to see that the works are executed according to the plan and the rules of the art (b) to see that the works are carried out as economically as possible and with the smallest loss of time (this last condition is implied necessarily in the first, but, it has further its own importance in view of the shortness of the season at our command for road building); (c) to see that the details supplied by the inspectors are compiled so as to facilitate the task of the engineers who check the expenses and that of the employees who have to audit the accounts; (d) to see to the settlement of the difficulties that may arise between the department and the municipalities or between the department and the contractors relative to construction details, changes in plans, extras, &c.

To perform this work, the overseeing engineer must every day read the detailed reports of the inspectors, namely, the reports, which contain each of the answers to the 79 questions, as well as the weekly reports of the fifty seven instructors of the department, which each contains 35 answers, besides the reports every month on the organization of the work, which involve 61 questions (see table of contents).

He must further, according to the facts revealed by this reading give by correspondence to the municipalities, instructors and inspectors the notices he deems advisable.

Our attention has not been engrossed solely by the construction strictly so called. Imbued with the importance of maintaining the macadam, we shall do all in our power to induce the municipalities also to realize it. We have already taken the first step in this direction by addressing to them a circular in which are enumerated in detail the different maintenance operations (see table of contents). A neglected road will scarcely last ten years and it will not remain that length in good condition, while if the small repairs be done in time, if each depression, however slight, if each wheel rut is immediately remedied, the road can be kept in good order.

Special Works

As will be seen in the statement further on, the Roads Department subsidized during the past fiscal year a great number of improvement works of all kinds, outside of work of maintenance, gravelling or macadamizing proper. It frequently happens that certain municipal councils or certain ratepayers have not yet decided to take advantage of the Roads Act or that certain opposition elements obstruct the progressive initiative, or again—and this is more frequently the case—that the available resources do not warrant the realization of the construction projects. And yet real wants exist and urgent requirements make themselves felt; it is essential therefore to come to a certain extent to the aid of those who, notwithstanding their good dispositions, are not in a position to make important outlays. It is to meet these special cases that the Government employs a portion of its vote for roads. Apart from the good resulting from this for the interested parties, apart even from the advantages obtained from the subsidized improvement, the mental vision of the ratepayers is benefitted; it expands and develops according to the new ideas and by this rather small mean, the great good roads policy makes proselytes among the most stubborn; the slight improvement, with its palpable benefits, immediate, and appreciable only by a small number, is all the same a propangandist element for the greater improvement, profitable to a whole municipality or an entire region. This is not a mere supposition; it is a frequently ascertained fact, which has moreover been noted elsewhere, as will be seen by the following passage from a letter recently addressed to the department by a member of Parliament.

“The money you are spending to help the people to improve nasty hills could not be better invested. Is not this the first permanent improvement that should be made? Moreover, everytime we make such improvements, we set an example which acts as a stimulus and which contributes to draw our population into the general movement which the Government is endeavoring to promote for the greater good of the province.”

Culverts

As in previous years, we have accorded to the municipalities applying for the same a refund of one third of the purchase price and transportation charges of the concrete, steel, iron, etc., pipes used to replace the little wooden bridges. The substitution of a permanent for a virtually temporary bridge is not the only advantage; it also removes dangerous and disagreeable protuberances caused by the small wooden bridges. The simple enumeration of the bridges replaced is more instructive than comments and I refer to the statement printed further on, as well as the figures which I give at the end of this letter.

PROVINCIAL ROADS

I have pleasure in drawing your attention to the impulse, which, though not new, but more marked, has benefitted this part of our work during the past season. We have succeeded in keeping it in pace with the active work of the municipalities and I have reason to hope that the contracts relative to these roads will be well carried out with all the diligence desirable.

MONTREAL-QUEBEC ROAD

This road, begun in 1913, is to be completed in 1915. The effort called forth by the organization of an undertaking of this magnitude, must necessarily encounter numerous obstacles and this explains the delays in the first stage of the construction. I may state at once that, in certain hilly parts in which very high and very long embankments had to be made, it is the intention of the Roads Department to not hurry the construction of the macadam in order to reduce to a minimum the risks of dangerous depressions or ones at least that would be prejudicial to the lasting quality of the road. But, before the opening of the building season, we made arrangements for the working or the establishment of new chantiers on three sections at a time, which enabled us in

1914 to lay down nearly 43 miles of macadam. The forming of the chantiers for next year warrants the hope that the Montreal-Quebec road will be finished in November 1915, according to the contract to that effect signed in 1913. Here are some details on the work done on the different sections:

Eastern Section.

In this section, the road traverses the following municipalities: St-Augustin, Neuville, Donnacona, Cap Santé, Village of Portneuf, Deschambault, Grondines, in the county of Portneuf and Ste-Anne, de la Perade, in the county of Champlain.

The works done are divided between the end of the turnpike road in St Augustin and station 1984-63 in the municipality of Ste Anne de la Perade, that is, over a distance of about 33 miles. Straightenings, widenings, embankments and cuttings were made only where absolutely necessary. Everywhere else the direction and undulations of the old road have been followed. The slope of the hills has been reduced as far as possible to 5%.

The normal width of the road is 24 feet between ditches, which gives 16 feet for the macadamized part and 4 feet for the shoulderings. In the fillings and the cuts, however, the width of the road has been extended to 27 feet. This additional width of 3 feet is necessary to put up the railings, while keeping between the latter the normal width of 24 feet.

The total volume of the gradings executed in this division amounted on 31st October, 1914 to 202, 725 cubic yards comprising 41,100 cubic yards of rock, 53,281 cubic yards of disaggregated rock and 108, 343 cubic yards of earth. Of this total of 212, 725 cubic yards, 63,145 cubic yards were worked in 1913, of which 24,869 cubic yards were of rock, 6252 cubic yards of disaggregated rock and 32, 024 cubic yards of earth, leaving for the year 1914 a total of 139,580 cubic yards. This refers only to the big gradings. The volume of escavating and filling of less importance necessitated by the construction of the bridges and culverts

is not included. Nor are the gradings relating to the rounding of the road and the draining outside of the big fills and excavations.

These important gradings were rendered necessary by the configuration of the ground, the old road having generally very steep hills, the slope in some cases being from 18% to 20%.

The principal hills are now reduced. There remains one to be lowered at Cap Santé, two at Lachevrotière and some others of secondary importance in Grondines. The hill west of the Jacques Cartier river, at Donnacona, is also still to be completed. At that point, the valley is very narrow and a route was adopted only after a complete examination of all the possible lines. There appeared practicable:

1. To follow the old route through the yard of the Donnacona Pulp & Paper Company, by utilizing the old bridge.
2. To make a round so as to avoid the gorge of the Jacques Cartier river by crossing the river several miles above at a spot where the valley is much less narrow.
3. To pass over the old French bridge.

The second route would have been very costly. The road would have to be lengthened by five miles and an iron bridge several hundred feet long built. Taking into account the cost of the additional macadam and the cost of this route, this bridge would have been the costliest of the three.

The old route was practicable, but it was necessary to ascend the west hill leaving the river and to return towards the latter by borrowing from the Pont Rouge road, as in the previous case. Moreover, the actual iron bridge could not support the passing over it of steam rollers or loaded motor trucks. It would have to be rebuilt. As it is 366' long and its height above the level of the water about 70', this reconstruction would have been very costly. On the other hand the old road traverses the yard of the pulp mill, which is encumbered with pulp wood in large piles, and it seemed preferable to keep the new road away from these wood piles.

There remained the third route which is the most economical and promised to give more satisfaction to all concerned. It was the one adopted. It descends the flank of the hill along the east side and runs thence to the head of the flume 15' in diameter of the Dominion Paper Co and over the log sluice, thus avoiding the mill yard from which point it runs to the old French bridge to ascend the side of the hill along the west side in a north-south direction until it strikes the old road on the top of the old west hill. The grade will be about 5%. This route is not much longer than the route No. 1, mentioned higher up and, by the old road; further the span of the bridge will be only 155 feet and its height from 35 to 40 feet. The hill is finished; the fillings and excavations on the west side are partly done. These embankments are very difficult to make on account of the nature of the ground which is composed of overlaying beds of sand and blue clay. It contains springs and is subject to slides. The side of the hill is very precipitous and hollowed by deep ravines. At the foot of the fillings in the ravines, it was found necessary to construct large drains in dry stones to dry up the soil, empty the water from the ravines, give to the embankments a suitable foundation and prevent slides. These embankment works present great difficulties. Their settling will probably take a long time and should be watched with much care in the spring.

The other important hills improved are the St Augustin hill, the Martel gully, begun last year and finished this year, the Neuville hill begun last year and finished this year, the Leclerc mill gully, the Belleau hill in Les Ecureils, a very important hill at Cap Santé, which had to be cut into the rock, a hill in Grondines village and other hills and straightenings of minor importance. All these works are now completed. Of the 33 miles in question, all the bridges and culverts have been rebuilt either with concrete or reinforced concrete pipes. The number of these bridges and culverts is about 271 and a hundred of these culverts had been put in last year, but their head walls had not been erected.

About 10,700' of drainage pipes of 4" to 21" diameter were laid down at different points where they were especially needed.

The macadam has been laid from station 0 at St-Augustin to Donnacona except upon the embankments of the Belleau and Leclerc bridges, which have not yet sufficiently settled down.

The length thus laid in the municipalities of St Augustin, Neuville and Les Ecureils is 15.4 miles. On this length $1\frac{1}{2}$ mile had been laid last year.

In Cap Santé about $\frac{1}{2}$ a mile of macadam was laid this year; in the villages of Portneuf and Deschambault, about $3\frac{1}{4}$ miles; in Grondines, 5 miles and in Ste Anne about $\frac{1}{2}$ a mile on a total of 24.65 miles. In St Augustin, Les Ecureils and Portneuf, the ground was exceedingly bad. A great many cross drains in dry stones had to be put in. This system was tried last year at St Augustin and in other municipalities. It gives good results. In the municipality of Grondines, there were also some bad low spots where it was necessary to make considerable embankments in stones.

This section, 50 miles long, comprises the municipalities of Batiscan, Champlain, Three Rivers, Pointe du Lac and Yamachiche.

Central Section.

BATISCAN

The works were only begun at the end of September and were finished on 1st November. Half a mile of macadam, three culverts, of which two are of 18" and one of 30" were laid and a straightening effected.

CHAMPLAIN

The works done in this locality were executed during the month of October.

The number of pipe culverts completed was 8, one of 30", 4 of 24", and 3 of 18".

Two bridges of reinforced concrete were built, one of 5' x 8' and the other over the river Pepin, with a span of 20' and a height of 12'.

THREE RIVERS

The works were begun in the course of July and ended on 1st November. The length of macadam laid was two miles; the ground was exceedingly difficult and drains in dry stones had to be built to render it solid.

The road had been rendered impassable by the rains, which greatly delayed the work.

The number of pipe culverts put in and completed was 17, divided as follows:

4 of 18 inches, 9 of 24 inches, 2 of 12 inches, and 2 of 30 inches.

Six bridges of reinforced concrete were constructed:

2 of 3 feet of span by 3 feet in height.

2 of 4 " " " 2 " "

1 of 6 " " " 6 " "

1 of 7 " " " 7 " "

Lastly we lengthened by 7 feet an arched bridge, in concrete, with a span of 8 feet and a height of 8 feet.

POINTE-DU-LAC

In this locality, the gradings, as well as the bridges and culverts, were made for a distance of two miles. Several hills, impassable by autos and for carting on account of the sandy nature of the soil, were lowered and have now easy slopes. The volume of the embankments

on this part of the road is about 10,000 cubic yards. Several concrete pipe culverts were put in, comprising:

2 of 15 inches.

2 of 18 "

2 of 24 "

2 of 30 "

An arch bridge in concrete of 6 feet of span 8 feet in height and 50 feet in length supporting a filling of 7' was constructed in the gully near the village.

Several straightenings were made in that part of the road.

YAMACHICHE

The length of the macadam laid in this municipality is $1\frac{1}{2}$ mile. The ground, wholly composed of clay, rendered the work difficult and delayed it.

It was necessary to build three retaining walls in concrete to protect the road against undermining by the waters of the Yamachiche river, which runs through the village.

The number of concrete pipe culverts put in was 21:

11 of 12 inches.

1 of 15 "

6 of 18 "

2 of 24 "

1 of 30 "

Two reinforced concrete bridges were built—one of 4 feet of span by 4 feet in height and the other of 7' x 6'.

The total length of the macadam completed on the central division is 3.89 miles.

Besides these works, the staff of engineers made complete scalings

with a view to important straightenings proposed in the municipalities of Yamachiche, Pointe-du-Lac, Cap de la Madeleine, Champlain and Batiscan. These questions will be carefully studied during the winter in order that the works may not be delayed next season.

Western Section

Starting from the Canadian Northern Railway bridge at Charlemagne as far as station 207—20, 1 mile west of the division line between the two municipalities of St. Paul l'Ermite and L'Assomption—a distance of nearly 4 miles, the macadam is completed without any break.

At the boundary line between St. Paul l'Ermite and l'Assomption, 1½ mile of the macadam is finished.

From one mile west of the west division line between l'Assomption, parish, and l'Assomption village or for a distance of over 2 miles, the macadam is also finished.

Partly in the municipality of St. Sulpice and partly in that of Lavaltrie or for over 3.5 miles, 1 mile of macadam is completed.

In the parish of Lavaltrie about 2.3 miles of macadam are finished.

Besides the finished macadam on this part of the line, foundations were laid at the following places:

In St. Paul l'Ermite and L'Assomption 2.5 miles.

In St. Sulpice and Lavaltrie 1.4 mile.

To sum up, from the Canadian Northern Railway bridge at Charlemagne to 3000 feet east of Lavaltrie church or for a total distance of 25 miles, there are 14 miles of macadam and 4 of foundation laid. From

the Canadian Northern bridge, to the iron bridge over the river L'Assomption in the village of L'Assomption, wherever the macadam has not been laid, the foundation has been and the road consequently can be used by waggons during the wet weather in the spring and fall.

Wherever the foundations have been laid without a covering of macadam, this work was done because it was necessary to render the road passable during the rainy spring and fall weather. It was also done with all possible care. Drains were run through the shoulders everywhere to prevent the water from lying in the casing to soften and break the substructure.

Over all this portion of the road there is little or no stone found on the spot.

The only place where we could obtain any was in the moraines of St. Paul L'Ermite and yet that stone could only be used for the foundations and a little for the first coating.

Nearly all the stone had to be transported from the Montreal or Joliette quarries by rail or barge. The inevitable irregularities in the transportation service contributed largely to impede the progress of the works.

Nearly all the stone used at Charlemagne, St. Paul and L'Assomption was conveyed by rail from Montreal or Joliette and all the stone used in the construction of the macadam at St. Sulpice and Lavaltrie was brought in barges, about 40,000 tons, being discharged from the latter.

Besides these macadamizing works nearly all the grading, bridge, culverts, straightening &c., works are finished in the municipalities of Charlemagne, St. Paul, L'Assomption, St. Sulpice, Lavaltrie, Lanoraie and a part of Berthier.

The supplying of the stone is being done pretty rapidly for the part to be built next year and we have every reason to believe in view of the organization effected by the contractors, that all will go smoothly.

SHERBROOKE DERBY ROAD

The excavations and fillings are finished to the junction of the Capelton road, say 6 miles. From the latter point, there are 2 000 feet which have not been touched—only cleared. From that point, the fillings are finished to Hunter's bridge, 2 miles. From this bridge, there are $2\frac{1}{2}$ miles, upon which no work has been done. From the end of these $2\frac{1}{2}$ miles the excavations and fillings are completed to $1\frac{1}{2}$ mile beyond the village of Massawippi, a distance of 10 miles.

The total distance on which the excavations and fillings have been made is therefore $19\frac{1}{2}$ miles, forming a total volume of 75,600 cubic yards of grading or embankment.

The macadam is finished for a distance of 2160 feet in the village of Lennoxville (this part is finished to Tarvia by the village corporation itself) and of 1000 feet between station 156 and station 166, north of Comstock bridge or a total of 3160 feet of finished macadam. Besides the completed parts, there is a layer of the foundation put down for a distance of 4645 feet between the village of Lennoxville and the Comstock bridge. The gravelling of the road is done at Hatley between stations 762 and 886, approximatively $2\frac{1}{2}$ miles. This gravelling is not completed, having been done late this fall. There was not time to finish it before the closing down of the works.

Six small bridges were built and culverts, to the extent of 1480 feet of pipes of various diameters, were put in. The total concrete employed in these structures amounts to 628 cubic yards.

EDWARD VII ROAD

This road was finished in the fall of 1913, but, on the application of the intereted parties, the Government agreed also to build, in addition to the works already done, about two other miles of road, in the municipality of the parish of Longueuil and the town of Laprairie, which brings up to 40 miles the total length of the part built by the Quebec Government. The macadam of the town of Laprairie and the parish of Longueuil is bituminous macadam, penetration system. When the Federal Government will have improved the 8000 feet that it has taken charge

of, the city of Montreal will have with New-York a splendid means of communication, of which it would be superfluous to specify the advantages since automobiles are already using and getting the benefit of it, as well as the farmers of the region.

The question of the maintenance of the Edward VII road is under our consideration. Since the month of September, I have had a careful report made on it in order to be ready in the spring to begin the work wherever necessary.

LEVIS-JACKMAN ROAD

This road traverses the municipalities of St. Henri, St. Isidore, Scott, Ste. Marie, Beauce Junction, St. Joseph, Beauceville, St. François, St. George, St. Côme and St. Theophile. Nearly every where, it skirts the river Chaudière and its tributaries. Not only is it an artery of the utmost importance to the region, but it presents to tourists the most picturesque scenery. It is much appreciated also from this double point of view judging from the considerable traffic developing on it and the projects entertained to erect more modern hotels along its course for the comfort of native and American travellers. The latter are only awaiting our decision to go to work next summer, when application will be made to the State of Maine to improve on its side the road connecting with ours, which leads to Portland. At 11 miles from the boundary, on the Canadian side, a forest begins, which stretches for nearly 50 miles on the American side. It will be easily conceived what an attraction this will be for the traveller, this forest of 60 miles in depth traversed by a gravel road in perfect shape and thoroughly adopted to all kinds of traffic. The trade and agriculture of the region is already—I repeat—deriving great benefit from it, which rewards us for the efforts which this long and arduous undertaking has cost us. Allow me, in a few words, to recall its history.

On 18th September, 1913, the Roads Department instructed its construction superintendent to proceed to Jackman by automobile in order to study the road and report on it. That officer left on the 21st September and after pushing on to Portland returned to Quebec on the 24th. In the month of October, the Government decided to build the Levis-Jackman road.

On 3rd November, the superintendent was instructed to inspect, locate, take the dimensions and the numbers of all the bridges and culverts. He completed this work on 27th November, having found along the distance of 93 miles, which is the length of the road from Levis to Jackman, 513 culverts of different dimensions and 52 bridges with spans varying between 6 and 30 feet. It was decided by the Government to have the work done by day labor, with a Government plant, except the bridges and culverts for which tenders were called. It needed all January and a part of February to organize the call for tenders, the study and comparison of the machines mentioned in the tenders as regards their prices and value as machines and to make the purchases. Experts were charged with this study and it was on their report that the Minister selected the machines we now have and of which the following is a list. (The list comprises some tools and instruments or accessories bought during construction.)

4 big traction engines.

4 special road machines for traction engines (these machines are very powerful, weighing from 4000 to 6500 lbs; they possess the advantage of being solid during work and are strong enough to resist the shocks met with from rocks or roots; further the knife is 10 to 12 feet long and 18 inches wide, which shows the quantity of earth they can displace at a single stroke.)

8 waggons for traction engines.

1 small traction engine to transport the tools necessary for blasting and to supply steam to the mechanical drills.

4 steam rollers of 8 tons.

2 steam rollers of 5 tons.

4 horse road machines.

82 horse shovels on wheels.

17 ordinary horse shovels

1 mechanical crane

5 portable forges

11 tents

9 huts on wheels

2 kitchen outfits (necessary in the localities too far from boarding houses)

420 shovels

170 picks

131 crow-bars

38 ploughs

38 stone boats for hauling big rocks

About one half of these machines was delivered in May and the other half in July.

On 19th May, at St Henri, a chantier was opened and the works begun according to a plan of organization prepared in advance

We had tents and portable huts for the engineer and superintendent of construction, some of the foremen and timekeepers. The superintendent had a telephone in his hut so that the department was constantly in direct communication with him and the engineer. These two gentlemen had each an automobile to be able to follow all the gangs very closely. Each gang had its foreman, who had charge of the works and who caused them to be done according to the instructions given him. He was empowered to discharge the men who did not give satisfaction and he was strictly followed up in this particular. When the gang was too large and too extended, an under foreman was given him. A time keeper, to take the time of the men, formed part of the gang. These men were constantly with the laborers. The foreman was bound to send on to the Department a daily post card replying to the following questions:

LEVIS-JACKMAN ROAD

Sec. No.....

On the.....mile

MUNICIPALITY OF.....

What is the nature of the work done to day?.....
 On what length?.....
 How many single carts have you?.....
 " " double " " " ?.....
 How many day laborers apart from the carters?.....
 How many hours' loss through rain?.....
 Was there any accident to the machines?.....
 If you cannot secure all the carts and the labor necessary, state why?....

.....
Foreman.

During the season, for administrative reasons, the office was removed three times: to St Henri, Valley Junction and Beauceville.

On the 20th May, some men were sent to begin picketing the straightenings and widenings and to fell the timber on these for a part of the road between mile 13 and mile 14, which we shall call section No. 1 a distance of $1\frac{1}{2}$ mile. This part of the road runs through a wooded swamp, which had to be drained. During these works, the plants had to be discharged at Scott Station and all the bridges from that station to St Henri, had to be stanchioned and temporarily repaired, a distance of 13 miles, and then we had to take the machines down to St Henri over this road.

As soon as the first traction engine reached the spot, it was utilized to pull out stumps and rocks. Three men employed at this job do more work than 20 teams of horses. In the same time always in advance, the acquisition of the lands required for the straightnings and widenings was carried on between miles 15 and 24.

A gang began on 22nd May to cut down the hills and hillocks and to blast from Scott to what we will call section No. 2, so as to connect with the first gang. A few days later two other gangs were added to the first to complete that section.

While the work was proceeding on these two sections already mentioned, a third gang was engaged in preparing with a second traction engine and a special road machine, for the putting in shape of a third section from the St Henri bridge, mile No. 11, to the camp at mile No. 13. It was also on the 28th May that the fourth gang, composed of gravel carters, was organized to gravel section No. 1, between miles 11 and 15.

A mechanical steam crane was installed at the gravel bank at mile No. 14, to hoist into the carts all the gravel required for the gravelling of section No. 1.

In this second part of the first section, apart from the work necessary to clear away the trees, pull up the stumps and boulders, we had to plough, grub up and remove the vegetable matter, make new drains, build drains of dry stones, fill up with stones old ditches and do considerable filling. We had also to displace the telephone poles and to remake and enlarge two large discharges through the bush.

On 15 July, we received the two last traction engines together with the special road machines for such engines and a complete carload of horse shovels on wheels. (It was the end of July before the plant was complete). The arrival of these machines enabled us to further extend our works.

The engineer in charge of the laying down of the culverts and the building of the concrete bridges and dry stone walls and the railings, had also to look after the purchase of the gravel mounds and the expropriations for the straightenings and widenings. Always done in advance, this enabled us at a given moment to station gangs from St Henri, mile 11, to St George, mile 66.

To better explain the organization, the following are the different phases of the work from the removal of the first shovelful of earth to the moment when the gravelling and rolling are finished.

- 1st operation.—Acquisition of the land for straghtenings and widenings;
- 2nd “ —Building bridges and culverts;
- 3rd “ —Displacing telephone and light-poles;
- 4th “ —Removing boulders;
- 5th “ —Establishment of a gang to cut down hillocks;
- 6th “ —Establishment of a gang to cut down the big hills;
- 7th “ —Shaping with the road machine and drain digging;
- 8th “ —Rolling and harrowing;
- 9th “ —Gravelling;
- 10th “ —Final rolling;
- 11th “ —Putting up railings;

In the places where a new line had to be run, the organization differed somewhat slightly. The new lines we ran necessitated in order to protect the road against inundation to traverse part of the municipalities of Ste Marie, L'Enfant Jésus, St. Joseph and St. François, pass along the side of a hill and through land so stony that to utilize this stone, over the whole distance, walls of dry stones ranging from 2 to 15 feet in height had to be built. The surplus was used as foundation, which enabled us to make a much more solid road. We had to cut large rocks, which it was found impossible to get around.

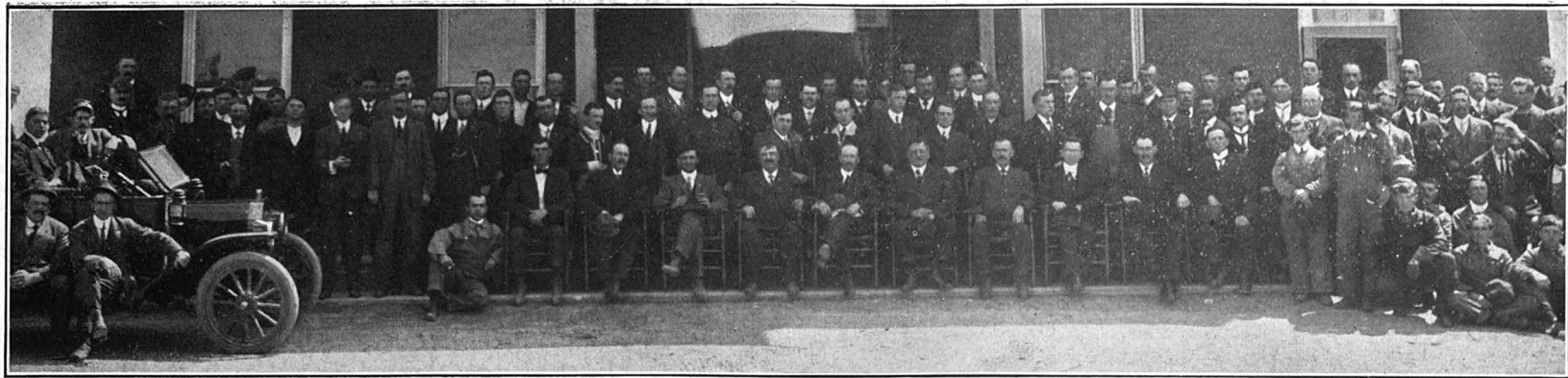
Eight tunnels or passages for cattle were built along the road to allow the herds of certain farmers to cross from one side to the other without being obliged to open or shut gates for them. These passages, which were very expensive, were imposed by the “procès-verbaux” of the interested municipalities.

In a certain part of the old lines, in the municipality of St. George, between mile No. 66 and mile No. 68, works were done which deserve special mention. The hills below enumerated, which had a slope

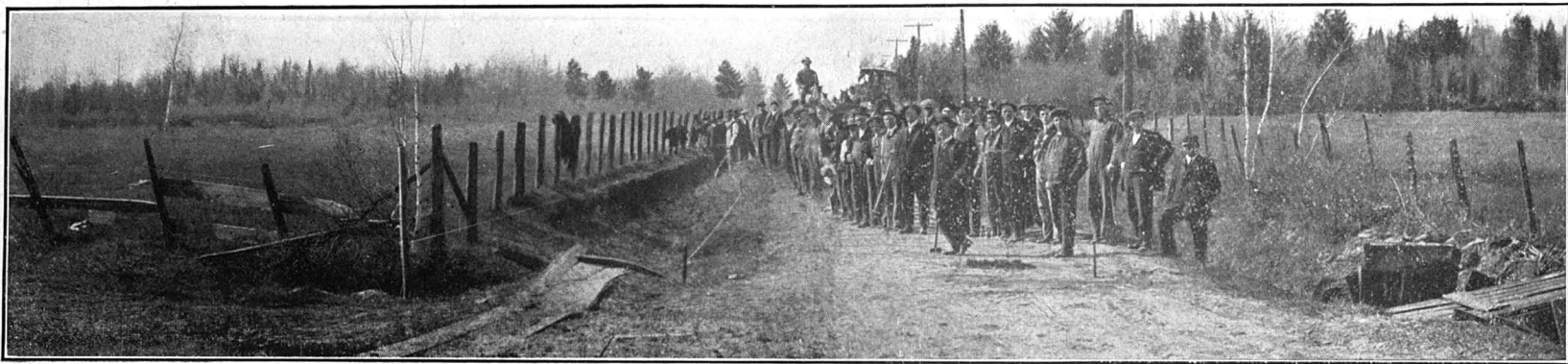
varying from 12 to 20% were reduced to 5 and 7%. To effect this change, they had to be lengthened, straightened and heavily embanked. These hills bear the following names: Donovan, Cathcart and Patrick. When completed, the last will have a filling of 750' in its greatest length 65' wide at its base, 34' broad on the surface and 19' at its greatest elevation. Revetment walls in dry stones were built on each side to prevent slides. In the embankment, there will be 3360 c. v. of stone (wall) and 12555 c. v. of earth.

In the part between the Armstrong post office, mile 81.6 and the boundary line, 11 miles we did $2\frac{1}{4}$ miles of gravelling. These 11 miles traverse a forest. Before the repairs, the road was very narrow, only 8 to 10 feet between the ditches; it was moreover crooked and clayey. The trees bordering it and the bad drainage prevented it from drying up rapidly, especially in the fall. All the stone there was there when it was opened had been thrown on either side so that to widen it all these stones had to be removed to pass our machines. To make the $2\frac{1}{4}$ miles, the trees had to be cut down in order to do the widening and straightening, remaking the ditches, removing the stones and stumps, trunks of trees, and grubbing up. We succeeded in widening, straightening, putting in shape and rolling that part of the $2\frac{1}{4}$ miles, in spite of the rainy season, which came on sooner than usual.

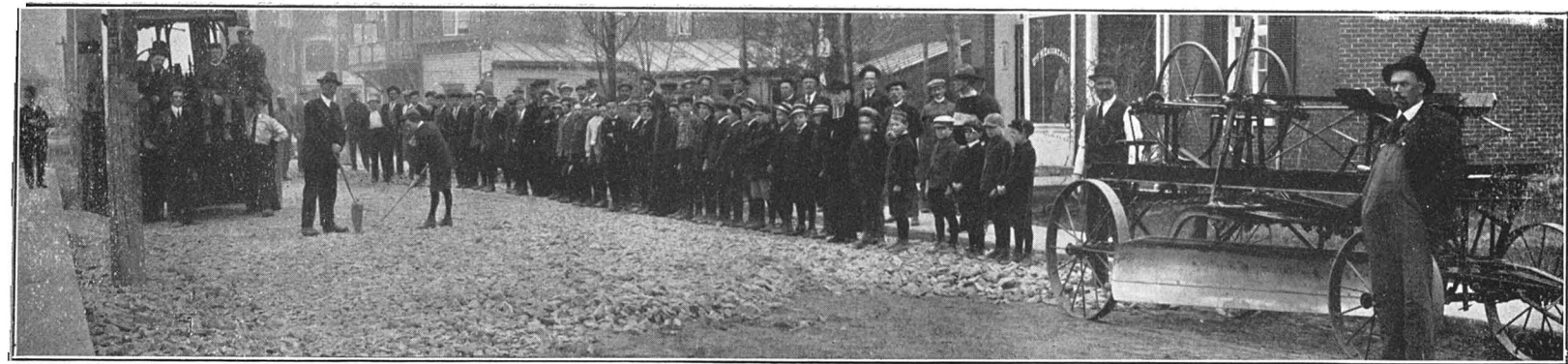
As soon as the Levis-Jackman road was decided upon, we assured its maintenance. The gravel road required attention immediately after building. We therefore, last autumn, took the necessary measures for the maintenance of the parts which needed that at once, and for this purpose, we engaged ten section men stationed from St. Henri to the frontier. These section men worked under the direct orders of the superintendent who communicated with them by telephone from Quebec. In advance also we assured telephone communication so as to put them to work without delay whenever required. In fact, it is important that the repairing of a gravel road should be done precisely at the right moment, for instance, after a storm; if the water be allowed to rest in a wheel track or a rut, if the rut be permitted to become



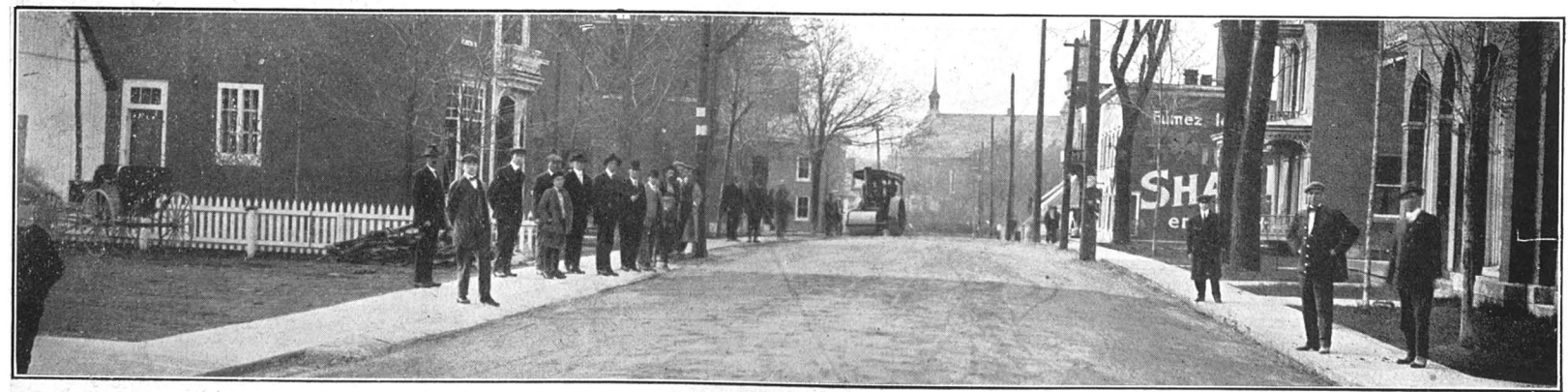
No. 2.—Course of instruction in road-making given at Acton-Vale in May 1914. Group of students, etc.



No. 3.—Course of Student at Acton-Vale.—First lesson: setting the line and digging the trench.



No. 4.—Course of instruction at Acton-Vale. —An object lesson. The Brother's pupils witnessing the laying of the first layer of stones.



No. 5.—Course of instruction at Acton-Vale. A lesson in laying bitumen macadam.

solid, the passing of the scraper becomes more difficult and certainly less effective. The superintendent of construction or his assistant oversees in automobile the work of the section men. We have found that one team of horses and a man paid \$4.50 per day can scrape sufficiently 4 miles of road, making two complete tours, that is to say, 4 single passages. At this price, maintenance is cheap and gives good results.

Here are a few figures relating to the works done last summer on the Levis-Jackman road:

Earth fills.....	321,018 c. v.
Clay fills.....	32,345 c. v.
Disseminated rock fills.....	32,345 c. v.
Excavations in solid rock.....	11,153 c. v.
Fills in sand and gravel.....	51,021 c. v.
Dry stone walls.....	41,562 c. v.
Gravelling, carting and putting down.....	121,627 c. v.
Fences displaced.....	20,785 feet
Railings.....	20,785 feet
Length gravelled.....	46.5 miles
Culverts put in.....	589
Bridges built (reinforced concrete).....	24 ranging from 6' to 25'

Towards the end of July, when the works were at their height, we had on the road 1007 men and 548 horses, without including naturally those employed by the bridge and culvert contractor.

Courses at Acton-Vale

In May last, a course of macadam building was held at Acton-Vale, county of Bagot, during ten days, for the instructors of the Roads Department, the overseers of the provincial roads, the inspectors and all persons sent by the municipalities or attending of their own initiative in order to obtain information. The chief engineer of the department gave practical and theoretical lessons in ditching, in draining and the building of culverts. A demonstration was made of macadam construction in bitumen, as well as demonstrations on the use of the split log drag and the repairing and keeping in order of the macadamizing

machines, these latter lessons being for the instructors, rollers and stokers. These works attracted daily a large attendance of spectators interested and happy to see carried out under their eyes the different phases of road macadamizing. The special interest taken in the connection by the Christian Brothers teachers, who came almost daily with their pupils to look on, study, and watch the work of macadamizing, deserves to be mentioned. Although very simple, they present nevertheless difficulties which cannot be overcome unless there be a clear and accurate idea of them. It was the object of this course to enlighten, demonstrate and instruct. The Brothers certainly deserve to be congratulated on having availed themselves of this occasion to give to their pupils an object lesson, so new, so practical and all the more amusing and interesting that it contrasted so greatly with the demonstrations ordinarily given to schoolboys.

Apart from the regular works of the Department, we improved, at the request of the Federal Government, a part of the road leading to the Valcartier camp and, around that camp, we also opened a road two miles long. Thanks to our organization, the first of these works was done in four days and the other in a few weeks. We were glad not only to give this proof of the efficiency of our plant and the rapid action of our staff, but also to be able to give to the common cause a contribution all the more precious that we alone were in a position to give it.

I shall sum up now by figures the more important features of the report which I have the honor to submit to you:

¶ From 1st November, 1913, to 1st December 1914, the Road Department had **4313** inspections made either of roads to be constructed or in course of construction or of bridges, culverts or special works.

¶ From 1st October 1913 to 1st December, 1914, **2851** culverts were put in or built, which were subsidized by the Government (This figure does not comprise the culverts put in macadamized or gravel roads under the act of 1912).

-
- ¶ In 1914, **198.68** miles of gravelling were done in the province of Quebec.
 - ¶ In 1914, **550** miles of macadam were laid in the province of Quebec.
 - ¶ During the season of 1914, thanks to the Roads Department of the province of Quebec, **7.500** men were given work during four months, without taking into account the revenue derived from **4.700** horses employed on the works.
 - ¶ In 1914, from 1st July to 1st December, the Government paid out for improvement of the roads **\$1,354,565.55**.

Respectfully submitted,

J. A. TESSIER,
Minister of Roads.

Quebec, 15th December, 1914.

SECTION 2

(A) EARTH ROADS

LIST OF MUNICIPALITIES WHICH, DURING THE YEAR 1913-14, RECEIVED SUBSIDIES UNDER THE ACT. 1 GEO. V,—2nd SESSION—, CH. 21, SEC. 1, FOR WORK DONE IN CONNECTION WITH THE MAKING, IMPROVEMENT OR MAINTENANCE OF ROADS IN 1912 OR PREVIOUSLY. (Statement from 15th October, 1913, to 1st July, 1914)

(a) Municipalities under article 1080 M. C.

(?) Municipalities whose secretary has not mentioned the number of miles in his report.

(S) Special subsidy.

MUNICIPALITIES	Length in miles of roads in the municipality.	Length in miles made, improved or maintained.	Amount spent by the municipality.	Subsidy paid.
ARGENTEUIL				
Montcalm, township.....	20½	16	\$922.30	\$400.00
Morin, township.....	31	31	850.16	500.00
St-Jerusalem.....	46	20	641.48	481.48
ARTHABASKA				
Ste-Victoire.....	50	50	3,265.65	400.00
BAGOT				
Ste-Christine.....	8	4	201.45	100.73
St-Liboire.....	6	6	485.70	200.00
BEAUCE				
Lambton.....	46	46	1,047.65	400.00
Sacré-Cœur-de-Jésus, village.....	10	8	426.01	170.40
BEAUHARNOIS				
St-Stanislas-de-Kostka.....	22	22	870.14	400.00
St-Timothy.....	28	20¼	1,651.35	400.00



No. 6.—Levis-Jackman road. Saint Henri, Levis, road. Gravelling done in 1914.



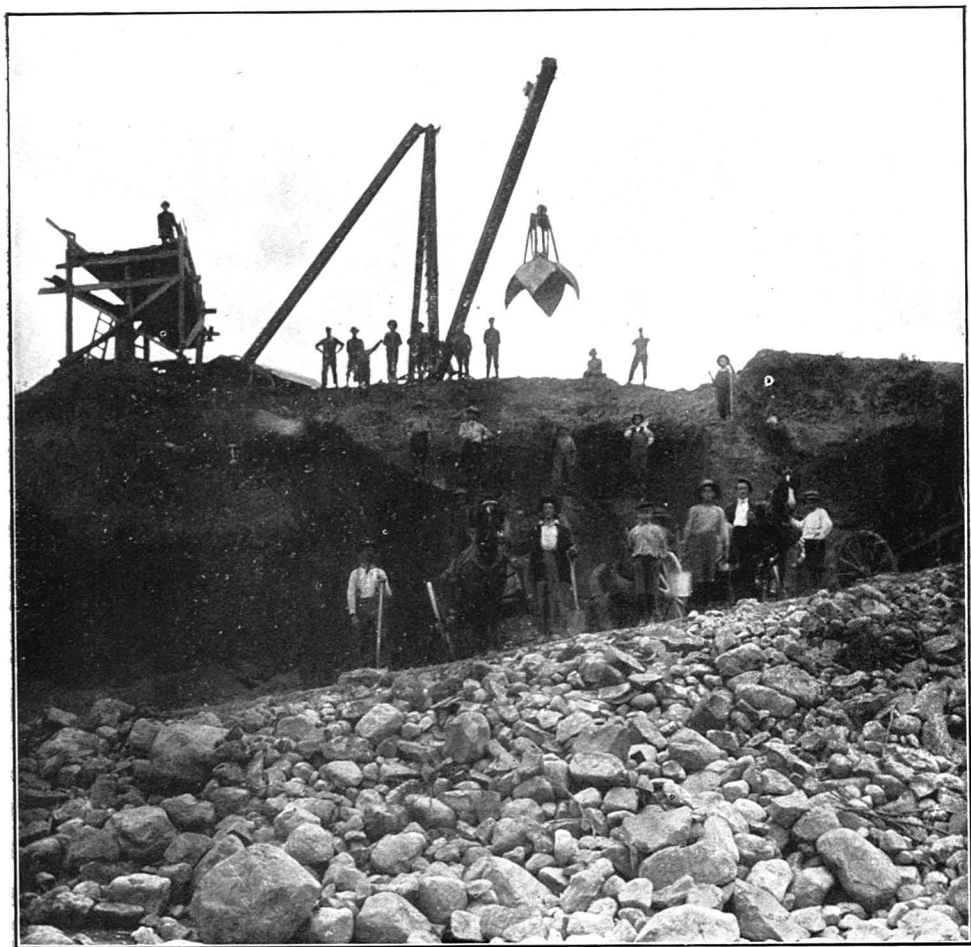
No. 7.—Levis-Jackman road. The four roads. Scott (Dorchester). Gravelling done in 1914.

MUNICIPALITIES	Length in miles of roads in the municipality.	Length in miles made, improved or maintained.	Amount spent by the municipality.	Subsidy paid.
BELLECHASSE				
La Durantaye.....	16	16	967.95	\$ 600.00
Beaumont.....	6	6	419.08	200.00
BERTHIER				
St-Gabriel-de-Brandon, village.....	6	4	554.15	200.00
BONAVENTURE				
Mann, township.....	17½	17½	326.35	163.18
Musseleyville.....	16½	13½	682.93	341.87
St-Laurent-de-Matapédia.....	35	12	324.36	162.18
BROME				
Potton, township.....	116	109¼	2,815.77	(a) 400.00
Knowlton, village.....	20	4¼	1,405.10	(a) 200.00
CHAMBLY				
St-Basile-le-Grand (1911).....	18¼	5	253.17	126.58
St-Basile-le-Grand (1912).....	18¼	4¼	136.44	68.22
St-Basile-le-Grand (1913).....	18¼	4¼	119.24	59.62
CHAMPLAIN				
St-Narcisse.....	12	11	448.21	200.00
CHATEAUGUAY				
Ste-Philomène.....	21¼	21¼	920.87	600.00
Très-Saint-Sacrement.....	45	45	1,292.59	400.00
CHICOUTIMI				
St-Ambroise.....	22	21¼	811.56	400.00
Kenogami, township.....	7	7	378.62	189.31

MUNICIPALITIES	Length in miles of roads in the municipality.	Length in miles made, improved or maintained.	Amount spent by the municipality.	Subsidy paid.
COMPTON				
Whitton-North.....	43	43	\$ 1,036.44	\$ 100.00
Westbury, township.....	32½	32½	927.29	(a) 400.00
Winslow-South.....	58	58	1,881.36	(a) 400.00
Lingwick, township.....	60	60	2,143.47	(a) 400.00
Bury, township.....	76	76	2,722.00	(a) 400.00
Chesham, township.....	32	32	1,943.52	(a) 400.00
Emberton, township.....	22	10¾	794.06	(a) 397.03
St-Edwidge-de-Clifton.....	50	46	1,523.56	(a) 400.00
Hempden, township.....	26	26	1,224.04	(a) 400.00
Newport, township.....	115	115	3,316.07	(a) 400.00
DEUX-MONTAGNES				
St-Augustin.....	33½	12	501.20	250.60
DORCHESTER				
Ste-Hénédine.....	18	15	817.25	400.00
St-Isidore.....	36	36	1,061.82	400.00
St-Maxime.....	11½	11½	723.56	361.78
DRUMMOND				
Kingsey, township (1912).....	86	86	1,825.20	400.00
L'Avenir.....	62	62	1,195.51	400.00
Kingsey-Falls.....	54	54	1,240.18	395.92
Kingsey, township (1913).....	86	71	1,812.24	400.00
N.-D.-du-Bon-Conseil.....	36	9	847.75	400.00
Durham, township.....	38	38	978.06	400.00
FRONTENAC				
Marston South, township.....	20½	20½	1,251.76	400.00
Ditchfield & Spaulding, townships.....	51	51	2,194.02	400.00
St-Leon-de-Marston.....	24	20	839.00	400.00
St-Augustin-de-Woburn.....	23	23	695.94	343.34
St-Samuel-de-Gayhurst.....	37½	37½	904.31	400.00
St-Sebastien.....	32½	27	1,043.61	400.00
Windsorborough and part of Madaw, townships.....	40	40	797.03	398.51

MUNICIPALITIES	Length in miles of roads in the municipality.	Length in miles made, improved or maintained.	Amount spent by the municipality.	Subsidy paid.
IBERVILLE				
St-Alexandre.....	30	21	\$ 1,203.50	\$ 400.00
St-Sebastien.....	17	14	367.11	183.56
St-George-de-Henryville.....	26	26	763.54	381.77
St-Gregoire-le-Grand.....	11½	1	421.52	200.00
MAGDALEN ISLANDS				
Hâvre-Aubert.....	36	17	1,151.30	400.00
House Harbor.....	16½	16½	585.41	292.71
Grosse-Ile.....	26	5	869.92	400.00
Etang-du-Nord.....	60	32	1,093.20	400.00
House Harbor.....		Solde.....	30.04	15.02
Etang-du-Nord.....	(?)	(?)		(S) 400.00
JOLIETTE				
St-Ambroise.....	10	10	1,349.30	200.00
St-Paul.....	10	10	840.52	500.00
St-Charles-Borromée.....	28	12½	2,415.29	600.00
Ste-Emelie-de-l'Energie.....	18	16	342.82	171.41
KAMOURASKA				
St-Denis.....	3	3	64.91	32.45
St-Philippe-de-Néri.....	3	3	327.21	163.60
Mont-Carmel.....	28	10	938.50	400.00
St-Pacôme.....	28	28	976.24	600.00
Ste-Hélène.....	27	25	834.60	400.00
LABELLE				
Plaisance.....	12	10	754.50	377.25
Blake, Bigelow, Wells & McGill, townships.....	75	75	850.82	400.00
LAKE-ST-JOHN				
Ste-Edwidge.....	18	10	927.53	400.00
Peribonka.....	4	4	482.46	200.00

MUNICIPALITIES	Length in miles of roads in the municipality.	Length in miles made, improved or maintained.	Amount spent by the municipality.	Subsidy paid.
LAKE-SAINT-JOHN (Continued)				
St-François-de-Sales	19	19	\$ 804.84	\$ 400.00
Hébertville, village	2½	1½	119.66	47.86
St-Prime	28	27½	1,588.23	400.00
Normandin, township	19	19	585.81	200.00
Roberval, parish	39	39	2,064.02	400.00
St-Amedée	9	¼	214.50	107.25
St-Methode	17	5½	399.45	199.73
Ste-Croix	6	6	423.75	200.00
St-Jérôme	30	30	860.31	400.00
St-Félicien	8	8	390.75	195.37
L'ASSOMPTION				
St-Paul-l'Ermite	3¼	3¼	170.00	85.00
LEVIS				
St-Nicolas-South	35	3	674.76	200.00
St-Nicolas	17	17	900.25	400.00
N.-D.-du-P.-S.-de-Charny	5	5	229.50	114.75
St-Joseph	3¼	3¼	602.93	200.00
St-Romuald	10	5	179.00	89.50
L'ISLET				
St-Roch-des-Aulnaies	25	6	395.68	197.84
Bonsecours, village	2	2	56.05	22.42
L'Islet, parish	33	30	819.86	400.00
LOTBINIERE				
St-Narcisse	6¼	4	462.79	200.00
St-Edouard	30	12	777.51	200.00
St-Flavien, village	3½	3½	160.85	64.34
St-Agapit, village	2	2	236.08	94.43
St-Louis	33	33	1,412.00	400.00
St-Agapit, parish	6	6	394.35	197.18
St-Flavien, parish	21	5½	170.28	85.14



No. 8.—Levis-Jackman road. Steam crane working in a gravel pit. In the foreground is the rubbish not used.

MUNICIPALITIES	Length in miles of roads in the municipality.	Length in miles made, improved or maintained.	Amount spent by the municipality.	Subsidy paid.
MATANE				
Ste-Marie-de-Sayabec.....	35	26	\$ 1,513.92	\$ 400.00
St-Jacques-le-Majeur.....	30	15¼	1,067.77	400.00
MEGANTIC				
St-Pierre-Baptiste.....	45	15	1,476.30	400.00
Somerset-South.....	42	42	1,063.48	400.00
Halifax-South.....	45	19	1,849.29	400.00
St-Antoine-de-Pontbriand.....	32	30	1,340.09	400.00
Notre-Dame-de-Lourdes.....	46	6	1,208.40	400.00
Ireland-North.....	45	31	2,002.15	400.00
Ireland-South.....	56	45	2,008.74	400.00
St-Joseph-Coleraine.....	12	12	1,101.97	400.00
Leeds.....	81	72	1,693.36	400.00
MISSISQUOI				
Cowansville, village.....	5	3	598.15	(a) 200.00
Notre-Dame-de-Stanbridge.....	28½	27½	749.58	(a) 374.79
MONTCALM				
Lussier, township.....	5	3	427.46	200.00
St-Jacques-l'Achigan, village.....	3¼	1	106.56	42.62
MONTMAGNY				
Cap-St-Ignace.....	70	70	1,121.34	600.00
Montminy, township.....	12	12	594.99	297.50
St-François.....	11	11	360.87	180.43
MONTMORENCY				
St-Joachim.....	7	7	780.95	390.48
Ste-Petronille.....	4	4	725.50	362.75
NAPIERVILLE				
St-Edouard.....	31	29½	295.50	147.75

MUNICIPALITIES	Length in miles of roads in the municipality.	Length in miles made, improved or maintained.	Amount spent by the municipality.	Subsidy paid.
NICOLET				
St-Pierre-les-Becquets	9	9	\$ 427.49	\$ 200.00
St-Samuel-de-Horton	21	5½	965.89	400.00
Ste-Angèle-de-Laval	11	11	700.39	350.20
Ste-Cecile-de-Levrard	6	6	827.00	200.00
Laval, village	¾	¾	129.58	51.83
St-Joseph-de-Blandford	16	16	620.34	310.17
Becancourt	25	12	465.15	200.00
OTTAWA				
Hincks, township	36	36	1,181.00	400.00
Aylwin, township	50	50	847.85	400.00
Low, township	65¾	65¾	1,166.60	400.00
Maniwaki, township	6	3	377.17	188.59
Masham-South	50	42	1,078.47	400.00
Templeton-West	48	48	1,943.28	400.00
Northfield, township	55	28	1,035.54	400.00
Hull-West	68	42½	1,345.44	400.00
PONTIAC				
Onslow-South	55	50	1,443.58	400.00
Waltham	25	22	415.76	207.95
PORTNEUF				
St-Raymond	4¾	3¾	154.41	61.76
St-Augustin	32	9	465.66	200.00
St-Charles-des-Grondines, parish	10	6½	1,051.42	200.00
Cap-Santé	18	18	248.36	124.18
St-Basile (1912)	40	9	1,730.82	(s) 500.00
Grondines, parish	10	5	.....	(s) 200.00
Deschambault	27½	26½	968.65	400.00
Ste-Christine	5	5	308.96	154.48

MUNICIPALITIES	Length in miles of roads in the municipality.	Length in miles made, improved or maintained.	Amount spent by the municipality.	Subsidy paid.
QUEBEC				
St-Gabriel-de-Valcartier.....	21	21	\$ 334 39	\$ 167 20
St-Gabriel-West.....	35	32½	818 59	400 00
St-Ambroise.....	23	19	1,274 37	200 00
St-Gerard-Magella.....	20	20	1,426 72	400 00
RICHELIEU				
St-Roch.....	3	2	470.20	200.00
St-Ours.....	16	16	1,154.86	200.00
RICHMOND				
Cleveland, township.....	134	134	2,308.96	(a) 400.00
Melbourne and Brompton Gore, townships.....	125	125	2,816.61	(a) 400.00
Brompton, township.....	45	45	1,509.08	(a) 400.00
Shipton, township (1911).....	107	107	3,512.67	(a) 400.00
Shipton, township (1912).....	107	107	3,712.82	(a) 400.00
RIMOUSKI				
Ste-Cecile-du-Bic.....	37	33	806.66	400.00
Ste-Blandine.....	5	5	401.22	200.00
St-Donat.....	31	31	745.36	372.68
ROUVILLE				
St-Jean-Baptiste.....	40	13	609.11	200.00
St-Hilaire.....	24	18½	1,166.43	400.00
Ste-Marie-de-Monnoir.....	35	31¼	1,154.83	400.00
St-Paul-d'Abbotsford.....	32	11¼	941.42	400.00
Ste-Angele-de-Monnoir.....	22	22	273.57	136.79
SAINT-HYACINTHE				
Ste-Madeleine.....	22	22	905.32	600.00
La Presentation.....	39	39	1,847.68	400.00

MUNICIPALITIES	Length in miles of roads in the municipality.	Length in miles made, improved or maintained.	Amount spend by the municipal ty.	Subsidy paid.
SAINT-JOHN				
Ste-Marguerite-de-Blairfindie	35	35	\$ 1,510.99	\$ 400.00
SHEFFORD				
Ely-Part-East, township	17	15	845.20	(a) 400.00
Stukely-North	35	20	955.74	(a) 400.00
Ely, township	60	55	2,468.38	(a) 400.00
St-Alphonse	31	31	1,177.82	(a) 400.00
Ely-North, township	48	20	1,134.93	(a) 400.00
Stukely-North, Part-East	32	22	1,375.63	(a) 400.00
STANSTEAD				
Stanstead, township	200	200	6,890.00	(a) 400.00
Ste-Catherine-de-Hatley	62	35½	893.00	(a) 400.00
Barnston, township	200	200	3,605.54	(a) 400.00
Beebe-Plain, village	8	7	840.86	(a) 200.00
Hatley-North	4	4	865.86	(a) 200.00
Hatley, village	12	8	137.45	(a) 54.98
Magog, township (1912)	77	77	2,155.19	(a) 400.00
Magog, township (1913)	77	77	1,676.44	(a) 400.00
SHERBROOKE				
St-Elie-d'Orford	45	31¼	814.62	400.00
Ascot, township	150	146	4,223.09	400.00
Ascot-Corner	34	34	893.25	400.00
TEMISCAMING				
Fabre, township	40	35	1,147.66	600.00
Fabre, township (1912)			Solde	176.70
TEMISCOUATA				
St-Cyprien	25	25	884.00	400.00
St-Clément	32	32	921.70	400.00



No. 9.—Levis-Jackman road. Sainte Marie (Beauce). Bedard's hill, looking towards the north, (1914).

MUNICIPALITIES	Length in miles of roads in the municipality.	Length in miles made, improved or maintained.	Amount spent by the municipality.	Subsidy paid.
TEMISCOUATA (Continued)				
Begon, township.....	43	43	\$ 1,249.95	\$ 400.00
Cacouna, village.....	2½	1¼	82.25	32.90
St-Mathias-de-Cabano.....	14	2¼	1,106.71	400.00
Isle-Verte.....	47	46	912.43	400.00
Notre-Dame-du-Portage..	18½	18½	890.00	400.00
St-Patrice-de-la-Riv.-du-Loup.....	15	2½	147.50	73.75
Notre-Dame-du-Lac.....	54	44¼	2,096.76	400.00
VAUDREUIL				
Ste-Madeleine-de-Rigaud.....	40	35	491.75	245.87
Ste-Marthe.....	27	27	1,116.70	400.00
VERCHERES				
St-Marc.....	30	26½	544.12	408.09
Vercheres.....	23	21	1,151.00	400.00
WOLFE				
Ham-North.....	50	40	1,303.83	400.00
St-Camille.....	32	30	825.20	400.00
Marbleton, village.....	10	10	1,112.71	200.00
Garthby.....	23½	23	729.62	364.84
Beaulac, village.....	8	6¼	415.55	166.22
Weedon-Centre.....	6	6	622.11	311.05
YAMASKA				
St-Guillaume.....	?	9½	443.75	200.00
	6,699½	5,660¼	211,987.23	66,385.88

SECTION 3

GRAVEL ROADS

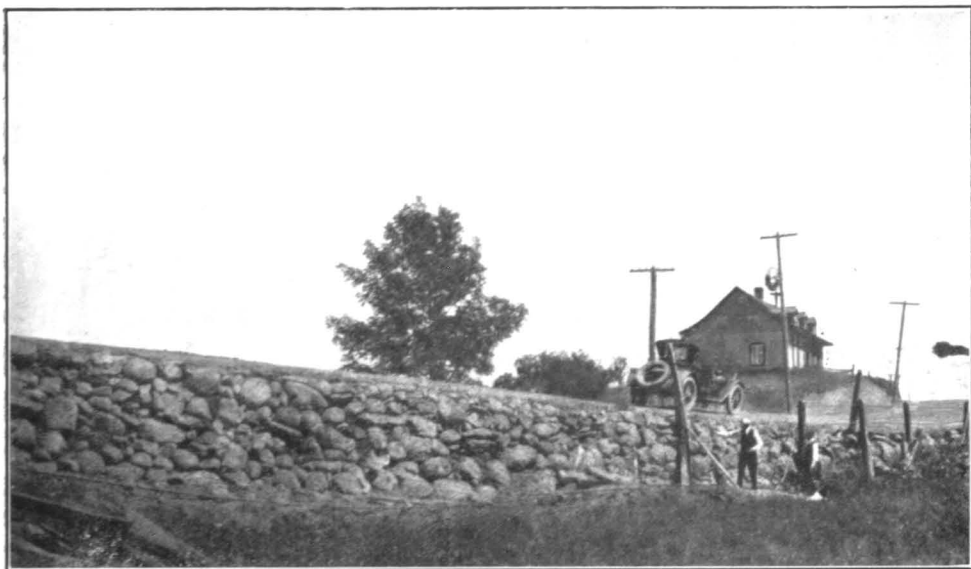
LIST OF THE MUNICIPALITIES WHICH, DURING THE YEAR 1913-14, RECEIVED SUBSIDIES UNDER THE ACT. 1 GEO. V.—2nd SESSION—, CH. 21, SEC. 1, FOR WORK ON GRAVEL ROADS DONE IN 1913 OR PREVIOUSLY. (Statement from 15th October 1913, to 1st July 1914).

S: Special subsidy. P: feet. A: arpent. M: mile.

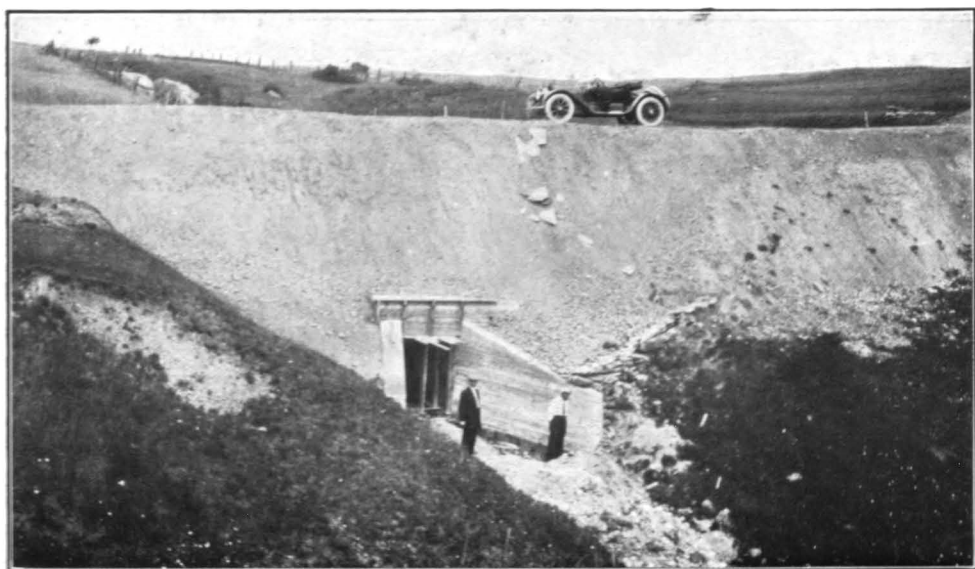
MUNICIPALITIES	Length gravelled.	Amount spent by the municipality	Subsidy paid.
ARTHABASKA			
Ste-Victoire, parish.....	4 M	\$1,002.34	\$500.00
BELLECHASSE			
La Durantaye.....	6,533 P.	1,211.89	500.00
St-Valier, parish.....	92 A.	747.56	373.78
St-Gervais.....	285 A.	696.80	348.40
CHARLEVOIX			
Baie-St-Paul, parish.....	2,560 P.	1,009.47	500.00
St-Hilarion.....	17 A.	1,000.00	500.00
St-Hilarion (1912).....	9.38 A.	741.26	370.63
DORCHESTER			
Ste-Henedine.....	5,040 P.	1,011.25	500.00
St-Maxime, parish.....	4.16 A.	418.47	209.23
IBERVILLE			
St-Athanase, parish.....	15.63 A.	\$ 984.42	\$492.21
St-Gregoire-le-Grand.....	18 A.	1,038.84	500.00
St-Alexandre, parish.....	14 A.	2,014.38	500.00
ISLANDS MAGDALEN			
House Harbor.....	24 A.	826.92	413.46

MUNICIPALITIES	Length gravelled.	Amount spent by the municipality	Subsidy paid
KAMOURASKA			
St-Denis.....	1,820 P.	\$ 591.34	\$ 295.67
St-Pacôme.....	30 A.	1,833.66	500.00
Rivière-Ouelle.....	3,925 P.	797.90	398.95
LAKE ST-JOHN			
Hebertville, parish.....	16 A.	1,001.50	500.00
St-Dominique-de-Jonquières.....	4 A.	976.28	488.14
LEVIS			
St-Henri-de-Lauzon.....	62 A.	501.43	250.72
L'ISLET			
St-Jean-Port-Joly.....	40 A.	390.50	195.25
St-Roch-des-Aulnaies.....	10 A.	179.15	89.58
MISSISQUOI			
St-Armand-West.....	2,900 P.	539.58	269.79
MONTMAGNY			
Berthier.....	25 A.	631.92	315.96
St-François.....	40 A.	1,779.41	889.70
Montminy, township.....	32.16 A.	1,332.83	500.00
OTTAWA			
Masham-South.....	3,000 P.	1,066.45	500.00
QUEBEC			
Beauport, parish.....	950 P.	1,001.00	500.00
St-Gabriel-West.....	8.72 A.	548.19	274.10
RICHMOND			
Danville, village.....	2,200 P.	2,028.73	811.49

MUNICIPALITIES.	Length grave led	Amount spent by the municipality	Subsidy paid.
ROUVILLE			
St-Jean-Baptiste.....	7.52 A.	\$ 1,004.77	\$ 500.00
St-Michel-de-Rougemont (1912).....	27 A.	1,065.82	500.00
St-Michel-de-Rougemont (1913).....	6,898 P.	Mac. et Grav. 8,179.96	4,089.98
SHEFFORD			
Granby.....	21.41 A.	557.29	278.65
SHERBROOKE			
St-Elie-d'Orford.....	18.97 A.	2,339.63 111.37	500.00 55.68 Solde
STANSTEAD			
Hatley, village.....	1.85 A.	199.15	79.66
Beebe-Plain, village.....	11.36 A.	608.98	243.60
Hatley, village (1912).....	2.83 A.	104.25	36.83
Hatley, township.....	11.36 A.	978.21	489.10
TEMISCOUATA			
St-Jean-Baptiste-de-l'Ile-Verte.....	19 A.	\$997.63	\$498.82
St-Epiphanie.....	0.71 M.	653.99	327.00
St-George-de-Cacouna.....	25.97 A.	928.55	417.85
St-Arsene.....	18.07 A.	688.15	344.08
WOLFE			
Ham-North.....	1,750 P.	1,020.89	500.00
	1,245.77 A.	\$46,542.07	\$21,348.31



No. 10.—Levis-Jackman road. Sainte Marie (Beauce). Langevin's hill. Lowering of hill and revetment wall.



No. 11.—Levis-Jackman road. Sainte Marie (Beauce). Labrecque's hill. A fill 30 feet high. At the foot is a concrete passage for the farm's live stock. The moulds are not all removed (1914).

SECTION 4

MACADAMIZED ROADS

LISL OF MUNICIPALITIES WHICH, DURING THE YEAR 1913-14, RECEIVED SUBSIDIES UNDER THE ACT 1 GEO. V, (2ND SESSION) CHAP. 21, FOR MACADAMAZING WORK DONE IN 1913 OR PREVIOUSLY. (Statement from 31st October, 1913, to 1st July, 1914. .

S: Special subsidy. P: Feet. A: Arpent. M: Mile. H: macadamizing with a plant belonging to the municipality or to a contractor. When there is no mark it means that the work was done with Government plant. E: Stoning.

MUNICIPALITIES	Length macadamized	Amount spent by the municipality	Subsidy paid
BEAUCE			
Ste-Marie, parish.....	12 A.	\$3,623.38	\$1,000.00 811.68 S
BELLECHASSE			
St-Charles.....	88.71 A.	\$12,492.58	\$1,000.00
St-Charles.....			5,246.29 S
CHATEAUGUAY			
St-Malachie-d'Ormstown.....	49.53 A.	5,149.72	1,000.00
St-Malachie-d'Ormstown.....			1,574.86 S
DRUMMOND			
Wendover & Simpson.....	51.56 A.	9,304.14	1,000.00
Wendover & Simpson.....			3,652.07 S
IBERVILLE			
St-Sebastien.....	33½ A.	\$2,823.73	\$1,000.00
St-Sebastien.....			411.87 S
LAKE-SAINT-JOHN			
St-Bruno.....	14 A.	4,072.16	1,000.00
St-Bruno.....			1,036.08 S

MUNICIPALITIES	Length macadamized	Amount spent by the municipality	Subsidy paid
MISSISQUOI			
Dunham, township.....	2,440 P.	\$2,219.89	\$1,000.00
PORTNEUF			
St-Charles-des-Grondines, parish.....	8.22 A.	879.20	439.60
St-Charles-des-Grondines, parish.....	4.21 A.	298.19	209.18 S
QUEBEC			
Ancienne-Lorette.....	2,200 P.	1,689.00	844.50
St-Gerard-Magella.....	1.82 A.	303.92	151.96
RICHMOND			
Danville, village.....	2,200 P.	2,028.73	811.49 S
TERREBONNE			
St-Louis-de-Terrebonne.....	2,900 P.	2,693.20	\$1,000.00
YAMASKA			
St-Bonaventure-d'Upton.....	10.77 A.	2,187.87	512.78
	314.63 A.	\$46,233.40	\$21,946.42

SECTION 5

SPECIAL WORKS

LIST OF THE MUNICIPALITIES TO WHICH SPECIAL SUBSIDIES HAVE BEEN PAID, OUT OF THE ESTIMATES FOR 1913-14, FOR REBUILDING AND REPAIRING BRIDGES, IMPROVING ROADS AND HILLS, ETC., (Statement from 1st October 1913, to 1st July, 1914).

MUNICIPALITIES	BRIDGES		HILLS and ROADS	
	Amount spent.	Grant paid	Amount spent	Grant paid
ARGENTEUIL				
Chatham township.....	\$		\$6656.80	\$206.82
ARTHABASKA				
Ste-Elizabeth-de-Warwick.....			105.39	50.00
BEAUCE				
St-Ludger.....			552.98	300.00
L'Enfant-Jesus.....	726.47	\$200.00		
BELLECHASSE				
St-Nérée.....			60.00	60.00
Armagh.....			50.00	50.00
St-Valier.....			122.98	50.00
BONAVENTURE				
St-Bonaventure.....			198.86	99.43
St-Bonaventure.....			277.49	111.00
Nouvelle.....	330.25	165.13		
St-Bonaventure.....			200.15	100.00
St-Bonaventure.....			204.99	100.00

MUNICIPALITIES	BRIDGES		HILLS and ROADS	
	Amount spent	Grant paid	Amount spent	Grant paid
DEUX-MONTAGNES				
St-Eustache.....			\$1,761.00	\$500.00
DRUMMOND				
St-Eugene de Grantham.....			303.00	150.00
Durham township.....	\$791.87	\$395.93		
FRONTENAC				
Ditchfield and Spaulding.....				200.00
GASPE				
Ruisseau-des-Olives.....	25.00	25.00		
Rivière-aux-Renards.....	200 01	200 00		
Douglas-West.....	378 25	100.00		
Douglastown.....	330.14	165.07		
HUNTINGDON				
Elgin township.....			1,700.00	850.00
Elgin township.....		750.00		
ISLANDS-MAGDALEN				
House-Harbor.....			75.00	75.00
Etang-du-Nord.....			100.00	100.00
Grosse-Ile.....			50.05	50.00
Grosse-Ile.....			75.96	75.00
Etang-du-Nord.....			49.95	49.95
Etang-du-Nord.....			75.00	75.00
Etang-du-Nord.....			49.75	49.75
Etang-du-Nord.....			75.00	75.00
Etang-du-Nord.....	30.00	30.00		
Grindstone.....			40.08	40.08



No. 12.—Levis-Jackman road. Sainte Marie (Beauce). On the left is the excavation of the gravel-pit. In the background is the fill (1914) Bedard's hill.



No. 13.—Levis-Jackman road. Sainte Marie (Beauce). Antoine Vachon's hill (1914).

MUNICIPALITIES	BRIDGES		HILLS and ROADS	
	Amount spent	Grant paid	Amount spent	Grant paid
JOLIETTE				
Ste-Melanie.....	\$153.15	\$76.57		
St-Ambroise-de-Kildare.....			\$657.29	\$325.00
St-Félix-de-Valois.....			663.13	331.56
LABELLE				
N.-D.-du-Laus.....			299.00	149.50
LAKE ST-JOHN				
St-Gedon.....			603.75	300.00
St-Prime.....			405.04	200.00
St-Bruno.....			300.00	150.00
Chambord.....			206.08	103.04
Hebertville, parish.....			300.05	150.00
Hebertville, parish.....			300.25	150.00
L'ISLET				
Ste-Louise.....			244.52	122.26
Ste-Louise.....	97.22	48.61		
LOTBINIERE				
St-Sylvestre.....			758.16	189.54
St-Narcisse.....	330.25	165.13		
MEGANTIC				
Somerset-South township.....			128.05	64.03
Ireland-North.....			184.50	92.25
St-Pierre-Baptiste.....			322.81	150.00
MISSISQUOI				
Philipsburg, village.....			686.18	200.00

MUNICIPALITIES	BRIDGES		HILLS and ROADS	
	Amount spent	Grant paid	Amount spent	Grant paid
NICOLET				
St-Gregoire.....	\$ 76.80	\$ 37.90		
Ste-Sophie-de-Levrard.....	389.76	150.00		
Ste-Monique.....	196.50	97.75		
OTTAWA				
Hincks township.....			302.15	150.00
PORTNEUF				
Grondines parish.....			498.65	498.65
St-Augustin.....	2,833.50	944.50		
St-Raymond.....	309.75	150.00		
QUEBEC				
N.-D.-des-Laurentides.....			998.33	499.17
RICHMOND				
Brompton township.....			356.32	150.00
RIMOUSKI				
St-Germain.....			70.87	70.87
ST-HYACINTHE				
Ste-Marie-Madeleine.....			700.46	200.00
ST-MAURICE				
St-Severe.....			507.15	150.00
Ste-Flore.....			63.75	31.88

MUNICIPALITIES	BRIDGES		HILLS and ROADS	
	Amount spent	Grant paid	Amount spent	Grant paid
SHERBROOKE				
Ascot-Corner	\$ 444.42	\$ 148.14		
Ascot-township	401.32	200.00		
Ascot-township			\$803.75	\$400.00
St-Elie-d'Orford			1,589.27	222.50
TEMISCOUATA				
St-Eloi			202.40	100.00
VAUDREUIL				
Ste-Madeleine-de-Rigaud	475.00	158.33		
WOLFE				
Stratford				228.79
				Solde.
YAMASKA				
St-David	583.88	194.63		
St-Gerard	483.51	217.58		
St-Gerard		24.17		
		Solde		
St-Zephirin			298.00	100.00
Totals	9,886.05	\$4,844.39	\$19,234.34	\$8,856.07

SECTION 6

CULVERTS

LIST OF THE MUNICIPALITIES TO WHICH, FROM 1ST OCTOBER 1913, OUT OF THE ESTIMATES FOR 1912-13, AN AMOUNT HAS BEEN REIMBURSED ON THE PURCHASE PRICE AND COST OF TRANSPORTING CONCRETE, TILE, CORRUGATED STEEL, IRON, CAST IRON ETC, PIPES WITH WHICH THEY REPLACED WOODEN CULVERTS WITH LESS THAN EIGHT FEET ARCH.

(This list does not include the culverts laid on gravel or macadamized roads under the Good Roads Act. 1912). (Statement from 1st October, 1913, to 1st July, 1914).

<i>Municipalities.</i>	<i>Number and diameter of culverts</i>	<i>Total</i>	<i>Kind of pipes</i>	<i>Expense</i>	<i>Subsidy</i>
ARGENTEUIL					
Township of Chatham.....	1 18' x 15"				
" "	1 12' x 18"				
" "	2 18' x 18"	4	Steel	\$66.06	\$20.02
ARTHABASKA					
Chesterville.....	1 18' x 12"	1	Concrete	13.09	4.36
Township of Stanfold.....	2 22½' x 18"	2	Concrete		
" "	1 20' x 15"				
" "	1 20' x 18"				
" "	1 20' x 24"				
" "	1 22½' x 15"				
" "	3 22½' x 18"				
" "	1 22½' x 24"	8	Tile	274.75	91.58
St-Paul-de-Chester.....	1 16' x 20"	1	Steel		
" "	1 17½' x 12"	1	Concrete	29.57	9.86
Township of Warwick.....	1 15' x 6"				
" "	1 20' x 6"				
" "	4 17½' x 12"				
" "	4 22½' x 12"				
" "	1 12½' x 15"				
" "	4 17½' x 15"				
" "	2 22½' x 15"				



No. 14.—Levis-Jackman road. Sainte Marie (Beauce). Domaine. Graveling done in 1914.



No. 15.—Levis-Jackman road. Saint Georges (Beauce). Donovan hill. On the left is the old hill; on the right are the fill being made and the turn to reduce the slope (1914).

Township of Warwick.—Continued.....	1	17½' x 18"				
" "	3	22½' x 18"				
" "	1	17½' x 24"				
" "	2	22½' x 24"				
" "	1	27½' x 24"				
" "	5	17½' x 16"				
" "	3	20' x 9"				
" "	5	20' x 12"				
" "	1	25' x 12"				
" "	2	15' x 12"				
" "	1	20' x 15"				
" "	1	25' x 15"				
" "	2	20' x 18"				
" "	3	25' x 18"				
" "	1	20' x 24"				
" "	4	25' x 24"	53	Concrete	\$600.10	\$200.03
Ste-Victoire.....	1	35' x 15"				
"	6	25' x 12"				
"	2	15' x 6"				
"	15	20' x 12"				
"	7	20' x 18"				
"	7	25' x 24"				
"	1	22½' x 15"				
"	3	20' x 24"				
"	2	25' x 18"				
"	1	17½' x 18"	45	Concrete	694.45	231.48
St-Albert-de-Warwick.....	2	20' x 24"				
" "	1	22½' x 18"	3	Concrete	62.75	20.91

BAGOT

Ste-Rosalie.....	1	22½' x 15"				
"	1	22½' x 36"				
"	1	20' x 18"				
"	1	20' x 12"				
"	1	20' x 24"				
"	1	20' x 12"	6	Concrete	114.88	38.29
Ste-Helene.....	1	20' x 12"				
"	2	22½' x 30"	3	Concrete		
"	5	22½' x 15"	5	Steel	195.37	65.12

St-Simon.....	1	22½' x 6"				
"	1	17½' x 12"				
"	1	25' x 12"				
"	2	22½' x 15"				
"	1	20' x 30"				
"	2	20' x 10"				
"	4	20' x 12"				
"	1	20' x 15"				
"	1	25' x 15"	14	Concrete	\$ 154.24	\$51.41
St-Pie.....	1	20' x 48"				
"	1	20' x 12"	2	Steel	110.20	36.73
St-André-d'Acton.....	1	22½' x 24"				
"	1	20' x 12"				
"	2	17½' x 15"				
"	1	25' x 18"				
"	1	17½' x 10"				
"	1	17½' x 12"	7	Concrete	72.31	24.10

BEAUHARNOIS

St-Sanislas-de-Kostka.....	1	25' x 8"				
"	1	30' x 24"				
"	2	25' x 36"				
"	2	25' x 18"				
"	1	25' x 30"	7	Concrete	237.30	79.10

BELLECHASSE

St-Gervais.....	1	15' x 9"				
"	1	15' x 6"				
"	1	15' x 12"				
"	3	20' x 9"				
"	1	20' x 6"				
"	1	17½' x 36"	8	Concrete	102.00	34.00
St-Charles.....	1	20' x 6"				
"	3	25' x 6"				
"	1	30' x 6"				
"	2	20' x 9"				
"	7	25' x 9"				
"	5	22½' x 9"				
"	1	20' x 18"				
"	1	22½' x 24"				
"	3	20' x 36"				
"	2	22½' x 6"				
"	3	27½' x 6'				

St-Charles.—Continued.....	1	17½' x 9"				
"	4	22½' x 9"				
"	1	30' x 9"				
"	4	25' x 12"				
"	1	27' x 18"				
"	1	25' x 24"	41	Concrete	\$473.60	\$157.86
La-Durantaye.....	17	15' x 9"				
"	2	12½' x 9"				
"	1	27½' x 9"				
"	2	17½' x 6"				
"	1	15' x 12"				
"	1	20' x 9"				
"	2	17½' x 9"				
"	2	15' x 6"				
"	1	12½' x 12"				
"	1	17½' x 18"	30	Tile	192.46	64.15
St-Raphael.....	1	22' x 24"				
"	1	18' x 24"	2	Concrete	56.00	18.66
St-Michel.....	1	30' x 12"				
"	1	45' x 12"				
"	1	27½' x 12"	3	Concrete	54.00	18.00
St-Valier.....	3	25' x 6"				
"	2	25' x 18"				
"	1	50' x 36"				
"	9	25' x 12"				
"	1	50' x 18"	16	Concrete	314.10	104.70

BERTHIER

Lavaltrie.....	1	55' x 15"	1	Concrete	38.50	12.83
Ste-Genève.....	1	17½' x 30"	1	Concrete	28.00	9.33
St-Ignace-de-Loyala.....	1	15' x 9"				
"	1	17½' x 24"	2	Concrete	51.60	17.20
St-Norbert.....	2	25' x 12"	2	Concrete	20.00	6.66
St-Cuthbert.....	1	20' x 15"				
"	1	20' x 12"	2	Concrete	22.70	7.56

BROME

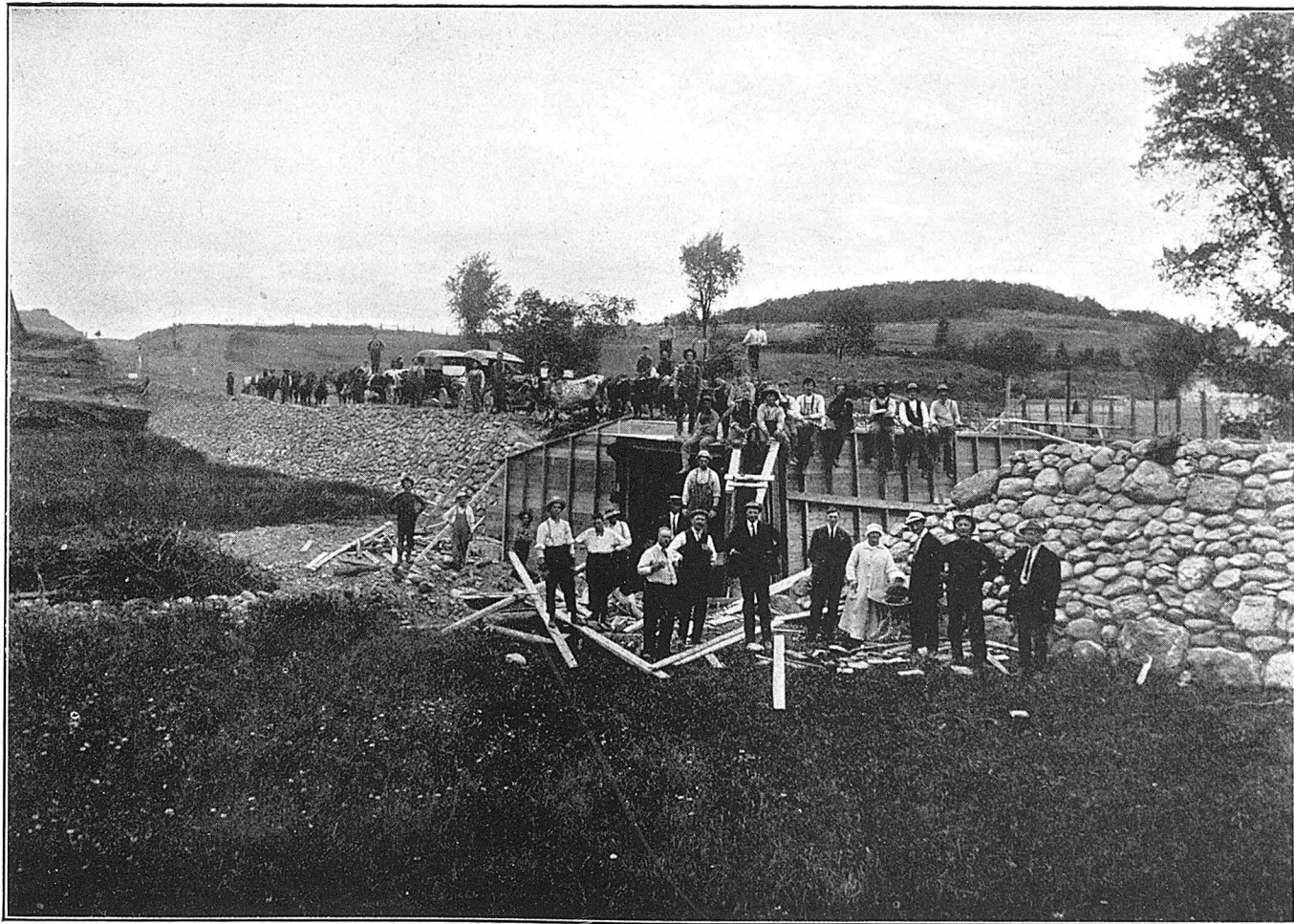
Township of West-Bolton.....	3	18' x 8"				
"	1	18' x 42"				
"	1	18' x 10"	5	Steel	91.08	30.36

Township of Sutton	3	15' x 12"				
" "	2	12' x 12"				
" "	10	18' x 18"				
" "	3	21' x 18"				
" "	2	24' x 24"				
" "	1	18' x 24"				
" "	1	21' x 18"				
" "	15	18' x 12"				
" "	2	24' x 12"				
" "	8	21' x 12"				
" "	1	24' x 18"				
" "	2	27' x 24"				
" "	1	18' x 8"				
" "	1	24' x 8"	52	Concrete		
" "	4	18' x 10"				
" "	8	18' x 15"				
" "	12	18' x 12"	24	Steel	\$644.20	\$214.73

Township of Potton	4	17½' x 12"				
" "	3	15' x 12"				
" "	1	30' x 12"				
" "	1	15' x 15"				
" "	4	18' x 8"				
" "	1	20' x 20"				
" "	1	22½' x 18"				
" "	6	12½' x 12"				
" "	1	40' x 12"				
" "	1	20' x 15"				
" "	1	12½' x 15"				
" "	9	15' x 8"				
" "	1	15' x 20"				
" "	1	30' x 18"	35	Tile	175.81	58.60

CHAMPLAIN

St-Prosper	2	16' x 12"				
"	1	60' x 9"	3	Tile	23.97	7.98
St-Louis-de-France	1	25' x 24"				
"	2	25' x 12"				
"	1	25' x 15"				
"	1	27½' x 12"	5	Concrete	84.12	28.03
Almaville	1	40' x 18"				
"	2	40' x 12"	3	Concrete	92.30	30.76
Ste-Anne-de-la-Perade	1	32' x 12" x 15"				
"	1	23' x 8" x 9"	2	Tile	23.51	7.83



No. 16.—Levis-Jackman road. "Valley Junction". "Trou de la Bisson". Fill 15 feet high with revetment wall.
Bridge in course of construction (1914).

N.-D.-du-Mont-Carmel.....	2	20' x 9"						
" ".....	1	25' x 9"						
" ".....	1	37½' x 9"						
" ".....	1	17½' x 9"						
" ".....	1	52½' x 30"						
" ".....	1	22½' x 9"						
" ".....	1	30' x 9"						
" ".....	1	20' x 12"						
" ".....	1	30' x 15"	10	Concrete	\$232.52	\$77.51		

CHARLEVOIX AND SAGUENAY

St-Siméon.....	1	20' x 30"	1	Concrete	58.32	19.43		
St-Hilarion.....	2	17½' x 10"						
".....	1	17½' x 24"						
".....	1	17½' x 18"	4	Concrete	75.01	25.00		
St-Irénée.....	5	16' x 9"						
".....	1	25' x 9"						
".....	1	80' x 15"	7	Concrete	127.72	42.57		
Les Escoumains.....	1	100' x 9"	1	Concrete	46.60	15.53		

CHICOUTIMI

St-Dominique-de-Jonquieres.....	1	92½' x 18"						
" ".....	3	25' x 9"						
" ".....	1	30' x 18"	5	Concrete	175.75	58.58		

COMPTON

Westbury.....	2	16' x 8"						
".....	1	20' x 12"						
".....	5	18' x 8"						
".....	1	18' x 24"	9	Concrete	100.70	33.57		
Whitton-North.....	3	16' x 36"	3	Steel	122.40	40.80		
Township of Newport.....	4	20' x 10"						
" ".....	2	18' x 10"						
" ".....	5	20' x 12"						
" ".....	1	4' x 12"						
" ".....	3	20' x 20"						
" ".....	1	20' x 30"						
" ".....	1	20' x 18"						

Township of Newport.—Continued.....	2	24' x 15"				
“ “	1	20' x 8"				
“ “	2	50' x 8"				
“ “	1	24' x 26"				
“ “	5	20' x 24"				
“ “	1	26' x 30"				
“ “	1	24' x 36"				
“ “	3	20' x 15"	33	Concrete	\$830.10	\$276.70
Township of Bury	1	18' x 18"	1	Steel		
“ “	2	21' x 9"				
“ “	4	18' x 9"				
“ “	1	33' x 9"				
“ “	2	22½' x 9"				
“ “	1	30' x 12"				
“ “	1	21' x 12"	11	Tile	68.51	22.83
Township of Chesham	3	15' x 12"				
“ “	8	17½' x 12"				
“ “	1	30' x 12"				
“ “	2	15' x 9"				
“ “	2	25' x 9"				
“ “	2	30' x 9"				
“ “	2	15' x 15"				
“ “	1	20' x 24"				
“ “	3	22½' x 12"				
“ “	2	20' x 12"				
“ “	1	27½' x 12"				
“ “	1	47½' x 12"				
“ “	2	22½' x 9"				
“ “	3	17½' x 9"				
“ “	1	17½' x 15"				
“ “	1	22½' x 24"	35	Concrete	261.97	87.32
East-Part township of Clifton	6	18' x 8"				
“ “	1	18' x 12"				
“ “	10	18' x 10"				
“ “	1	18' x 15"	18	Steel	185.22	61.74
Village of Sawyerville	2	20' x 18"				
“ “	1	24' x 12"	3	Steel	59.92	19.97
Hempden.....	3	14' x 12"				
“	1	20' x 18"				
“	1	20' x 24"	5	Steel	79.36	26.45

DORCHESTER

St-Maxime.....	1	18' x 18"					
"	1	25' x 15"					
"	4	30' x 6"					
"	1	20' x 15"					
"	1	15' x 9"	8	Tile	\$77.02	\$26.67	

DRUMMOND

Kingsey-Falls.....	6	17½' x 12"					
"	3	22' x 12"					
"	1	15' x 15"					
"	1	20' x 15"					
"	1	22½' x 15"					
"	1	23½' x 15"	13	Concrete	587.84	179.27	
St-Eugene-de-Grantham.....	1	25' x 12"					
"	1	10' x 9"	2	Concrete	15.60	5.20	
N.-D.-du-Bon-Conseil.....	1	20' x 8"					
"	9	20' x 12"					
"	1	22½' x 14"					
"	1	20' x 15"					
"	2	22½' x 18"					
"	4	22½' x 24"					
"	1	25' x 30"					
"	1	22½' x 36"					
"	4	20' x 10"					
"	1	22½' x 12"					
"	2	17½' x 15"					
"	2	20' x 18"					
"	1	20' x 24"					
"	1	30' x 24"					
"	1	20' x 36"	32	Concrete	826.80	275.59	
Durham-South.....	1	18' x 10"					
"	3	16' x 10"					
"	3	18' x 20"					
"	2	18' x 10"					
"	2	16' x 12"					
"	4	16' x 15"					
"	2	18' x 12"					
"	1	18' x 18"	18	Steel			
"	1	100' x 12"					
"	1	18' x 15"					
"	1	18' x 8"	3	Tile	264.72	88.24	

Wendover and Simpson, townships.....	2	20' x 8"				
“	3	22½' x 8"				
“	1	12½' x 18"	6	Concrete		
“	2	24' x 60"				
“	1	24' x 24"				
“	1	24' x 18"				
“	1	24' x 36"				
“	1	28' x 36"	6	Steel	\$635.56	\$211.85
Township of Kingsey.....	4	16' x 18"				
“	2	16' x 18"				
“	4	16' x 12"				
“	1	16' x 24"				
“	6	16' x 15"	17	Steel	329.80	109.93

FRONTENAC

Township of Gayhurst, South-East-P.....	2	28' x 8"				
“	1	16' x 12"	3	Steel	44.40	14.80
Townships of Ditchfield and Spaulding.....	1	28' x 24"				
“	1	24' x 18"	2	Steel	85.28	28.42

GASPE

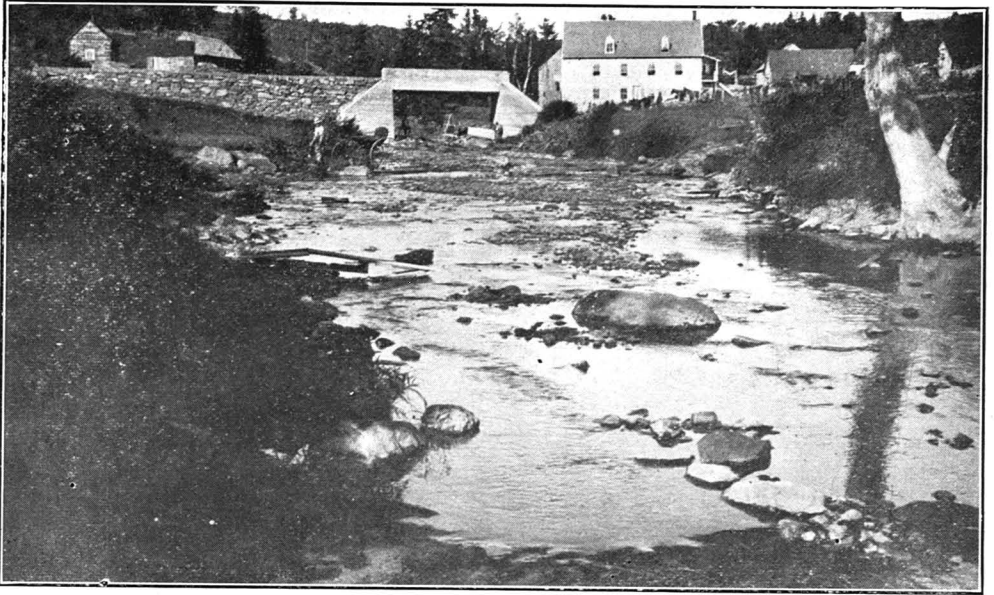
L'Anse-au-Cap.....	3	48' x 12"	3	Concrete	58.00	19.33
Percé.....	1	22½' x 12"				
“	1	45' x 12"				
“	1	40' x 9"				
“	1	17½' x 12"				
“	1	75' x 12"	5	Concrete	76.00	25.33

HUNTINGDON

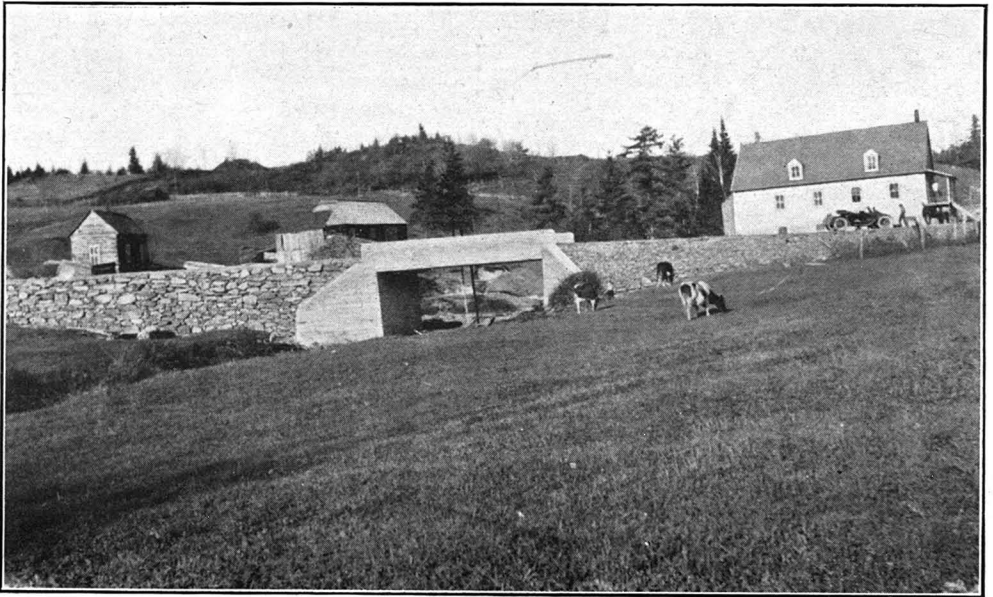
Township of Hemmingford.....	5	18' x 22"				
“	2	18' x 15"				
“	7	18' x 10"	14	Steel	175.50	58.50

IBERVILLE

St-Gregoire-le-Grand, parish.....	2	16½' x 24"	2	Steel	57.75	19.25
-----------------------------------	---	------------	---	-------	-------	-------



No. 17.—Levis-Jackman road. Saint Joseph (Beauce). Straightening the road at the Caldwell river. Fill and bridge. First work done in 1914.



No. 18.—Levis-Jackman road. Saint Joseph (Beauce). Straightening the road at Caldwell river. Fill and bridge finished (1914).

St-Athanase, parish.....	1	18' x 36"				
“.....	1	22' x 12"				
“.....	2	18' x 15"	4	Steel	\$121.75	\$40.58

ISLANDS MAGDALEN

Etang-du-Nord.....	5	15' x 30"				
“.....	1	17½' x 30"	6	Concrete	313.15	104.38

JOLIETTE

St-Charles-Borromée.....	2	22½' x 9"				
“.....	2	27½' x 9"				
“.....	4	22½' x 12"				
“.....	3	27½' x 12"				
“.....	1	32½' x 12"				
“.....	1	40' x 12"				
“.....	2	27½' x 15"				
“.....	1	17½' x 12"				
“.....	1	30' x 12"				
“.....	1	35' x 12"				
“.....	8	22½' x 15"				
“.....	2	22½' x 20"				
“.....	1	17½' x 30"				
“.....	2	30' x 15"				
“.....	2	35' x 15"				
“.....	9	22½' x 18"				
“.....	1	20' x 24"				
“.....	1	35' x 24"				
“.....	2	25' x 30"				
“.....	1	35' x 9"				
“.....	5	25' x 12"				
“.....	1	25' x 15"				
“.....	1	32½' x 15"				
“.....	2	40' x 15"				
“.....	1	22½' x 24"				
“.....	1	35' x 30"	58	Concrete	983.15	327.71

St-Felix-de-Valois.....	1	20' x 12"	1	Concrete	11.00	3.66
-------------------------	---	-----------	---	----------	-------	------

St-Thomas.....	1	27½' x 12"				
“.....	1	20' x 12"				
“.....	1	25' x 9"				
“.....	2	20' x 9"				
“.....	1	20' x 15"	6	Concrete	98.50	32.83

St-Ambroise.....	3	20' x 18"			
".....	1	25' x 18"			
".....	3	17½' x 18"			
".....	2	12½' x 18"			
".....	2	25' x 12"			
".....	1	20' x 9"			
".....	1	42½' x 9"			
".....	3	27½' x 9"			
".....	2	17½' x 9"			
".....	3	20' x 15"			
".....	2	25' x 24"			
".....	1	15' x 6"			
".....	1	35' x 18"			
".....	1	32½' x 18"			
".....	1	37½' x 18"			
".....	2	20' x 12"			
".....	1	35' x 12"			
".....	1	57½' x 9"			
".....	2	25' x 9"			
".....	1	55' x 9"			
".....	1	15' x 9"			
".....	1	25' x 15"			
".....	1	35' x 24"			
".....	1	21' x 6"	38	Concrete	\$665.94 \$221.98

St-Paul.....	1	17½' x 9"			
".....	2	30' x 9"			
".....	1	30' x 12"			
".....	1	20' x 15"			
".....	1	17½' x 15"			
".....	1	25' x 18"			
".....	3	27½' x 9"			
".....	1	27½' x 11"			
".....	1	35' x 12"			
".....	1	10' x 15"			
".....	1	22½' x 15"	14	Concrete	148.50 49.50

KAMOURASKA

Riviere-Ouelle.....	1	20' x 18"			
".....	1	20' x 12"			
".....	1	20' x 9"			
".....	1	25' x 24"			
".....	1	30' x 24" x 6"	5	Concrete	124.64 41.26
St-Denis.....	2	12½' x 6"			
".....	1	20' x 6"			
".....	1	20' x 9"	4	Tile	12.96 4.32

St-Philippe-de-Neri.....	1	33½' x 10"				
" ".....	1	54' x 15"				
" ".....	1	22½' x 24"				
" ".....	1	40' x 12"				
" ".....	1	27½' x 18"	5	Concrete	\$123.23	\$41.07

LAKE-ST-JOHN

St-Prime.....	1	30' x 60"				
".....	1	50½' x 30"				
".....	1	30' x 36"	3	Steel	486.22	162.07
Hebertville, parish.....	1	26' x 8"				
".....	1	20' x 21"				
".....	1	40' x 18"				
".....	2	35' x 10"				
".....	1	20' x 24"	6	Steel	178.30	59.43
Peribonka.....	1	28' x 8"				
".....	1	28' x 24"				
".....	1	27½' x 24"				
".....	1	27½' x 9"	4	Concrete	102.59	34.19

LABELLE

L'Ange-Gardien.....	1	22½' x 9"				
".....	1	25' x 15"				
".....	1	52½' x 9"				
".....	1	35' x 9"				
".....	1	17½' x 18"				
".....	1	20' x 15"				
".....	1	30' x 15"				
".....	2	17½' x 9"				
".....	2	30' x 18"	11	Concrete	170.99	56.99
Plaisance.....	4	17½' x 8"				
".....	1	30' x 12"				
".....	1	22½' x 10"				
".....	2	17½' x 30"	8	Concrete	131.71	43.92

LAPRAIRIE

St-Constant.....	2	20' x 6"				
".....	2	25' x 12"				
".....	7	20' x 18"				
".....	1	25' x 18"				

St-Constant.—Continued.....	4	20' x 12"			
“	5	20' x 12"			
“	1	17½' x 18"			
“	1	22½' x 18"			
“	1	22½' x 36"	24	Concrete	\$301.95 \$100.65

L'ASSOMPTION

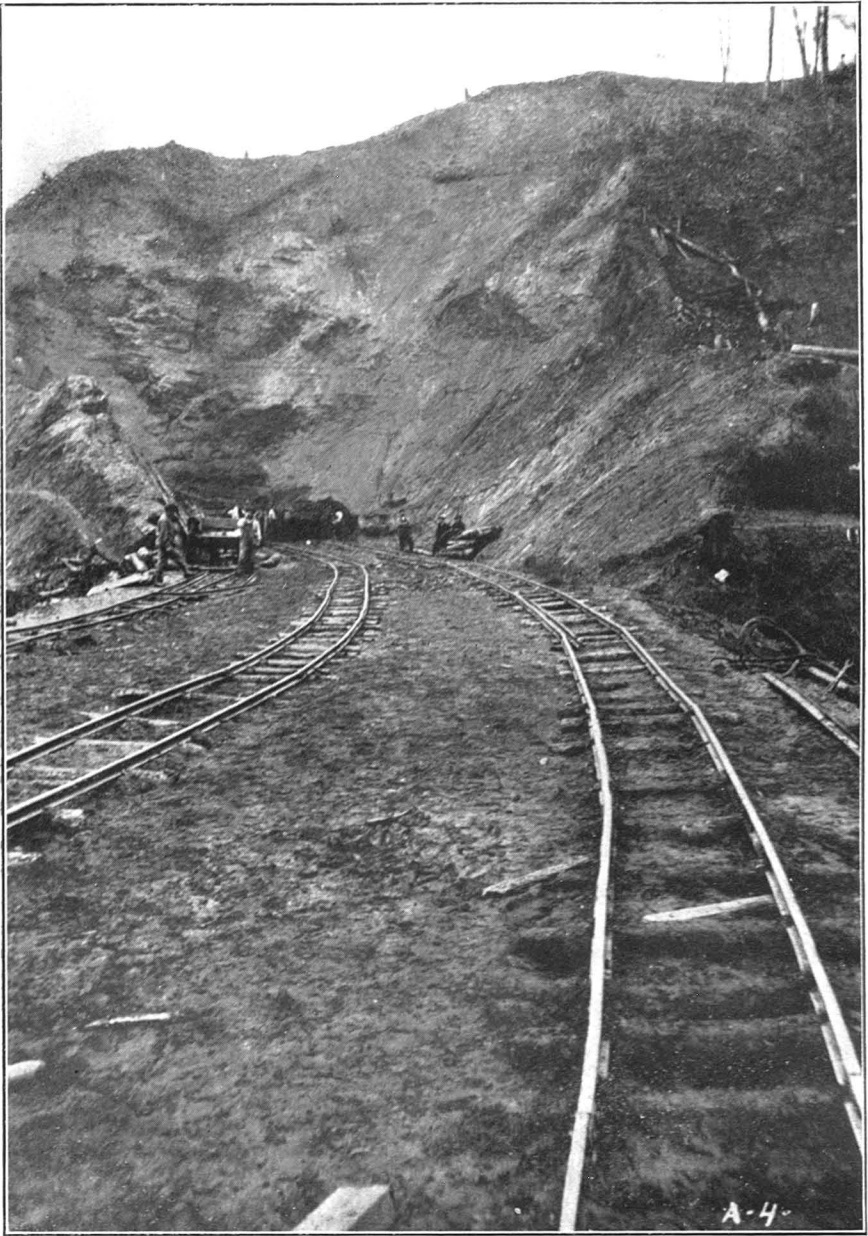
Repentigny.....	2	30' x 12"			
“	1	12½' x 12"			
“	1	17½' x 15"			
“	1	22½' x 9"	5	Concrete	31.51 10.50
Lachenaie.....	1	20' x 18"	1	Concrete	19.70 6.57

St-Lin.....	2	25' x 90"			
“	2	27½' x 12"			
“	3	20' x 12"			
“	3	17½' x 12"			
“	1	12½' x 12"			
“	1	15' x 24"			
“	1	25' x 15"			
“	8	25' x 12"			
“	5	22½' x 12"			
“	1	40' x 12"			
“	1	45' x 12"			
“	1	25' x 24"			
“	1	17½' x 15"			
“	1	27½' x 36"	31	Concrete	508.50 169.49

St-Henri-de-Mascouche.....	3	22½' x 9"			
“	1	22½' x 18"			
“	1	22½' x 30"			
“	1	22½' x 24"			
“	1	22½' x 15"			
“	1	30' x 18"			
“	1	7½' x 9"			
“	2	20' x 24"	11	Concrete	215.70 71.90

St-Paul-l'Ermite.....	2	15' x 18"			
“	1	20' x 12"			
“	1	30' x 18"			
“	1	25' x 12"	5	Concrete	74.86 24.95

St-Roch-l'Achigan.....	1	15' x 12"			
“	1	30' x 12"			
“	1	25' x 9"			
“	1	20' x 12"			



No. 19.—Montreal-Quebec road. Donnacona (Portneuf). Trench made in 1914. Rails specially laid for conveyance of earth from the cutting.

St-Roch l'Achigan.—Continued.....	1	20' x 18"						
" ".....	2	12½' x 9"						
" ".....	2	27½' x 12"						
" ".....	1	30' x 18"	10	Concrete	\$109.77	\$36.58		

LEVIS

St-Etienne-de-Lauzon.....	2	20' x 9"						
" ".....	2	20' x 6"						
" ".....	1	25' x 9"	5	Concrete	31.93	10.64		

St-Nicolas, South.....	1	27' x 6"						
" ".....	2	18' x 9"						
" ".....	1	21' x 15"						
" ".....	1	30' x 6"						
" ".....	1	42' x 9"	6	Tile	40.68	13.56		

St-Nicolas.....	5	15' x 6"						
".....	4	21' x 6"						
".....	1	21' x 24"						
".....	2	24' x 24"						
".....	1	12' x 12"						
".....	3	21' x 12"						
".....	1	24' x 15"						
".....	1	21' x 18"						
".....	3	24' x 6"						
".....	2	15' x 9"						
".....	3	21' x 9"						
".....	1	27' x 9"						
".....	1	15' x 12"						
".....	2	21' x 15"						
".....	1	12' x 18"						
".....	1	24' x 18"	32	Tile				
".....	1	23½' x 4"						
".....	1	23½' x 8"						
".....	2	26½' x 6"						
".....	1	20½' x 36"	5	Steel	292.22	97.40		

St-Jean-Chrysostôme.....	1	34½' x 12"	1	Concrete	18.55	6.18		
--------------------------	---	------------	---	----------	-------	------	--	--

L'ISLET

St-Roch-des-Aulnaies.....	1	20' x 24"						
" ".....	1	30' x 18"						
" ".....	1	20' x 9"	3	Concrete	37.20	12.40		

LOTBINIERE

St-Jacques-de-Parisville.....	1	17½' x 15"					
" ".....	1	20' x 18"					
" ".....	1	30' x 30"					
" ".....	2	20' x 9"	5	Concrete	\$98.30	\$32.76	
St-Antoine-de-Tilly.....	1	33' x 9"					
" ".....	1	48' x 9"					
" ".....	1	24' x 6"					
" ".....	2	27' x 9"					
" ".....	1	24' x 12"	6	Tile	60.24	20.08	
St-Sylvestre.....	3	20' x 18"	3	Concrete	63.30	21.10	
Leclercville, village.....	2	25' x 18"					
" ".....	1	20' x 12"	3	Concrete	50.50	16.83	
St-Flavien.....	2	20' x 9"	2	Concrete	17.70	5.90	
St-Louis.....	6	22½' x 7"					
" ".....	1	32½' x 7"					
" ".....	1	15' x 9"					
" ".....	1	17½' x 9"					
" ".....	3	20' x 9"					
" ".....	1	25' x 9"					
" ".....	4	27½' x 9"					
" ".....	1	30' x 9"					
" ".....	3	20' x 12"					
" ".....	7	22½' x 12"					
" ".....	10	25' x 12"					
" ".....	1	30' x 12"					
" ".....	1	32½' x 12"					
" ".....	1	22½' x 24"					
" ".....	2	27½' x 24"					
" ".....	1	5' x 15"					
" ".....	6	20' x 15"					
" ".....	4	25' x 15"					
" ".....	1	27½' x 15"					
" ".....	1	40' x 15"					
" ".....	3	20' x 18"					
" ".....	4	22½' x 18"					
" ".....	2	25' x 18"					
" ".....	3	27½' x 18"					
" ".....	1	27½' x 18"					
" ".....	1	30' x 21"					
" ".....	1	20' x 24"					
" ".....	1	30' x 24"					
" ".....	1	27½' x 21"					

St. Louis.—Continued.	1	17½' x 17"			
"	2	22½' x 10"			
"	1	17½' x 12"			
"	6	25' x 12"			
"	2	27½' x 12"			
"	6	25' x 12"			
"	1	17½' x 15"			
"	1	27½' x 15"			
"	4	22½' x 9"			
"	1	25' x 18"			
"	4	27½' x 18"			
"	1	27½' x 24"			
"	1	32½' x 24"			
"	1	30' x 26"			
"	1	32½' x 36"	100 Concrete	\$1,648.67	\$549.557

St. Edouard.	1	20' x 9"			
"	1	22½' x 9"			
"	1	21½' x 6"			
"	2	20' x 12"			
"	1	22½' x 12"			
"	2	22½' x 36"			
"	2	20' x 15"			
"	1	22½' x 15"			
"	1	45' x 18"			
"	1	20' x 21"			
"		35' x 24"	15 Concrete	240.10	80.03

Ste Philomène de Fortierville.	1	20' x 15"			
"	1	17½' x 12"			
"	1	20' x 24"			
"	1	17½' x 18"			
"	1	15' x 15"			
"	1	12½' x 12"	6 Concrete	65.15	21.71

MASKINONGE

St. Joseph.	1	16' x 36"			
"	1	26' x 12"	2 Concrete	67.40	22.46

MONTMORENCY

Ste Pétronille.	4	30' x 9"	4 Concrete	42.40	14.33
-----------------	---	----------	------------	-------	-------

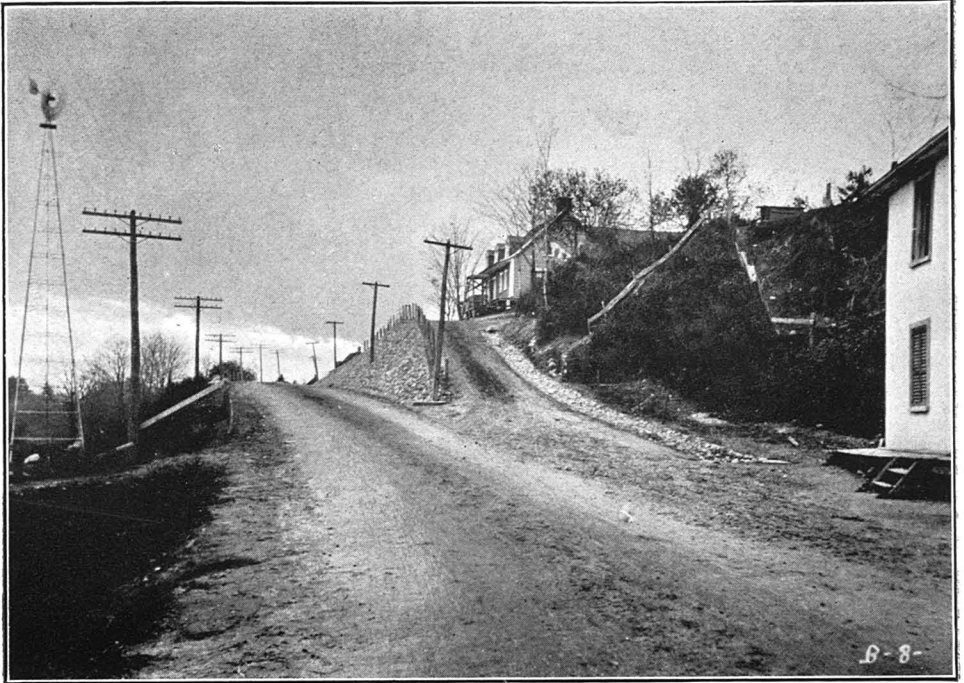
MEGANTIC

N.-D.-de-Lourdes.	6	22½' x 12"			
"	1	20' x 12"			

N.-D. de Lourdes.— <i>Continued</i>	1	22½' x 12"					
“ “	1	20' x 24"					
“ “	2	22½' x 9"					
“ “	2	25' x 9"	13	Concrete	\$151.12	\$50.40	
St-Antoine-de-Pontbriand.....	3	15' x 8"					
“ “	1	22½' x 18"					
“ “	1	20' x 18"					
“ “	1	20' x 24"	5	Iron	118.59	39.56	

MISSISQUOI

St-Thomas.....	3	18' x 8"					
“	1	18' x 12"					
“	3	18' x 10"	7	Steel	72.18	24.06	
Farnham-West.....	1	15' x 6"					
“ “	3	21' x 6"					
“ “	1	26' x 6"					
“ “	1	36' x 6"					
“ “	1	36' x 7"					
“ “	1	72' x 8"					
“ “	1	104' x 8"					
“ “	1	21' x 9"					
“ “	1	15' x 10"					
“ “	2	16' x 12"					
“ “	5	18' x 12"					
“ “	1	19' x 12"					
“ “	1	20' x 12"					
“ “	7	21' x 12"					
“ “	5	24' x 12"					
“ “	2	25' x 12"					
“ “	4	30' x 12"					
“ “	1	40' x 12"					
“ “	1	43' x 12"					
“ “	1	71' x 12"					
“ “	1	63' x 12"					
“ “	2	22' x 14"					
“ “	1	18' x 6"					
“ “	3	18' x 8"					
“ “	2	16' x 8"					
“ “	3	21' x 8"					
“ “	2	22' x 8"					
“ “	1	36' x 8"					
“ “	3	16' x 10"					
“ “	6	18' x 10"					
“ “	2	19' x 10"					
“ “	6	21' x 10"					



No. 20.—Montreal-Quebec road. Les-Ecureuils (Portneuf). On the right, at the top of of the slope, is the old road. On the left is the new road, macadamizing done in 1914.



No. 21.—Montreal-Quebec road. Same as in the engraving above which shows especially the wall in dry-stones protecting the slope' Work done in 1914.

Farnham-West.—Continued.....	1	23' x 10"							
" ".....	2	24' x 10"							
" ".....	1	30' x 10"							
" ".....	1	40' x 10"							
" ".....	2	42' x 10"							
" ".....	1	63' x 10"							
" ".....	1	45' x 14"							
" ".....	1	19' x 15"							
" ".....	1	27' x 15"							
" ".....	3	21' x 18"							
" ".....	2	16' x 24"							
" ".....	1	20' x 24"							
Boisvert Bridge.....		7' x 7½' x 16'							
Cutter ".....		9' x 7½' x 21'							
Eglise ".....		11½' x 7½' x 21'							
Darley ".....		9' x 7½' x 21'							
Chevalier ".....		4½' x 4½' x 21½'							
Clouâtre ".....		10' x 7' x 21'							
Audet ".....		4' x 8' x 18'	97	Concrete	\$2,863.10	\$600.00			

MONTCALM

St-Esprit.....	3	25' x 18"							
".....	1	12½' x 18"							
".....	1	33' x 9"							
".....	2	27' x 9"							
".....	1	21' x 9"							
".....	1	7½' x 12"	9	Tile	71.31	23.77			
Ste-Marie-Salomé.....	1	25' x 9"							
".....	1	27½' x 12"							
".....	1	45' x 12"							
".....	1	27½' x 24"							
".....	3	20' x 12"							
".....	1	15' x 18"							
".....	1	45' x 36"							
".....	1	30' x 12"	10	Concrete	235.66	78.55			

MONTMAGNY

St-Pierre.....	1	17½' x 6"							
".....	1	25' x 15"							
".....	2	20' x 6"							
".....	2	22½' x 12"	6	Concrete	45.62	15.20			

Township of Montminy.....	1	17½' x 6"				
" "	1	17½' x 9"				
" "	2	17½' x 12"				
" "	1	22½' x 20"				
" "	4	17½' x 18"				
" "	1	20' x 30"				
" "	1	20' x 6"				
" "	2	17½' x 10"				
" "	2	20' x 12"				
" "	1	25' x 15"				
" "	2	17½' x 24"	18	Concrete	\$282.18	\$94.06
Berthier.....	1	27' x 9"	1	Tile		
"	1	20' x 24"	1	Concrete	30.83	10.28

NICOLET

St-Wenceslas.....	1	22½' x 18"				
"	1	22½' x 9"	2	Concrete	31.35	10.45
Ste-Perpétue.....	2	20' x 18"				
"	2	20' x 12"				
"	1	30' x 12"				
"	1	20' x 24"				
"	1	22½' x 24"				
"	1	15' x 12"	8	Concrete	102.60	34.20
St-Grégoire.....	1	17½' x 30"				
"	1	17½' x 18"				
"	1	22½' x 12"				
"	1	17½' x 24"	4	Concrete	73.75	24.58
Ste-Angèle-de-Laval.....	1	25½' x 24"				
" "	1	25½' x 8"				
" "	1	15½' x 15"				
" "	1	25½' x 18"				
" "	7	25½' x 12"	11	Concrete	268.95	87.32
St-Léonard.....	1	20' x 9"				
"	1	17½' x 12"				
"	1	20' x 12"				
"	1	20' x 30"	4	Concrete	53.00	17.66
Bécancourt.....	1	15' x 12"				
"	1	20' x 15"				
"	1	27½' x 12"				
"	1	22½' x 12"	4	Concrete	34.29	11.43

Ste-Sophie-de-Lévrard.....	1	26' x 18"	1	Steel		
“ “	3	27' x 9"				
“ “	1	15' x 12"	4	Concrete	\$45.00	\$15.00
Laval Village.	1	36' x 10"	1	Steel	21.50	7.16
St-Samuel-de-Horton.....	1	20' x 6"				
“ “	2	22½' x 6"				
“ “	1	30' x 12"				
“ “	2	22½' x 15"				
“ “	3	22½' x 9"				
“ “	4	22½' x 12"				
“ “	1	25' x 12"				
“ “	5	22½' x 24"	19	Concrete	227.25	75.75
Ste-Brigitte.....	1	30' x 18"				
“	1	20' x 14"	2	Concrete	34.00	11.33
St-Jean-Baptiste.....	1	25' x 12"				
“	1	15' x 12"				
“	1	20' x 9"				
“	1	12½' x 9"				
“	1	20' x 18"				
“	1	15' x 9"				
“	3	24' x 6"				
“	1	30' x 9"				
“	1	20' x 24"	11	Tile		
“	1	22' x 48"	1	Concrete	134.50	45.83

OTTAWA

Township of Maniwaki.....	1	25' x 6"				
“ “	1	32½' x 6"				
“ “	1	32½' x 10"				
“ “	1	30' x 10"	4	Concrete	30.25	10.08
Township of Hull-East.....	1	35' x 12"				
“ “	1	25' x 6"				
“ “	1	20' x 8"				
“ “	1	32½' x 6"				
“ “	2	40' x 8"				
“ “	1	75' x 27"	7	Concrete	152.40	50.80

PONTIAC

Township of Litchfield.....	1	100' x 24"				
“ “	1	28' x 24"				
“ “	1	28' x 15"	3	Steel		

Township of Litchfield.— <i>Continued</i>	1	50' x 12"				
“ “	1	25' x 12"	2	Concrete	\$261.99	\$87.33

PORTNEUF

St-Charles-des-Grondines	4	20' x 9"				
“ “	2	20' x 12"				
“ “	1	22½' x 15"				
“ “	3	20' x 18"				
“ “	1	20' x 30"	11	Concrete	184.95	61.65

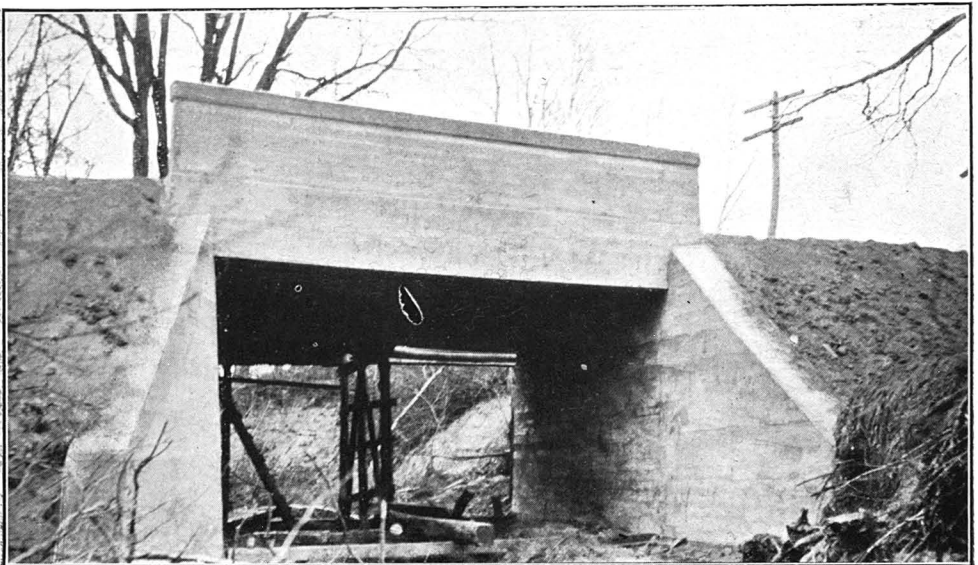
St-Basile	5	15' x 9"				
“	2	24' x 9"				
“	1	60' x 9"				
“	2	20' x 12"				
“	1	30' x 12"				
“	3	20' x 15"				
“	1	20' x 18"				
“	3	22½' x 24"				
“	1	40' x 24"				
“	22	18' x 9"				
“	2	27' x 9"				
“	1	15' x 12"				
“	3	21' x 12"				
“	1	15' x 15"				
“	1	25' x 15"				
“	1	25' x 18"				
“	5	25' x 24"				
“	6	21' x 9"				
“	1	45' x 9"				
“	8	18' x 12"				
“	1	27' x 12"				
“	2	18' x 15"				
“	1	40' x 15"				
“	1	20' x 24"	75	Concrete	1,106.31	368.77

N.-D.-de-Portneuf	5	20' x 24"				
“ “	1	20' x 27"				
“ “	9	20' x 10"	15	Concrete	153.00	51.00

Ste-Jeanne-de-Neuville, village	1	17½' x 6"				
“ “ “	1	15' x 8"				
“ “ “	5	17½' x 8"				
“ “ “	7	20' x 8"				
“ “ “	2	22½' x 10"				
“ “ “	5	20' x 10"				
“ “ “	1	17½' x 12"				



No. 22.—Montreal-Quebec road. Batiscan. Macadam made in 1914.



No. 23.—Montreal-Quebec road. Champlain. Bridge over Pepin river (1914).

Ste-Jeanne-de-Neuveville.—Continued.....	3	20' x 12''					
“ “	1	17½' x 15''					
“ “	1	22½' x 15''					
“ “	5	20' x 15''					
“ “	1	25' x 15''					
“ “	3	20' x 18''					
“ “	2	17½' x 24''					
“ “	2	20' x 24''					
“ “	1	22½' x 24''					
“ “	1	22½' x 30''	42	Concrete	\$525.76	\$175.25	
St-Raymond, parish.....	1	27' x 20''					
“ “	1	24' x 10''	2	Tile	47.46	15.82	
St-Casimir.....	2	25' x 9''	2	Tile	15.00	5.00	

QUEBEC

Beauport.....	1	17' x 24''					
“	1	20½' x 30''	2	Concrete	55.20	18.40	
St-Gabriel-West.....	2	14' x 8''					
“ “	4	16' x 12''					
“ “	1	16' x 15''					
“ “	1	16' x 8''					
“ “	1	14' x 10''	9	Tile	107.43	35.81	

RICHELIEU

St-Joseph-de-Sorel.....	2	20' x 18''					
“ “	1	15' x 12''					
“ “	1	20' x 12''	4	Concrete	43.60	14.53	
St-Victoire.....	2	25' x 12''					
“	1	20' x 12''					
“	1	20' x 9''					
“	1	25' x 9''					
“	1	17½' x 9''					
“	1	22½' x 9''					
“	1	27½' x 9''					
“	1	17½' x 12''					
“	1	25' x 18''					
“	1	17½' x 18''					
“	1	17½' x 36''					
“	1	20' x 15''					
“	1	15' x 30''					
“	1	17½' x 24''	15	Concrete	189.00	63.00	

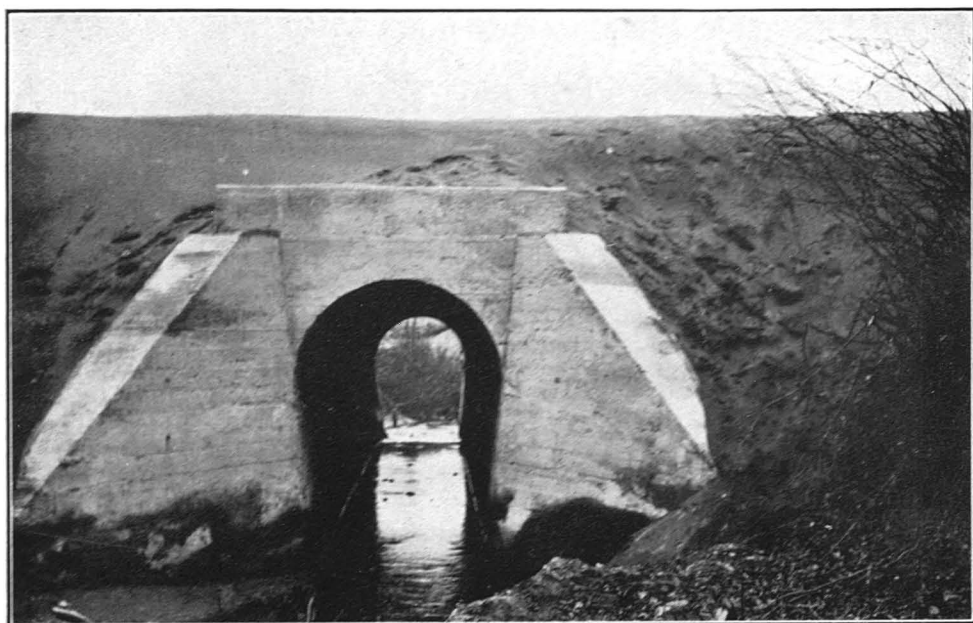
St-Ours.....	3	20' x 9"				
"	2	25' x 9"				
"	1	20' x 6"				
"	1	25' x 6"				
"	11	20' x 12"				
"	1	17½' x 15"				
"	1	25' x 15"				
"	1	22½' x 18"				
"	2	40' x 24"				
"	1	22½' x 30"				
"	2	22½' x 9"				
"	1	27½' x 9"				
"	1	22½' x 6"				
"	1	17½' x 12"				
"	2	25' x 12"				
"	2	20' x 15"				
"	5	20' x 18"				
"	1	22½' x 24"				
"	1	20' x 30"	40	Concrete	\$474.00	\$158.00
St-Roch.....	1	35' x 6"				
"	1	22½' x 12"				
"	1	45' x 12"				
"	1	15' x 18"				
"	1	30' x 24"				
"	1	17½' x 12"				
"	1	30' x 12"				
"	1	47½' x 15"				
"	1	20' x 24"	9	Concrete	159.00	53.00
St-Antoine-de-Padoue.....	1	20' x 12"				
"	1	17½' x 12"				
"	1	25' x 24"				
"	2	20' x 9"				
"	1	20' x 24"				
"	2	20' x 36"				
"	1	20' x 30"				
"	1	22½' x 15"				
"	1	25' x 12"				
"	1	30' x 12"				
"	1	30' x 9"				
"	1	20' x 18"				
"	1	20' x 12"				
"	1	27½' x 24"				
"	2	22' x 36"	18	Concrete	458.98	152.99
St-Denis.....	1	27½' x 12"				
"	4	20' x 12"				
"	2	30' x 15"				

St-Denis.—Continued.....	2	22½' x 15"				
“	1	25' x 18"	10	Concrete	\$146.33	\$48.78
St-Robert	2	25' x 9"				
“	1	27½' x 9"				
“	1	20' x 18"				
“	1	20' x 36"	5	Concrete	263.94	87.97
St-Charles.....	1	25' x 9"				
“	1	10' x 9"				
“	6	25' x 12"				
“	1	12½' x 12"				
“	1	22½' x 15"				
“	1	50' x 15"				
“	2	25' x 18"				
“	2	30' x 18"				
“	1	20' x 27"				
“	1	30' x 27"				
“	1	30' x 24"				
“	1	20' x 12"				
“	1	22' x 12"				
“	2	27½' x 12"				
“	1	20' x 15"				
“	3	25' x 15"				
“	5	22½' x 15"				
“	2	27½' x 18"				
“	1	40' x 18"				
“	1	25' x 27"				
“	4	25' x 24"	39	Concrete	562.48	187.49

RICHMOND

Township of Windsor.....	1	20' x 84"	1	Concrete	129.00	43.00
St-Georges-de-Windsor.....	4	17½' x 12"				
“	2	15' x 12"	6	Concrete	55.23	18.41
Township of Cleveland.....	10	20' x 10"				
“	6	20' x 12"				
“	1	20' x 18"				
“	3	20' x 24"	20	Steel	306.40	102.13
Village of Kingsbury.....	1	95' x 12"				
“	1	33' x 9"	2	Tile	39.83	13.28

Township of Stoke	2	18' x 12''					
“ “	1	18' x 18''					
“ “	1	30' x 24''					
“ “	2	18' x 15''					
“ “	1	18' x 24''	7	Steel	\$181.73	\$60.57	
Melbourne and Brompton-Gore	21	16' x 10''					
“ “	10	16' x 18''					
“ “	6	16' x 24''					
“ “	1	22' x 24''					
“ “	1	16' x 15''					
“ “	2	16' x 12''	41	Steel	581.70	193.90	
ROUVILLE							
St-Jean-Baptiste	1	20' x 24''					
“	1	18' x 42''					
“	1	24' x 15''					
“	1	18' x 36''					
“	1	18' x 12''	5	Steel	318.58	104.52	
Ste-Marie-de-Monnoir	2	7' x 30''					
“ “	4	17½' x 30''					
“ “	2	28' x 30''					
“ “	19	21' x 30''					
“ “	4	24½' x 30''					
“ “	1	10½' x 30''	32	Iron	366.00	122.00	
Ste-Angèle-de-Monnoir	1	28' x 12''	1	Steel	23.24	7.74	
St-Paul-d'Abbotsford	2	24' x 48''					
“ “	1	30' x 20''					
“ “	1	22' x 12''					
“ “	1	22' x 18''					
“ “	1	24' x 20''					
“ “	1	22' x 8''					
“ “	1	18' x 18''					
“ “	2	22' x 24''					
“ “	1	40' x 30''	11	Iron			
“ “	1	22½' x 36''					
“ “	1	22½' x 24''					
“ “	1	22½' x 20''					
“ “	1	22½' x 15''					
“ “	1	27½' x 18''					
“ “	1	30' x 24''					
“ “	1	27½' x 20''					
“ “	1	27½' x 12''					
“ “	1	22½' x 12''					
“ “	4	25' x 18''	13	Concrete	784.42	261.47	



No. 24.—Montreal-Quebec road. Arched bridge at Pointe du Lac built in 1914.



No. 25.—Montreal-Quebec road. Banlieue of Three Rivers. Macadam made in 1914.

ST-HYACINTHE

St-Bernard.....	2	27½' x 30"	2	Concrete	\$86.90	\$28.96
St-Damase.....	1	18' x 22"				
".....	1	22' x 12"				
".....	1	20' x 10"				
".....	1	22' x 20"	4	Steel	77.05	25.68
St-Jude.....	1	30' x 12"	1	Concrete	14.00	4.66
La Présentation.....	1	17½' x 12"				
".....	2	20' x 12"				
".....	2	27½' x 12"				
".....	1	15' x 18"				
".....	4	25' x 18"				
".....	1	30' x 30"				
".....	2	25' x 42"				
".....	7	22½' x 12"				
".....	6	25' x 12"				
".....	1	42½' x 12"				
".....	1	22½' x 18"				
".....	1	25' x 24"				
".....	2	20' x 36"				
".....	1	25' x 48"	32	Concrete	878.13	292.70
Ste-Madeleine.....	3	20' x 48"				
".....	1	18' x 10"				
".....	2	20' x 24"				
".....	5	19' x 8"				
".....	1	25' x 8"				
".....	1	24' x 12"				
".....	1	25' x 18"				
".....	1	19' x 24"				
".....	1	18' x 8"	16	Steel	583.78	194.59

SAINT-JOHNS

St-Paul-de-l'Ile-aux-Noix.....	1	42½' x 12"	1	Tile	10.63	3.54
St-Blaise.....	1	18' x 60"				
".....	1	20' 84"				
".....	1	38' 60"				
".....	1	20' x 42"	4	Steel	606.80	207.27
St Luc.....	1	32' 72"				
".....	1	32' x 48"	2	Steel	406.00	135.33

Ste-Marguerite-de-Blairfindie	10	25' x 12"				
" "	3	20' x 12"				
" "	1	22½' x 12"				
" "	8	25' x 15"				
" "	4	22½' x 15"				
" "	3	25' x 18"				
" "	1	25' x 24"				
" "	1	30' x 60"				
" "	3	27½' x 12"				
" "	1	20' x 12"				
" "	1	32½' x 12"				
" "	2	27½' x 12"				
" "	1	20' x 15"				
" "	1	22½' x 24"				
" "	1	27½' x 24"	41	Concrete	\$701.00	\$233.66

SAINT-MAURICE.

Yamachiche	1	22½' x 36"				
"	1	12½' x 18"				
"	1	22½' x 12"				
"	1	15' x 15"				
"	1	17½' x 12"				
"	1	35' x 18"				
"	2	15' x 6"				
"	1	17½' x 12"				
"	1	20' x 24"				
"	1	20' x 18"	11	Tile	170.60	56.86
"	2	17½' x 9"				
"	1	20' x 18"				
"	1	36' x 6"				
"	1	17½' x 10"				
"	1	17½' x 9"				
"	1	12½' x 12"	7	Tile	61.85	20.61
Three-Rivers, parish	2	22½' x 12"				
" "	1	22½' x 24"				
" "	1	27½' x 30"				
" "	1	22½' x 12"	5	Concrete	146.60	48.87
Pointe-du-Lac	1	30' x 18"	1	Concrete	22.20	7.40

SHEFFORD

Ste-Pudentienne, parish	11	25' x 10"				
"	3	25' x 15"				
"	3	25' x 18"	17	Tile		
"	1	25' x 36"				
"	1	16' x 36"				
"	1	16' x 48"	3	Steele	333.68	111.22

Township of Stukely, North	2	20' x 9"					
“ “	5	20' x 12"					
“ “	4	20' x 15"					
“ “	1	22½' x 15"					
“ “	6	20' x 20"	18	Tile	\$166.80	\$55.27	
Ste-Cécile-de-Milton	1	15' x 6"					
“ “	1	15' x 18"					
“ “	1	10' x 12"					
“ “	1	20' x 12"					
“ “	2	20' x 16"	6	Concrete			
“ “	1	14' x 12"					
“ “	1	16' x 18"					
“ “	1	16' x 24"					
“ “	1	28' x 24"					
“ “	1	16' x 12"					
“ “	2	20' x 18"					
“ “	1	20' x 24"					
“ “	2	16' x 48"	10	Steel	318.80	106.27	
St-Joachim	1	40' x 30"	1	Concrete	88.60	29.53	
Township of Roxton	1	14' x 18"					
“ “	2	22' x 8"					
“ “	1	14' x 10"					
“ “	1	14' x 12"					
“ “	2	20' x 12"					
“ “	2	22' x 15"					
“ “	1	18' x 18"					
“ “	1	16' x 20"					
“ “	2	18' x 24"					
“ “	4	18' x 8"					
“ “	4	16' x 8"					
“ “	3	16' x 12"					
“ “	3	18' x 12"					
“ “	1	14' x 15"					
“ “	1	16' x 18"					
“ “	1	20' x 18"					
“ “	1	16' x 24"					
“ “	1	20' x 24"	32	Iron	510.96	170.32	
Township of Shefford	1	16' x 24"					
“ “	1	16' x 48"	2	Steel	79.68	26.56	

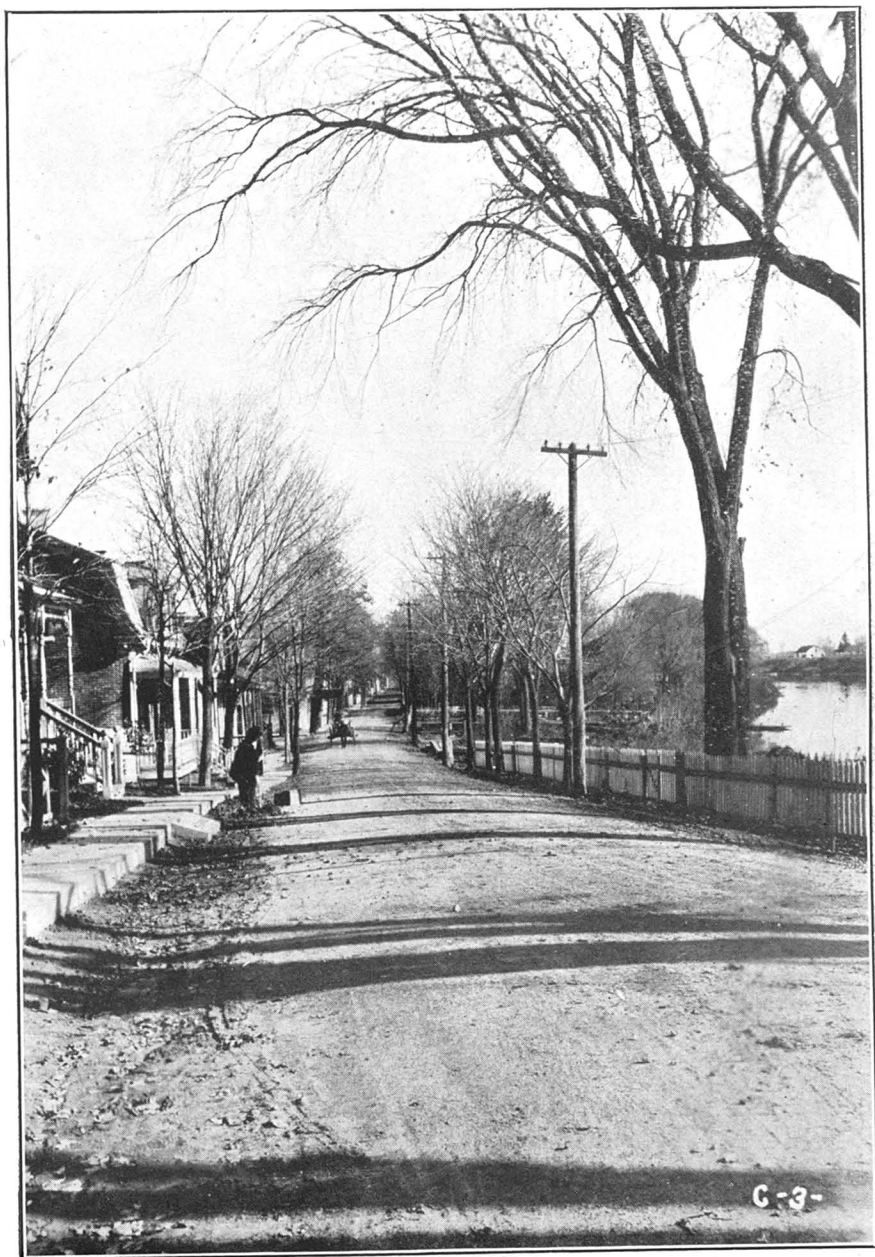
SHERBROOKE (*municipal county*)

Township of Compton	2	20' x 12"					
“ “	1	20' x 18"					

Township of Compton <i>Continued</i>	8	20' x 10"					
" "	7	20' x 18"					
" "	2	22' x 18"					
" "	2	24' x 12"					
" "	1	24' x 24"					
" "	1	20' x 12"					
" "	1	6' x 30"					
" "	1	22' x 42"					
" "	15	20' x 12"					
" "	10	20' x 15"					
" "	3	24' x 12"					
" "	2	22' x 12"					
" "	1	26' x 24"	57	Steel	\$993.08	\$331.02	
Village of Compton	2	20' x 8"					
" "	1	20' x 15"					
" "	1	20' x 18"					
" "	2	24' x 20"					
" "	2	20' x 12"					
" "	1	30' x 15"					
" "	2	20' x 20"					
" "	1	20' x 30"	12	Steel	253.90	84.63	
Township of Orford	2	16' x 18"					
" "	2	16' x 10"					
" "	3	16' x 12"					
" "	1	22' x 8"					
" "	1	20' x 36"					
" "	1	16' x 10"					
" "	1	20' x 20"					
" "	1	22' x 20"					
" "	1	18' x 24"	13	Steel	215.00	71.94	
St-Elie-d'Orford	1	21' x 12"	1	Tile	8.40	2.80	
Township of Marston	4	16' x 18"					
" "	5	16' x 10"					
" "	6	16' x 12"					
" "	2	18' x 60"	17	Steel	323.68	107.89	

SOULANGES

St-Clet	1	20' x 36"	1	Concrete	48.00	16.00	
St-Zotique, village	5	24' x 24"					
" "	4	24' x 24"					
" "	1	30' x 24"	10	Steel	358.32	119.44	



No. 26.—Montreal-Quebec road. L'Assomption village. Macadam made in 1914.

St-Télesphore.....	1	20' x 30"					
".....	1	20' x 14"					
".....	1	25' x 15"	3	Concrete	\$60.25	\$20.08	
St-Joseph.....	5	25' x 12"	5	Steel	85.00	28.33	
St-Polycarpe.....	1	20' x 12"					
".....	1	25' x 12"					
".....	1	30' x 24"					
".....	2	25' x 12"	5	Steel			
".....	1	27½' x 24"	1	Concrete	170.50	56.82	

STANSTEAD

St-Herménégilde.....	1	20' x 24"					
".....	1	16' x 24"					
".....	1	16' x 18"					
".....	1	20' x 12"					
".....	1	24' x 24"					
".....	1	20' x 18"					
".....	2	17' x 15"					
".....	1	16' x 12"	9	Steel	223.09	74.36	
Village of Hatlev.....	1	38' x 12"					
" ".....	1	20' x 8"					
" ".....	1	28' x 18"					
" ".....	1	22' x 12"	4	Steel	68.20	22.73	
Township of Barnston.....	3	16' x 8"					
".....	3	18' x 8"					
".....	8	18' x 8"					
".....	1	8' x 8"					
".....	1	8' x 10"					
".....	1	10' x 10"					
".....	7	18' x 12"					
".....	10	18' x 15"					
".....	2	10' x 15"					
".....	2	18' x 18"					
".....	1	18' x 20"					
".....	3	18' x 12"					
".....	1	20' x 15"					
".....	1	8' x 24"					
".....	2	16' x 24"					
".....	1	10' x 8"					
".....	1	16' x 10"					
".....	1	18' x 10"					
".....	4	16' x 12"					
".....	5	16' x 15"					

Township of Barnston.....	2	8' x 15''				
“	2	16' x 18''				
“	1	16' x 20''				
“	1	16' x 24''				
“	2	18' x 15''				
“	1	8' x 24''	67	Steel	\$782.48	\$260.83
Township of Hatley.....	3	20' x 10''				
“	1	20' x 12''				
“	2	20' x 15''				
“	3	18' x 15''				
“	1	16' x 12''				
“	2	22' x 12''				
“	1	16' x 15''				
“	3	20' x 18''	16	Iron	230.90	76.96
Village of Dixville.....	3	18' x 10''				
“	1	60' x 24''				
“	1	18' x 15''				
“	1	20' x 10''				
“	1	6' x 18''				
“	2	26' x 10''				
“	1	20' x 18''				
“	1	16' x 10''				
“	1	20' x 20''	12	Iron	232.62	77.54
Village of North Hatley.....	1	28' x 10''				
“	1	28' x 15''				
“	1	28' x 8''				
“	1	24' x 10''	4	Iron		
“	1	38' x 9''				
“	1	30' x 9''				
“	1	32' x 10''				
“	1	20' x 12''				
“	1	20' x 10''				
“	1	36' x 15''				
“	1	36' x 6''				
“	1	15' x 10''	8	Tile	152.12	50.71

TEMISCOUATA

St.-Elroi.....	1	12½' x 30''	1	Concrete	25.00	8.33
N.-D.-du-Portage.....	2	20' x 6''	2	Tile		
“	2	22½' x 6''				
“	7	22½' x 9''				
“	2	22½' x 12''				
“	1	22½' x 18''				
“	2	22½' x 24''	14	Concrete	199.00	66.33

St-Clément.....	2	20' x 12"				
".....	2	20' x 18"	4	Concrete	\$68.69	\$22.89
St-Mathias-de-Cabano.....	1	16½' x 9"				
".....	5	21' x 9"				
".....	1	16½' x 12"				
".....	3	21' x 12"				
".....	1	42' x 12"	11	Concrete	144.75	48.25

TERREBONNE

New-Glasgow, village.....	1	36' x 8"	1	Steel	14.93	4.97
Ste-Anne-des-Plaines.....	1	20' x 48"	1	Steel	99.30	33.10
St-Louis.....	1	21' x 6"				
".....	1	24' x 6"	2	Tile	10.50	3.50

VAUDREUIL

St-Lazare.....	1	20' x 18"				
".....	4	25' x 12"				
".....	1	20' x 24"				
".....	7	20' x 12"				
".....	9	20' x 18"	22	Concrete		
".....	1	12' x 18"				
".....	1	26' x 48"				
".....	1	30' x 60"				
".....	2	25' x 18"				
".....	4	20' x 24"				
".....	1	20' x 30"				
".....	1	24' x 30"				
".....	1	20' x 15"				
".....	1	26' x 12"				
".....	1	23' x 18"				
".....	1	26' x 24"				
".....	1	30' x 30"				
".....	1	28' x 42"				
".....	1	24' x 24"	18	Steel	1,253.25	417.74

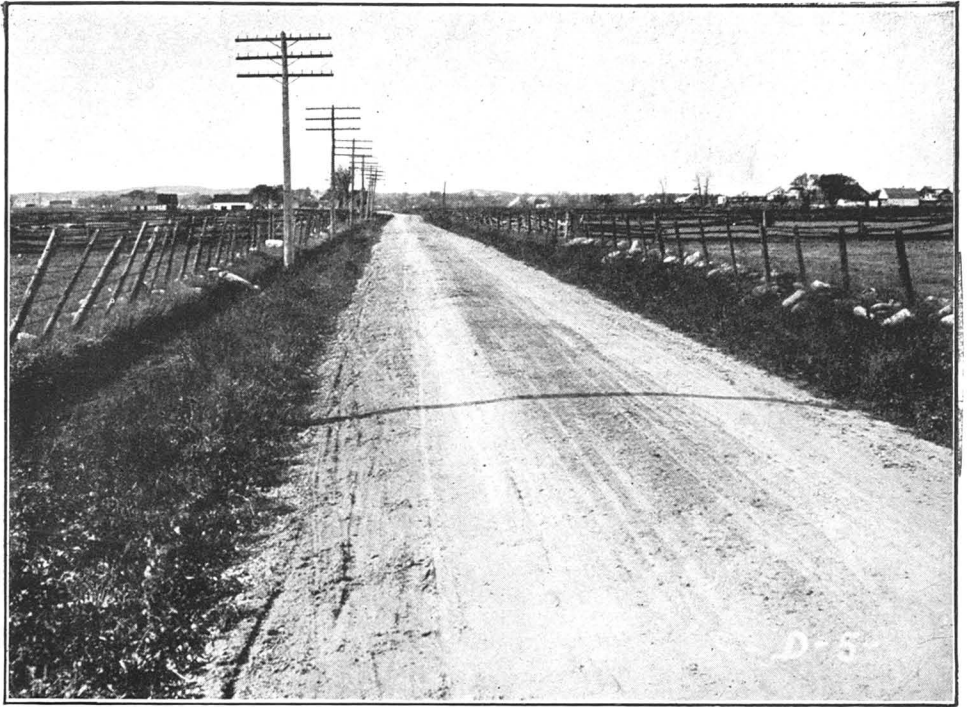
VERCHERES

Varennas, parish.....	1	20' x 30"				
".....	1	60' x 30"				
".....	1	20' x 24"	3	Concrete	222.44	74.15

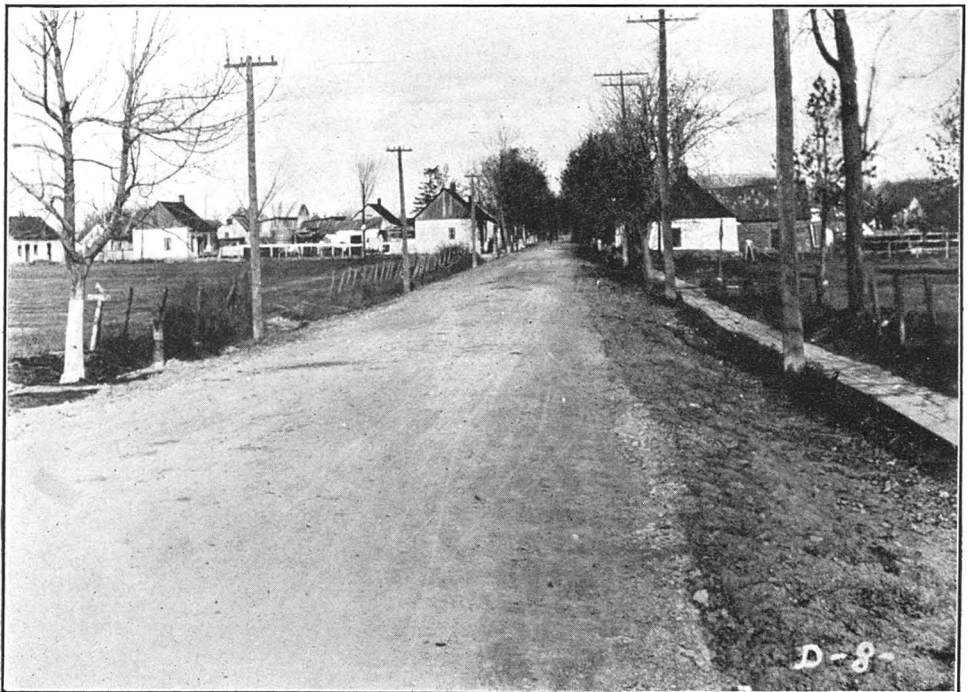
Varennnes, village.....	1	30' x 12''	1	Concrete	\$14.96	\$4.98
Ste-Julie.....	1	20' x 48''				
".....	1	18' x 24''				
".....	1	20½' x 12''	3	Steel	148.23	49.41
St-Marc.....	24	17½' x 12''				
".....	9	17½' x 18''				
".....	1	25' x 18''				
".....	4	20' x 12''				
".....	1	20' x 18''				
".....	8	17½' x 9''	47	Concrete	383.85	127.95

WOLFE

St-Camille.....	2	20' x 9''				
".....	4	22½' x 9''				
".....	2	25' x 9''				
".....	1	15' x 10''				
".....	2	30' x 10''				
".....	1	17½' x 12''				
".....	4	22½' x 12''				
".....	3	20' x 18''				
".....	4	22½' x 18''				
".....	3	25' x 20''				
".....	2	20' x 24''				
".....	2	20' x 27''	30	Tile	371.77	123.92
Township of Weedon.....	1	16' x 15''				
" ".....	1	20' x 30''				
" ".....	2	16' x 15''				
" ".....	1	16' x 12''				
" ".....	1	16' x 24''				
" ".....	1	16' x 18''	7	Steel	200.32	66.77
Dudswell, South.....	3	18' x 12''				
".....	1	24' x 12''				
".....	1	15' x 16''				
".....	1	21' x 16''				
".....	2	18' x 20''				
".....	2	18' x 24''				
".....	2	21' x 12''				
".....	1	36' x 12''				
".....	4	18' x 16''				
".....	1	24' x 16''				
".....	1	36' x 20''	19	Tile	135.30	45.10



No. 27.—Saint Eustache, parish (Two Mountains). Petite Rivière road. Macadam made in 1914.



No. 28.—Saint Eustache, village (Two Mountains). Saint Louis street. Macadam made in 1914.

Lake-Weedon.....	1	17½' x 24"	1	Concrete	\$30.12	\$10.04
------------------	---	------------	---	----------	---------	---------

YAMASKA

St-Bonaventure.....	1	25' x 18"	1	Concrete	25.00	8.33
---------------------	---	-----------	---	----------	-------	------

St-Michel.....	1	17½' x 30"				
".....	1	15' x 9"				
".....	1	22½' x 12"	3	Concrete	41.50	13.83

St-Elphège.....	1	20' x 18"				
".....	1	17½' x 12"				
".....	1	35' x 24"				
".....	1	22½' x 12"				
".....	1	17½' x 18"				
".....	1	20' x 24"				
".....	1	17½' x 24"	7	Concrete	106.90	35.63

St-Antoine-de-la-Baie-du-Febvre.....	1	17½' x 14"				
".....	1	20' x 6"				
".....	1	25' x 24"				
".....	1	22½' x 24"				
".....	1	20' x 18"				
".....	1	15' x 12"				
".....	1	20' x 12"				
".....	2	20' x 24"				
".....	4	17½' x 18"				
".....	2	20' x 30"	15	Concrete	245.60	81.86

2,469 cul-
verts \$44,206.35 \$14,411.94

SECTION 7

GOOD ROADS ACT 1912

LIST OF MUNICIPALITIES WHICH HAVE BENEFITED BY THE GOOD ROADS ACT, 1912, FROM 3RD APRIL, 1912, TO 1ST DECEMBER, 1912.

* The amount paid covers the price of a plant or part of a plant.

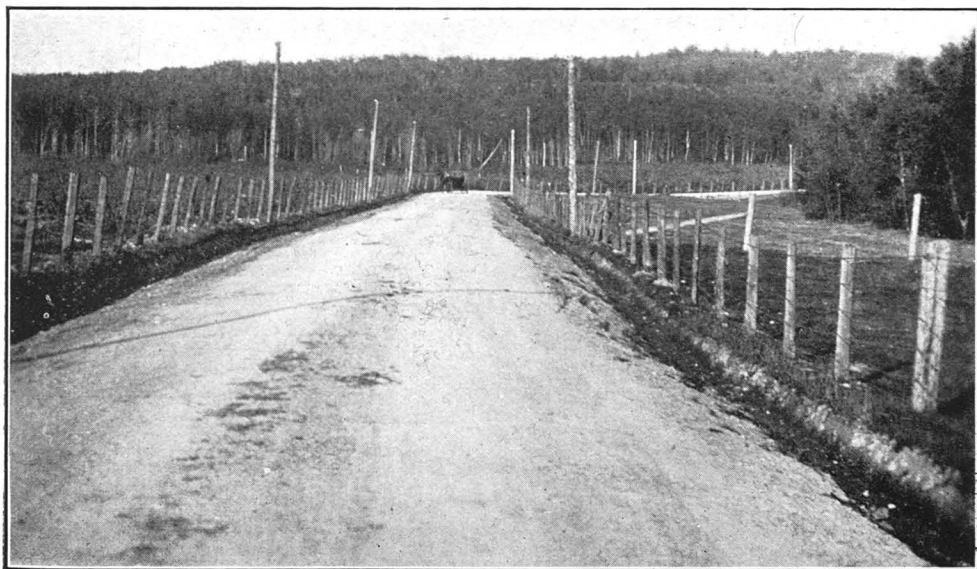
MUNICIPALITY	Amount which the Provincial Treasurer was authorized to pay	Amount paid
ARGENTEUIL		
Grenville, village.....	29,000.00	21,517.78*
St-Jérusalem, parish.....	30,000.00	24,310.65
Lachute, town.....	20,000.00	11,690.00*
ARTHABASKA		
Arthabaska, town.....	47,428.00	44,863.53*
Warwick, village.....	18,500.00	15,891.70*
Princeville, village.....	3,000.00	3,000.00
BAGOT		
Acton-Vale, town.....	19,000.00	16,905.90*
St-Pie, village.....	15,000.00	
Upton, village.....	26,000.00	17,759.19*
St-Hugues, parish.....	25,000.00	13,047.33*
St-Dominique, village.....	4,553.25	
BEAUCE		
St-Joseph, village.....	14,000.00	14,000.00
Beauceville, town.....	39,330.00	36,935.27*
St-Ephrem-de-Tring, village.....	4,208.55	
BEAUHARNOIS		
St-Stanislas-de-Kostska, parish.....	37,000.00	20,535.56*
St-Timothée, parish.....	75,000.00	68,225.92*
Salaberry-de-Valleyfield, town.....	11,205.00	2,809.59
St-Louis-de-Gonzague, parish.....	43,000.00	40,147.60*

MUNICIPALITY	Amount which the Provincial Treasurer was authorized to pay.	Amount paid
BELLECHASSE		
St-Raphael, parish.....	17,600.00	13,000.00
BONAVENTURE		
New-Richmond, township.....	4,500.00	
BROME		
Knowlton, village.....	22,750.00	22,750.00
Brome, township.....	25,000.00	3,512.00.
Farnham-East, township.....	20,000.00	15,575.56*
CHAMBLY		
Longueuil, town.....	25,500.00	7,034.10
Boucherville, village.....	34,800.00	31,387.02*
Greenfield-Park, town.....	28,350.00	27,464.65
St-Brunc-de-Montarville, parish.....	48,000.00	42,565.92
Boucherville, parish.....	63,148.00	60,582.05*
St-Basile-le-Grand, parish.....	25,000.00	15,000.00*
Montreal-South, town.....	9,000.00	
St-Hubert, parish.....	13,000.00	2,254.74
CHAMPLAIN		
La-Tuque, town.....	33,000.00	32,400.00*
St-Tite, town.....	19,276.35	15,827.00*
St-Narcisse, parish.....	8,543.24	6,223.48
Ste-Thècle, village.....	7,185.00	7,185.00
Batiscan, parish.....	6,750.50	3,000.00
Grand'Mère, town.....	8,000.00	
CHARLEVOIX		
Malbaie, village.....	31,300.00	28,000.00
St-Etienne-de-la-Malbaie, parish.....	14,253.00	12,483.90
Pointe-au-Pic, village.....	28,690.00	20,488.31

MUNICIPALITY	Amount which the Provincial Treasurer was authorized to pay	Amount paid
CHATEAUGUAY		
St-Joachim-de-Châteauguay, parish.....	55,000.00	54,451.35*
St-Jean-Chrysostôme, parish.....	51,300.00	51,299.94
St-Philomène, parish.....	40,000.00	35,178.26*
St-Malachie-de-Ormstown, parish.....	35,000.00	28,209.82
Ste-Martine, parish.....	40,000.00	31,472.81*
Très-St-Sacrement, parish.....	65,000.00	26,054.75*
St-Chrysostôme, village.....	23,379.00	17,022.05
St-Urbain-Premier, parish.....	25,000.00	12,903.90*
De-Léry, town.....	17,000.00	
CHICOUTIMI		
Ste-Anne-de-Chicoutimi, village.....	8,000.00	8,000.00
Rivière-du-Moulin, village.....	16,275.00	13,340.65
Chicoutimi, town.....	25,000.00	24,637.01
Bagotville, village.....	10,000.00	
Kénogami, village.....	10,000.00	5,896.31*
COMPTON		
Compton, township.....	61,000.00	49,333.77*
Waterville, village.....	30,000.00	20,163.26*
Ste-Edwidge-de-Clifton, township.....	30,550.00	24,910.96*
Ditton, township.....	81,000.00	46,181.31*
Scotstown, town.....	38,322.18	26,191.84*
DEUX-MONTAGNES		
St-Eustache, parish.....	60,000.00	52,421.37*
St-Joseph-du-Lac, parish.....	35,000.00	19,337.84*
St-Hermas, parish.....	38,000.00	37,302.65*
Ste-Scholastique, parish.....	48,000.00	43,210.99*
St-Augustin, parish.....	50,000.00	35,452.01*
St-Eustache, village.....	12,000.00	6,252.09
Ste-Scholastique, village.....	10,000.00	10,000.00*
DORCHESTER		
St-Anselme, parish.....	30,931.00	21,729.83*



No. 29.—Ville Marie (Pontiac). Des Quinze road before macadamizing.



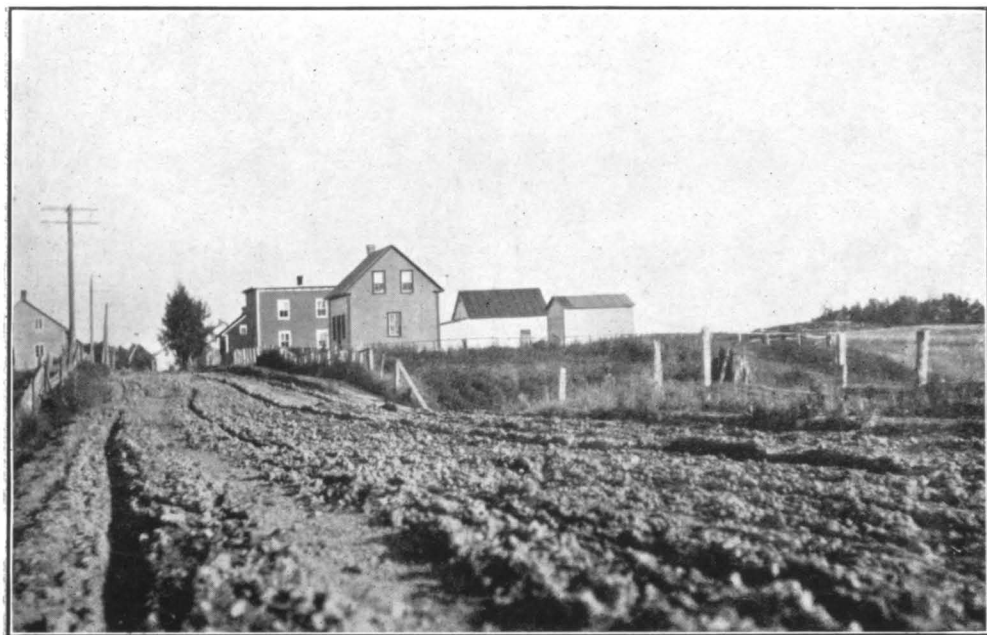
No. 30.—Ville Marie (Pontiac). Des Quinze road after macadamizing in 1914.

MUNICIPALITY.	Amount which the Provincial Treasurer was authorized to pay	Amount paid
DRUMMOND		
St-Germain-de-Grantham, parish.....	41,291.00	30,619.55
Grantham, township.....	18,500.00	14,076.16
Drummondville, town.....	20,074.00	20,074.00*
Notre-Dame-du-Bon-Conseil, parish.....	15,000.00	6,237.00*
FRONTENAC		
Megantic, town.....	20,000.00	13,435.98*
Lambton, village.....	12,452.20	11,702.20
St-Vital-de-Lambton, parish.....	43,500.00	35,670.21
St-Evariste-de-Forsyth.....	22,000.00	22,000.00*
St-Sébastien-d'Aylmer, parish.....	20,000.00	12,315.85
Chesham, township.....	15,000.00	11,830.52
Winslow-North.....	25,000.00	16,828.66*
Winslow-South.....	32,000.00	14,278.22*
HUNTINGDON		
Huntingdon, village.....	50,000.00	25,863.25
Dundee, township.....	70,000.00	31,114.63
Godmanchester, township.....	95,000.00	73,441.12*
Hinchinbrooke, township.....	75,000.00	75,000.00
Havelock, township.....	25,000.00	19,552.42
St-Anicet, parish.....	79,000.00	54,516.09*
Hemmingford, village.....	5,505.00	
Elgin, township.....	15,000.00	
Hemmingford, township.....	31,000.00	27,502.64
Franklin, township.....	15,000.00	8,837.00*
IBERVILLE		
St-Georges-de-Henryville, parish.....	30,000.00	21,357.44*
St-Sébastien, parish.....	30,000.00	21,946.33*
Iberville, town.....	31,600.00	20,290.04*
St-Athanase, parish.....	20,000.00	13,009.32*

MUNICIPALITY	Amount which the Provincial Treasurer was authorized to pay	Amount paid
JACQUES-CARTIER		
Beaconsfield, town.....	44,500.00	35,000.00
Senneville, village.....	35,000.00	24,409.50
Cartierville, town.....	22,000.00	18,999.95*
Ste-Geneviève-de-Pierrefonds, village.....	6,007.00	4,311.99*
Lasalle, town.....	25,000.00	
Pointe-Claire, town.....	25,000.00	25,000.00
JOLIETTE		
St-Félix-de-Valois, parish.....	7,045.00	7,045.00
Joliette, town.....	23,405.00	
KAMOURASKA		
Ste-Hélène, parish.....	26,000.00	26,000.00
St-Pascal, parish.....	39,000.00	22,700.00
Ste-Anne-de-la-Pocatière, parish.....	7,313.33	7,313.33
Pohénégamook, township.....	3,000.00	1,994.98
St-André, parish.....	25,000.00	
LABELLE		
Monte-Bello, village.....	42,066.91	27,500.00*
Papineauville, village.....	32,000.00	25,821.35*
Thurso, village.....	37,500.00	33,202.38*
L'Annonciation, village.....	6,500.00	6,500.00
East Part of Campbell township.....	12,000.00	10,483.30
Buckingham, town.....	16,000.00	16,000.00*
Mont-Laurier, village.....	19,500.00	15,512.92*
LAKE ST-JOHN		
St-Bruno, village.....	11,630.64	11,630.64
N.-D.-d'Hébertville, village.....	9,984.00	9,077.47
Roberval, town.....	34,843.69	33,674.95*
Hébertville-Station, village.....	24,517.54	24,517.54*
St-Jérôme, parish.....	25,000.00	12,110.78
St-Joseph-d'Alma, parish.....	30,000.00	21,367.67*

MUNICIPALITY	Amount which the Provincial Treasurer was authorized to pay	Amount paid.
LAKE-ST-JOHN.—Continued.		
St-Gédéon, parish.....	40,000.00	25,000.00*
Roberval, parish.....	75,000.00	63,630.24*
St-Félicien, village.....	17,640.26	17,640.26
St-Louis-de-Metabetchouan, parish.....	30,000.00	17,662.69*
St-Bruno.....	25,000.00	20,000.00*
Ste-Hedwidge, parish.....	20,000.00	12,000.00*
St-Prime, parish.....	36,000.00	25,000.00*
St-Félicien, North-west part.....	15,000.00	6,512.00*
St-Félicien, parish.....	30,000.00	19,927.82*
St-François-de-Salles, parish.....	15,000.00	
LAPRAIRIE		
St-Isidore, parish.....	25,000.00	18,737.73*
St-Constant, parish.....	36,000.00	26,941.89
Laprairie, parish.....	14,400.00	14,400.00
L'ASSOMPTION		
St-Paul-l'Ermite, parish.....	17,500.00	17,500.00
LAVAL		
St-Martin, parish.....	132,000.00	109,873.87*
Laval-des-Rapides, town.....	20,000.00	7,012.00*
St-Vincent-de-Paul, parish.....	107,000.00	91,810.79*
Ste-Dorothée, parish.....	41,000.00	31,388.45*
Sault-au-Récollet, village.....	30,000.00	30,000.00
Sault-au-Récollet, parish.....	62,569.21	62,569.21*
St-François-de-Sales, parish.....	65,000.00	38,231.92*
County de Laval.....	90,000.00	75,355.12
Ste-Rose, village.....	31,727.00	29,858.10
St-Joseph-de-la-Rivière-des-Prairies, parish.....	25,000.00	23,713.71*
St-Léonard-de-Port-Maurice, parish.....	60,000.00	46,734.47
LEVIS		
N.-D.-du-P.-S.-de-Charny, parish.....	30,000.00	30,000.00*
Ste-Hélène-de-Breakeyville, parish.....	35,300.00	25,350.12*

MUNICIPALITY	Amount which the Provincial Treasurer was authorized to pay	Amount paid.
<i>LEVIS—Continued</i>		
St-Romuald-d'Etchemin, parish.....	67,999.69	48,934.69*
St-Henri-de-Lauzon, parish.....	25,000.00	24,441.68*
<i>L'ISLET</i>		
Bonsecours, village.....	464.00	464.00
L'Islet, parish.....	12,000.00	10,664.81
<i>LOTBINIERE</i>		
St-Jean-Deschaillons, village.....	44,950.64	41,224.58
St-Agapitville, village.....	9,000.00	9,000.00
St-Flavien, village.....	3,000.00	2,863.30
Ste-Croix, parish.....	14,416.00	11,049.72
<i>MATANE</i>		
Ste-Marie-de-Sayabec, parish.....	35,993.91	31,136.92
St-Jacques-le-Majeur-de-Causapsca, parish.....	15,740.00	10,406.13
St-Benoit-Joseph-Labre-d'Amqui, parish.....	22,032.15	6,000.00
<i>MEGANTIC</i>		
South part of Thetford township.....	34,403.33	34,371.51
Plessisville, village.....	22,000.00	21,181.56*
Robertsonville, village.....	22,534.00	22,531.00
Black-Lake, town.....	25,057.28	24,321.26*
Laurierville, village.....	14,828.07	13,659.77
Bernierville, village.....	20,595.41	19,764.11
Somerset-South, township.....	24,000.00	14,211.29*
Thetford-Mines, town.....	15,577.00	15,577.00
St-Antoine-de-Pontbriand, parish.....	15,355.50	15,355.50
Somerset-North, township.....	5,225.00	5,222.45
South Part-Ireland township.....	8,000.00	
<i>MISSISQUOI</i>		
Cowansville, village.....	37,500.00	35,945.86*
Dunham, township.....	23,873.70	23,090.21*



No. 31.—Sainte Thècle, village (Champlain). Station by-road before macadamizing in 1914.



No. 32.—Sainte Thècle village (Champlain). Station by-road after macadamizing in 1914.

MUNICIPALITY	Amount which the Provincial Treasurer was authorized to pay	Amount paid.
MISSISQUOI—Continued		
Sweetsburg, village.....	16,000.00	7,728.86
St-Thomas, parish.....	19,847.35	15,508.69*
Dunham, village.....	12,000.00	11,275.48
St-Pierre-de-Vérone-à-Pike-River.....	30,000.00	15,000.00*
Farnham, town.....	11,643.00	9,254.83
St-Georges-de-Clarenceville, parish.....	17,000.00	12,000.00*
St-Ignace-de-Stanbridge, parish.....	14,000.00	3,863.96
Philipsburg, village.....	5,100.00	
N.-D.-de-Stanbridge, parish.....	25,000.00	11,894.01*
Bedford, town.....	21,000.00	
Stanbridge, township.....	10,000.00	
MONTCALM		
St-Jacques-de-l'Achigan, village.....	22,687.46	20,681.87
St-Jacques-de-l'Achigan, parish.....	21,560.00	12,245.37
St-Esprit, parish.....	20,000.00	2,347.34
MONTMAGNY		
Cap-St-Ignace, parish.....	35,000.00	24,874.65*
St-Thomas-de-la-Pointe-à-la-Caille, parish.....	13,000.00	6,000.00
St-François-de-Montmagny, parish.....	35,000.00	18,963.36
MONTMORENCY		
St-Joachim, parish.....	34,933.72	34,933.72
Ste-Famille, I.-O., parish.....	25,000.00	16,910.24
NAPIERVILLE		
St-Rémi, parish.....	63,000.00	44,278.92*
St-Rémi, village.....	35,360.86	31,512.00
St-Michel-Archange, parish.....	40,000.00	30,710.48*
St-Edouard-de-St-Georges, parish.....	30,000.00	30,000.00*
St-Cyprien-de-DeLéry, parish.....	45,000.00	30,874.93*

MUNICIPALITY	Amount which the Provincial Treasurer was authorized to pay	Amount paid
OTTAWA		
Gatineau-Point, village.....	34,906.00	34,211.79
Maniwaki, township.....	23,000.00	
Hull, city.....	22,430.00	10,220.10
Gracefield, town.....	6,387.00	1,000.00
PONTIAC		
Campbell's-Bay, village.....	14,000.00	7,500.00
Fort-Coulonge, village.....	11,000.00	6,250.00
Chapeau, village.....	5,978.12	4,227.14
PORTNEUF		
St-Basile, parish.....	58,500.00	45,308.68*
St-Raymond, village.....	36,667.00	31,344.17*
St-Casimir, village.....	41,500.00	37,030.15*
St-Joseph-de-Deschambault, parish.....	35,000.00	33,067.54*
St-Augustin, parish.....	36,015.88	23,734.55*
Ste-Jeanne-de-Neuville, village.....	22,322.49	22,210.06
St-Charles-de-Grondines, village.....	8,367.00	8,367.00
Cap-Santé, parish.....	50,000.00	32,347.60*
St-Marc-des-Carrières, parish.....	41,335.00	31,108.90*
St-Charles-de-Grondines, parish.....	25,000.00	18,570.37*
QUEBEC		
Ste-Foy, parish.....	11,275.00	11,275.00
Montmorency, village.....	29,135.92	29,135.92
N.-D.-des-Laurentides, parish.....	56,176.00	46,176.00
St-Colomb-de-Sillery, parish.....	21,635.55	21,635.55
Stoneham and Tewkesbury, townships.....	21,958.77	20,339.79
St-Félix-de-Cap-Rouge, parish.....	25,000.00	11,979.50
St-Dunstan-du-Lac-Beauport.....	11,310.00	10,096.71
Beauport, parish.....	11,908.00	2,072.02
RICHELIEU		
Sorel, city.....	60,000.00	53,485.40*

MUNICIPALITY	Amount which the Provincial Treasurer was authorized to pay	Amount paid
RICHMOND		
Asbestos, village.....	22,984.31	22,984.31
St-François-Xavier-de-Brompton, parish.....	25,000.00	21,149.53*
Windsor-Mills, town.....	30,132.00	18,845.67*
Richmond, town.....	40,141.19	29,237.92*
Melbourne and Brompton-Gore.....	25,000.00	
Cleveland, township.....	23,209.40	14,023.30
Bromptonville, town.....	6,000.00	4,690.64
RIMOUSKI		
St-Germain-de-Rimouski, town.....	18,000.00	3,878.45
ROUVILLE		
L'Ange-Gardien, parish.....	14,000.00	9,777.42
St-Césaire, village.....	29,500.00	10,257.08*
St-Césaire, parish.....	33,000.00	21,012.00*
Ste-Marie-de-Monnoir, parish.....	41,000.00	22,861.21*
Ste-Angèle-de-Monnoir.....	34,700.00	31,700.00*
St-Hilaire, village.....	20,190.00	10,000.00
St-Hilaire, parish.....	26,064.00	20,012.00
St-Paul-d'Abbotsford, parish.....	25,000.00	15,000.00*
Richelieu, village.....	12,000.00	6,762.00*
Marieville, town.....	14,000.00	8,737.00*
St-Jean-Baptiste, parish.....	10,000.00	5,717.66
ST-HYACINTHE		
Ste-Marie-Madeleine, parish.....	5,000.00	
SHEFFORD		
Granby, village.....	26,880.00	9,970.00*
Ely, township.....	31,000.00	22,481.59*
Granby, township.....	15,000.00	

MUNICIPALITY	Amount which the Provincial Treasurer was authorized to pay	Amount paid
SOULANGES		
Côteau-du-Lac, village.....	13,900.00	13,886.56
Côteau-Station, village.....	15,000.00	
Soulanges, village.....	4,500.00	
St-Joseph-de-Soulanges, parish.....	25,000.00	11,145.38*
St-Clet, parish.....	20,000.00	
STANSTEAD		
Stanstead-Plain, village.....	25,000.00	21,625.76
Ste-Catherine-de-Hatley.....	32,000.00	28,970.04
Ayer's-Cliff, village.....	6,000.00	3,714.85
Barnston, township.....	19,860.00	15,230.54
Coaticook, town.....	11,000.00	6,492.78*
St-Herménégilde.....	15,000.00	6,512.00*
Magog, town.....	15,000.00	5,833.83*
Magog, township.....	10,000.00	
TEMISCAMING		
Ville-Marie, village.....	9,000.00	9,000.00
TEMISCOUATA		
N.-D.-du-Lac, parish.....	25,000.00	8,197.19
Fraserville, town.....	25,000.00	19,419.93*
St-Mathias-de-Cabano, parish.....	3,662.00	1,905.74
St-Hubert, parish.....	8,000.00	4,970.27*
TERREBONNE		
Ste-Thérèse-de-Blainville, village.....	35,000.00	30,111.91*
Ste-Thérèse-de-Blainville, parish.....	47,283.00	42,984.27
Terrebonne, town.....	31,000.00	29,753.58*
Ste-Agathe-des-Monts, village.....	30,000.00	25,000.00*
Ste-Agathe-des-Monts, parish.....	27,000.00	22,341.78*
St-Louis-de-Terrebonne, parish.....	6,000.00	3,012.00



No. 33.—Township of Brome (Brome). "Valley Road". gravelling done in 1914.



No. 34.—Dunham (Missisquoi). Road leading to Cowansville. Macadam made in 1914.

MUNICIPALITY	Amount which the Provincial Treasurer was authorized to pay	Amount paid
THREE-RIVERS		
Three Rivers, city.....	20,250.00	8,246.67
VAUDREUIL		
St-Michel-de-Vaudreuil.....	123,000.00	72,622.64*
Rigaud, town.....	24,000.00	12,307.83*
Dorion, village.....	10,412.16	10,412.16
Ste-Madeleine-de-Rigaud, parish.....	70,000.00	54,872.44*
Como, village.....	32,000.00	29,857.94
Pointe-Fortune, village.....	23,081.99	20,038.47
Ste-Jeanne-de-l'Isle-Perrot, parish.....	40,000.00	31,202.29*
Très-St-Rédempteur, parish.....	23,000.00	16,961.85*
Ste-Marthe, parish.....	25,000.00	15,221.11*
Vaudreuil, village.....	3,293.20	
VERCHERES		
Verchères, parish.....	45,000.00	37,834.86*
Belœil, parish.....	15,000.00	12,512.23*
Ste-Julie, parish.....	36,765.00	31,995.77*
Belœil, village.....	22,900.00	22,900.00
Varennnes, village.....	12,000.00	7,000.00
St-Marc-de-Cournoyer, parish.....	20,000.00	6,012.00*
Contrecoeur, parish.....	5,951.00	5,951.00
WOLFE		
D'Israeli, village.....	43,350.00	25,196.94*
Marbleton, village.....	17,105.50	11,739.00
Weedon-Centre.....	3,000.00	1,345.08
YAMASKA		
Baieville, village.....	13,985.00	13,985.00
St-Antoine-de-la-Baie-du-Febvre, parish.....	14,198.36	14,198.36
St-Guillaume, parish.....	9,000.00	6,345.46
St-Guillaume, village.....	7,000.00	5,633.77
Pierreville, village.....	8,000.00	8,000.00
	\$ 8,000,283.67	\$ 5,814,420.35

Work done by the municipalities above mentioned:

Macadami.....	595.59 miles
Gravelling.....	132.08 "
Gravel Macadam.....	0.6 "
Concrete paving.....	11. "
Bitumen-Macadam.....	14.36 "
Tarvia-Macadam.....	3.64 "
Stoning.....	2.15 "

Total..... 759.42 miles

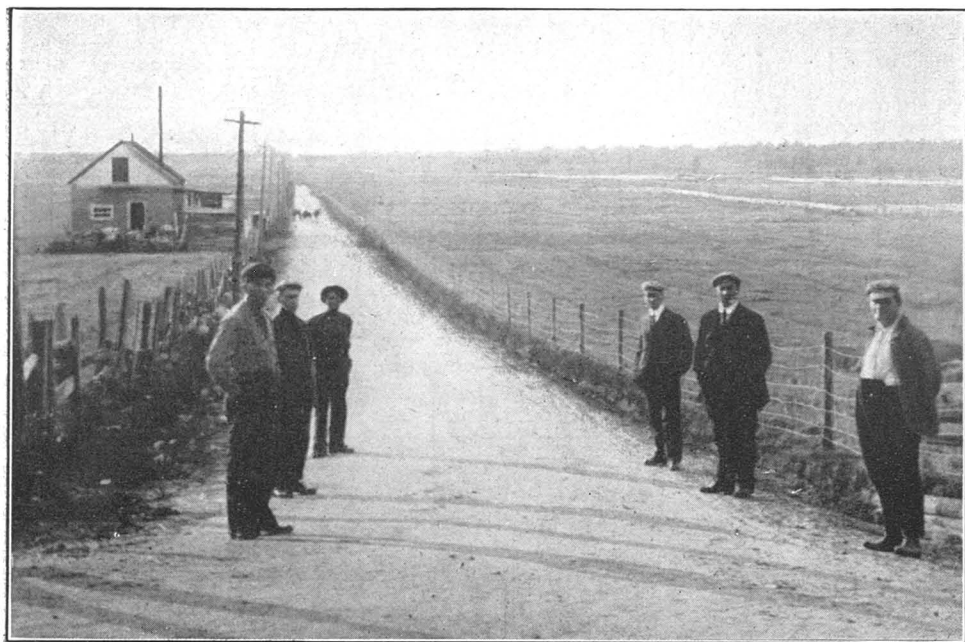
In 135 municipalities also bought machines out of the total amount paid.

SECTION 8

(A) LENGTH OF MACADAMIZING DONE WITH PLANTS BELONGING TO THE
ROADS DEPARTMENT DURING THE WORKING SEASON OF 1914.

Plant	MUNICIPALITIES	Length
No 1	St-Louis, Co. Terrebonne	15,317 feet.
2	Ste-Thérèse, Co. Terrebonne	9,445 "
3	St-Charles, Co. Bellechasse	11,268 "
4	St-Cyrille de Wendover, Co. Drummond	7,196 "
5	Malbaie village, Co. Charlevoix	4,793 "
6	Châteauguay, Co. Châteauguay	4,227 "
	Ste-Scholastique, Co. Deux-Montagnes	5,466 "
7	St-Bonaventure, Co. Yamaska	5,077 "
	St-Guillaume, Co. Yamaska	2,556 "
8	Chambly-Parish, Co. Chambly	5,950 "
	St-Hubert, Co. Chambly	8,625 "
9	St-Félix-de-Valois, Co. Joliette	5,781 "
	Town of de Léry, Co. Châteauguay	825 "
10	St-Jacques-de-L'Achigan, Co. Montcalm	8,201 "
11	St-François, Co. Montmagny	9,441 "
12	Warwick, village, Co. Arthabaska	13,292 "
13	Laprairie, parish, Co. Laprairie	6,703 "
14	Causapsca, Co. Matane	10,491 "
15	Sayabec, Co. Matane	15,495 "
16	Sweetsburg, village, Co. Missisquoi	6,260 "
	Wickham-West, Co. Drummond	1,969 "
17	St-Agapitville, Co. Lotbinière	11,666 "
18	Stanstead-Plain, Co. Stanstead	5,696 "
	Campbell's-Bay, Co. Pontiac	4,874 "
19	Stoneham, Co. Quebec	8,770 "
20	St-Antoine-de-Pontbriand, Co. Megantic	9,427 "
21	St-Constant, Co. Laprairie	12,515 "
22	St-Rémi, village, Co. Napierville	5,345 "
23	Longueuil, parish, Co. Chambly	5,996 "
	St-Hubert, Co. Chambly	2,549 "
24	Dunham, village, Co. Missisquoi	11,296 "
25	Chambly, parish, Co. Chambly	6,040 "
26	Rivière-du-Moulin, Co. Chicoutimi	3,847 "
27	Lambton, parish, Co. Frontenac	14,215 "
28	St-Hubert, Co. Chambly	10,675 "
29	Pointe-Fortune, Co. Vaudreuil	10,910 "
	Vaudreuil, village, Co. Vaudreuil	4,085 "

Plant	MUNICIPALITIES	Length
No 30	St-Bruno, Co. Chambly.....	16,178 feet.
31	Laurierville, Co. Mégantic.....	4,425 "
	Somerset-North, Co. Mégantic.....	7,869 "
32	Pointe-Gatineau, Co. Wright.....	3,450 "
	Ste-Thècle, Co. Champlain.....	5,074 "
33	St-Joachim, Co. Montmorency.....	6,735 "
	St-Esprit, Co. Montcalm.....	3,730 "
34	Pierreville, Co. Yamaska.....	13,317 "
35	Pointe-à-Pic, Co. Charlevoix.....	10,844 "
36	St-Grégoire, village, Co. Montmorency.....	4,198 "
37	Coteau-du-Lac, Co. Soulanges.....	4,165 "
	Town of Rigaud, Co. Vaudreuil.....	4,874 "
38	St-Constant, parish, Co. Laprairie.....	17,325 "
39	St-Sébastien, Co. Frontenac.....	8,685 "
40	St-Félicien, village, Co. Lac-St-Jean.....	9,631 "
41	St-Eustache, parish, Co. Deux-Montagnes.....	10,866 "
42	Ville-Marie, Co. Pontiac.....	8,748 "
43	Fort-Coulonge, Co. Pontiac.....	3,802 "
	Gracefield, Co. Ottawa.....	3,135 "
44	Notre-Dame-des-Laurentides, Co. Quebec.....	1,740 "
	Lake Beauport, Co. Quebec.....	11,030 "
45	St-Germain-de-Grantham, Co. Drummond.....	11,361 "
46	Ste-Thérèse, Co. Terrebonne.....	11,705 "
47	Marbleton, Co. Wolfe.....	1,470 "
	Amqui, village, Co. Matane.....	5,727 "
48	Sillery, Co. Quebec.....	8,405 "
49	Pont-Rouge, Co. Portneuf.....	8,312 "
	Batiscan, Co. Champlain.....	4,150 "
50	St-Jacques-de-L'Achigan, Co. Montcalm.....	5,646 "
	St-Alphonse, Co. Chicoutimi.....	500 "
51	Boucherville, Co. Chambly.....	14,900 "
52	St-Jean-Deschaillons, Co. Lotbinière.....	7,574 "
53	Grantham, Township, Co. Drummond.....	9,530 "
54	Ste-Croix, Co. Lotbinière.....	12,825 "
55	Bernierville, Co. Mégantic.....	502 "
	Longueuil, parish, Co. Chambly.....	6,267 "
56	Village of Varennes, Co. Verchères.....	6,714 "
57	Chesham, Township, Co. Frontenac.....	8,691 "
		571,180 "
		Say 108.178 milles



No. 35.—Saint Agapitville, village (Lotbinière). Macadam made in 1914.



No. 36.—Abbotsford (Rouville). Graveling done in 1914.

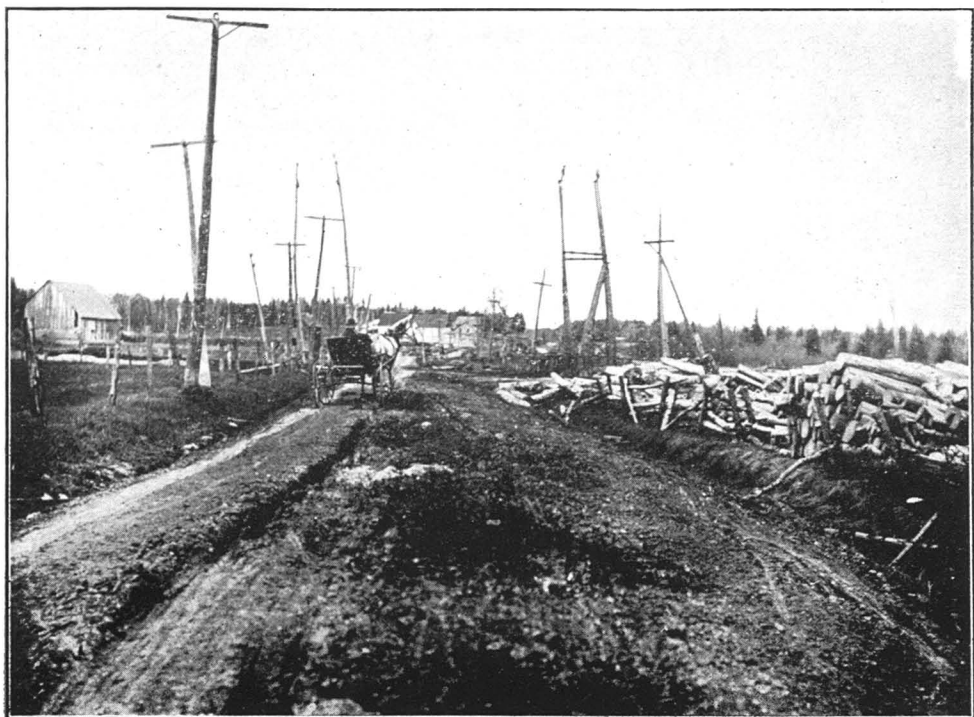
(B) LENGTH OF MACADAMIZING DONE IN 1914 BY MUNICIPALITIES
WHICH BOUGHT PLANTS

COUNTIES	MUNICIPALITIES	LENGTH
Argenteuil.....	St-Jérusalem.....	11,939 pieds
".....	Grenville.....	10,785 "
Bagot.....	St-Hugues, parish.....	4,751 "
Beauce.....	Beauceville.....	5,284 "
".....	St-Evariste.....	15,536 "
Beauharnois.....	St-Timothée.....	37,264 "
".....	Town of Valleyfield.....	3,874 "
Brome.....	Farnham-East.....	9,195 "
Chambly.....	Longueuil, town (concrete).....	6,485 "
".....	Boucherville, parish.....	23,965 "
".....	Greenfield-Park, town.....	4,074 "
".....	Boucherville, village.....	7,184 "
".....	St-Basile-le-Grand.....	7,142 "
Champlain.....	St-Tite, town.....	7,811 "
".....	Grand'Mère (tarvia).....	1,778 "
Châteauguay.....	Ste-Philomène.....	15,882 "
".....	Châteauguay, parish.....	16,329 "
".....	St-Urbain.....	6,769 "
".....	Ste-Martine.....	11,760 "
Chicoutimi.....	Kénogami, village.....	3,455 "
Compton.....	Waterville, village.....	5,683 "
".....	Ste-Edwidge-de-Clifton.....	11,097 "
".....	Scotstown.....	9,947 "
".....	Compton township.....	10,792 "
".....	St-Malo-d'Auckland.....	10,758 "
".....	La-Patrie.....	5,927 "
Deux-Montagnes.....	St-Eustache, parish.....	20,106 "
".....	St-Augustin, parish.....	16,356 "
".....	St-Hermas.....	16,833 "
".....	St-Joseph-du-Lac.....	7,160 "

COUNTIES	MUNICIPALITIES	LENGTH
Dorchester	St-Anselme	6,686 pieds
Drummond	Drummondville	8,815 "
Frontenac	Winslow-North	8,086 "
"	Winslow-South	9,707 "
"	Town of Megantic	2,472 "
Iberville	Town of Iberville	7,609 "
"	St-Athanase, parish	6,327 "
"	St-Sébastien	6,605 "
"	Henryville	9,580 "
Jacques-Cartier	Cartierville (bitumen)	5,532 "
"	Beaconsfield (bitumen)	7,413 "
"	Pointe-Claire (bitumen)	17,790 "
Joliette	Town of Joliette (asphalt)	1,732 "
Labelle	Mont-Laurier	4,828 "
"	Thurso, village	5,100 "
"	Montebello	4,975 "
"	Papineauville	2,155 "
"	Town of Buckingham (tarvia)	12,972 "
Lake-St-John	St-Joseph-d'Alma	11,642 "
"	St-Jérôme	4,750 "
"	Roberval, parish (1)	16,701 "
"	Roberval, parish (2)	18,150 "
"	St-Félicien, parish	7,590 "
"	St-Bruno	11,932 "
"	St-Prime	9,272 "
"	St-Gédéon	19,303 "
"	St-Louis-de-Métabetchouan	10,517 "
"	Notre-Dame-de-la-Dorée	3,550 "
Laprairie	St-Isidore	11,250 "
Lévis	St-Henri	11,285 "
"	Breakeyville	4,050 "
"	Notre-Dame-de-Charny	11,978 "

COUNTIES	MUNICIPALITIES	LENGTH
Megantic.....	Plessisville.....	283 feet
".....	South Somerset.....	9,218 "
".....	Thetford-Mines.....	15,840 "
".....	Black-Lake.....	4,585 "
Missisquoi.....	Clarenceville.....	7,257 "
".....	St-Pierre-de-Vérone.....	7,434 "
".....	St-Thomas.....	6,402 "
".....	Notre-Dame-de-Stanbridge.....	3,339 "
".....	Farnham, village.....	6,402 "
".....	Dunham township.....	13,964 "
".....	Cowansville.....	15,722 "
".....	Dunham, village.....	10,514 "
Montmagny.....	Cap-St-Ignace.....	15,373 "
Napierville.....	St-Rémi, village.....	22,062 "
".....	St-Rémi, parish.....	24,074 "
".....	St-Edouard.....	14,346 "
".....	St-Michel-Archange.....	17,997 "
".....	St-Cyprien.....	23,190 "
Portneuf.....	St-Marc-des-Carrières.....	11,085 "
".....	Deschambault.....	16,336 "
".....	St-Raymond.....	9,365 "
".....	St-Augustin.....	10,918 "
".....	St-Basile.....	19,032 "
".....	Grondines.....	12,860 "
Richmond.....	St-François-Xavier-de-Brompton.....	6,341 "
".....	Windsor-Mills.....	10,044 "
".....	Township Cleveland.....	7,809 "
Rouville.....	Ste-Angèle-de-Monnoir.....	12,932 "
".....	Marierville.....	3,548 "
".....	St-Césaire, village.....	838 "
".....	St-Césaire, parish.....	4,647 "
".....	Ste-Marie-de-Monnoir.....	9,386 "
Richelieu.....	Richelieu, village.....	11,640

COUNTIES	MUNICIPALITIES	LENGTH
Shefford.....	Granby.....	5,536 feet
“.....	Ely township.....	8,468 “
Stanstead.....	St-Herménégilde.....	2,360 “
Terrebonne.....	St-Louis-de-Terrebonne.....	15,317 “
“.....	Ste-Thérèse, village.....	11,537 “
“.....	Ste-Agathe-des-Monts, parish.....	8,312 “
“.....	Ste-Agathe-des-Monts, village.....	17,269 “
“.....	Town Terrebonne.....	7,572 “
Vaudreuil.....	Como village.....	10,212 “
“.....	Ile-Perrot, parish.....	25,628 “
“.....	Ste-Madeleine-de-Rigaud.....	21,408 “
“.....	Pointe-Fortune.....	10,910 “
“.....	Dorion village.....	1,565 “
“.....	St-Rédempteur.....	8,720 “
“.....	Ste-Marthe.....	10,090 “
“.....	Vaudreuil' village.....	17,217 “
“.....	Vaudreuil, parish.....	34,800 “
Verchères.....	St-François-Xavier.....	10,800 “
“.....	Belœil.....	5,746 “
“.....	Ste-Julie.....	11,875 “
“.....	Contrecoeur.....	5,201 “
Wolfe.....	Village of d'Israéli.....	1,123 “
“.....	Marbleton, village.....	1,470 “
	Total.....	1,222,931 feet
117 municipalities.		Say 231.61 miles



No. 37.—Saint Antoine de Pontbriand (Megantic). Before macadamizing.



No. 38.—Saint Antoine de Pontbriand (Megantic). The same road after macadamizing in 1914.

(C) LENGTH OF MACADAMIZING DONE IN 1914, IN MUNICIPALITIES BY CONTRACTORS

COUNTIES	MUNICIPALITIES	LENGTH
Argenteuil.....	Lachute.....	5,596 feet
Bagot.....	Upton, village.....	32,138 "
".....	Acton-Vale.....	9,534 "
Beauharnois.....	St-Stanislas-de-Kostka.....	12,408 "
".....	St-Louis-de-Gonzague.....	30,161 "
Châteauguay.....	Howick.....	26,003 "
".....	St-Jean-Chrysostôme, parish.....	17,350 "
".....	St-Malachie-d'Ormstown.....	23,760 "
".....	St-Jean-Chrysostôme, village.....	12,499 "
Chicoutimi.....	Chicoutimi, town.....	3,912 "
Deux-Montagnes.....	St-Eustache, village.....	9,045 "
".....	Ste-Scholastique, village.....	10,449 "
".....	Ste-Scholastique parish.....	15,601 "
Huntingdon.....	St-Anicet.....	48,000 "
".....	Hemmingford.....	31,809 "
".....	Huntingdon.....	61,515 "
".....	Godmanchester.....	13,623 "
".....	Havelock.....	34,129 "
".....	Dundee.....	48,353 "
".....	Hinchinbrooke.....	53,953 "
Jacques-Cartier.....	Ste-Geneviève-de-Pierrefonds (asphalt).....	3,254 "
Laval.....	St-Martin.....	67,056 "
".....	Laval-des-Rapides.....	1,795 "
".....	Rivière-des-Prairies.....	16,956 "
".....	St-François-de-Sales.....	28,625 "
".....	Montée Ste-Rose (concrete).....	18,546 "
".....	Sault-au-Récollet, village (concrete).....	11,676 "
".....	Ste-Rose village.....	14,460 "
".....	St-Vincent-de-Paul.....	51,547 "
".....	St-Léonard-de-Port-Maurice.....	31,237 "
".....	Ste-Dorothée.....	15,939 "

COUNTIES	MUNICIPALITIES	LENGTH
Lévis.....	St-Romuald.....	26,407 feet
Montmorency.....	Ste-Famille, I. O.....	13,636 "
Portneuf.....	St-Casimir.....	11,558 "
".....	Cap-Santé.....	21,087 "
Quebec.....	St-Félix-du-Cap-Rouge.....	7,074 "
Richelieu.....	City of Sorel.....	11,566 "
Richmond.....	Town of Richmond.....	8,889 "
Soulanges.....	St-Joseph-des-Cèdres.....	7,296 "
Ottawa.....	City of Hull.....	6,146 "
	Total length.....	874,788 "
40 municipalities.		Say 165.68 miles

SECTION 9

GRAVELLING DONE IN 1914 (length)

MUNICIPALITIES	Length gravelled
ARTHABASKA	
Princeville.....	11,620 feet.
St-Christophe.....	2,016 "
BAGOT	
St-Dominique, village.....	924 "
" parish.....	942 "
Ste-Christine.....	1,600 "
BEAUCE	
Lambton, parish.....	8,740 "
St-Sébastien.....	2,142 "
BELLECHASSE	
St-Raphael.....	25,318 "
St-Valier.....	5,376 "
St-Gabriel.....	7,200 "
St-Gervais.....	1,610 "
BROME	
Sutton, village.....	2,640 "
Brome township.....	12,083 "
BONAVENTURE	
St-Bonaventure.....	2,616 "
St-Godefroy.....	2,430 "
CHAMPLAIN	
St-Narcisse.....	12,480 "
Ste-Anne-de-la-Pérade.....	608 "

MUNICIPALITIES	Length gravelled
CHARLEVOIX	
Baie-St-Paul, parish.....	2,880 feet.
CHICOUTIMI	
Tremblay township.....	700 "
St-Honoré.....	400 "
Rivière-du-Moulin, village.....	5,881 "
St-Dominique-de-Jonquières.....	400 "
COMPTON	
La-Patrie.....	23,655 "
Bury.....	1,862 "
Newport.....	4,250 "
DORCHESTER	
Ste-Hénédine.....	5,376 "
St-Isidore, village.....	2,520 "
DRUMMOND	
Notre-Dame-du-Bon-Conseil.....	4,327 "
HUNTINGDON	
Franklin, township.....	11,520 "
FRONTENAC	
Megantic, town.....	5,400 "
Winslow, South.....	1,275 "
ISLANDS' MAGDALEN	
Etang-du-Nord.....	5,100 "
House Harbour.....	4,690 "



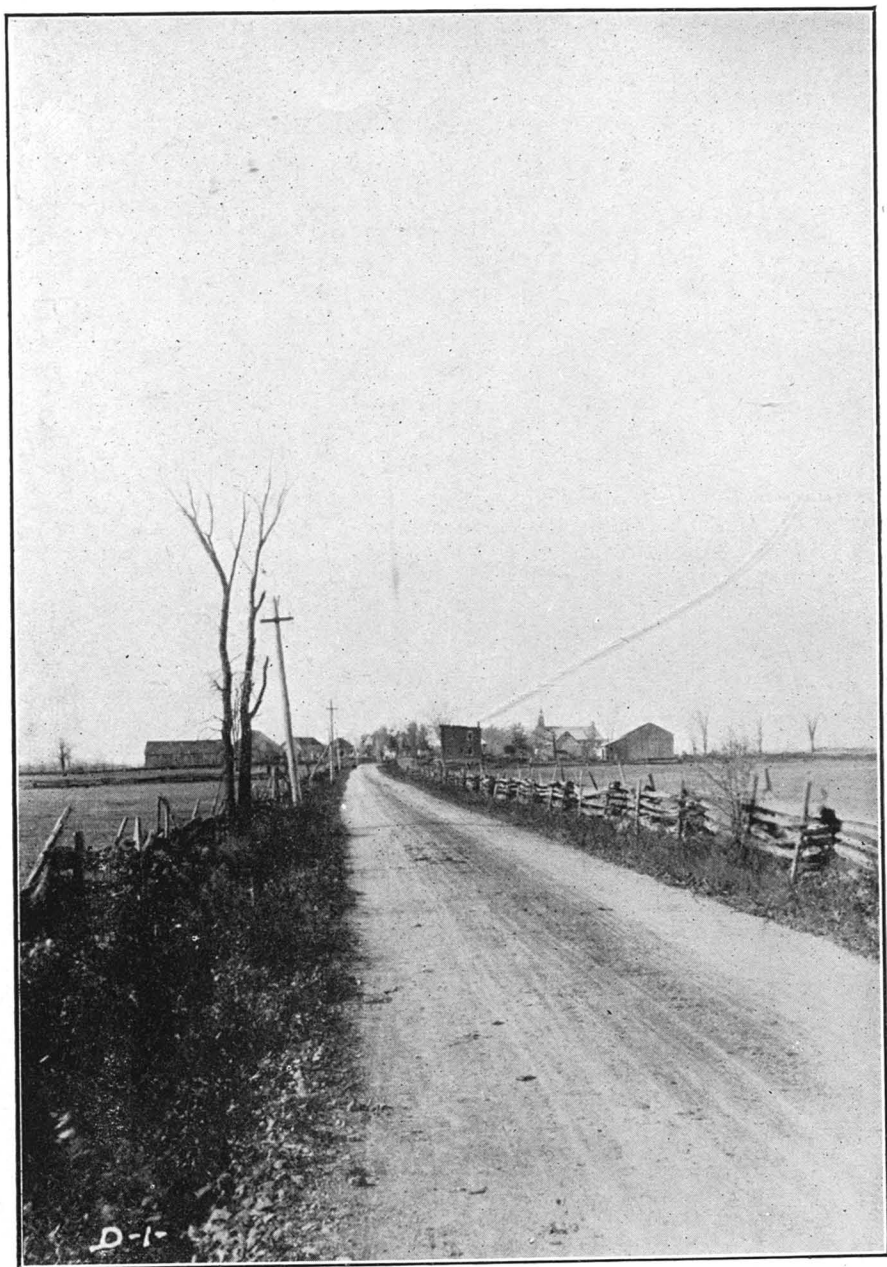
No. 39.—Saint Augustin, parish (Two Mountains). Macadam made in 1914.

MUNICIPALITIES	Length gravelled
IBERVILLE	
St-Grégoire-de-Monnoir.....	4,224 feet
Ste-Brigide.....	2,050 "
KAMOURASKA	
Rivière-Ouelle.....	777 "
St-Philippe-de-Néri.....	1,505 "
St-Elcuthère.....	5,760 "
St-Alexandre.....	3,456 "
St-Louis.....	2,630 "
Ste-Hélène.....	40,386 "
St-Pascal.....	17,264 "
St-Pacôme.....	5,055 "
St-André.....	10,113 "
Ste-Anne-de-la-Pocatière.....	1,244 "
LABELLE	
L'Annonciation.....	1,200 "
Township of Campbell (East Part).....	19,580 "
LAKE ST. JOHN	
Hébertville, parish.....	23,760 "
" village.....	9,984 "
St-Jérôme, parish.....	22,485 "
St-Félicien, parish.....	5,280 "
St-Prime.....	7,296 "
Roberval, parish.....	1,410 "
Ste-Hedwidge.....	12,864 "
L'ISLET	
Ste-Louise.....	6,663 "
St-Jean-Port-Joli.....	870 "
St-Roch-des-Aulnaies.....	5,376 "
L'Islet, parish.....	4,564 "

MUNICIPALITIES	Length gravelled
MATANE	
Amqui, village.....	3,765 feet
Ste-Marie-de-Sayabec.....	3,528 "
MEGANTIC	
South Ireland township.....	5,408 "
MISSISQUOI	
Township of Farnham-West.....	2,310 "
Township of Stanbridge.....	10,253 "
St-Ignace-de-Stanbridge.....	5,061 "
Stanbridge, station.....	6,650 "
MONTMAGNY	
St-Thomas.....	12,212 "
St-François.....	40,159 "
St-Pierre.....	2,070 "
Cap-St-Ignace.....	4,406 "
NAPIERVILLE	
St-Edouard.....	6,230 "
St-Cyprien.....	6,626 "
PONTIAC	
Chapeau, village.....	9,126 "
QUEBEC	
Beauport, parish.....	2,663 "
Notre-Dame-des-Laurentides.....	4,682 "
St-Ambroise.....	730 "
RICHMOND	
Bromptonville.....	4,941 "
Cleveland township.....	6,320 "
Melbourne & Brompton-Gore.....	900 "

MUNICIPALITIES	Length gravelled
ROUVILLE	
L'Ange-Gardien	10,944 feet
St-Paul-d'Abbotsford	19,039 "
St-Michel-de-Rougemont	1,147 "
St-Jean-Baptiste	9,872 "
St-Hilaire, parish	7,492 "
" village	8,230 "
ST-HYACINTHE	
Ste-Madeleine	2,743 "
SHEFFORD	
Ste-Pudentienne, village	1,600 "
Stukely-North, East part	1,508 "
Lawrenceville, village	1,920 "
SHERBROOKE	
Lennoxville	798 "
St-Elie-d'Orford	2,413 "
Ascot township	3,301 "
SOULANGES	
St-Ignace-du-Coteau-du-Lac	2,240 "
STANSTEAD	
Ayer's Cliff, village	1,063 "
Beebee-Plain	3,000 "
Stanstead township	1,600 "
Barnston	27,403 "
Coaticook	14,436 "
Ste-Catherine-de-Hatley	41,407 "
Magog township	6,500 "
Magog town	6,395 "
Rock-Island	2,200 "

MUNICIPALITIES	Length gravelled
TEMISCOUATA	
St-Mathias-de-Cabano.....	600 feet
Notre-Dame-du-Lac.....	9,952 "
St-Hubert.....	18,100 "
Isle-Verte.....	1,500 "
St-Epiphane.....	2,288 "
TERREBONNE	
Ste-Agathe-des-Monts.....	3,840 "
VERCHERES	
St-Marc.....	3,076 "
WOLFE	
D'Israéli.....	22,818 "
Weedon-Centre.....	9,800 "
St-Camille.....	2,890 "
Ham-North.....	2,776 "
Dudswell-South.....	3,712 "
	150.18 miles



No. 40.—Saint Augustin (Two Mountains). Main road of the village.
Macadam made in 1914.

SECTION 10

VARIOUS TABLES, FORMS ETC.

REPORT OF THE INSTRUCTOR-INSPECTORS

Inspection of plant No

Municipality of

County of

Arrived here the at o'clock

1. What is the name of the road on which the work is being done?
2. What is the exact length of the macadamized part?
3. What is the exact width between the ditches?
4. Is the trenching well done?
5. Has the trench been well rolled?
6. What is the depth of the foundation?
7. What is the size of the stone used in the foundation?
8. Is the foundation well rolled?
9. What is the thickness of each course over the foundation? big.....
medium.....dust.....
10. Is the whole well rolled?
11. Does the instructor cause each course to be rolled separately?
12. Is the dust used to correct the depression?
13. Is the watering sufficient?
14. Are the sides well rolled before rolling the middle?
15. Is the whole well cemented?
16. What is the quality of the stone used? Does it bond well?
17. Is the instructor competent?
18. Does the instructor do his duty?
19. Is the instructor very active?
20. Can the instructor do more work?
21. Is the organization good?
22. Is the roller engineer competent?
23. Does the roller engineer do his duty?
24. Is the locomotor engineer competent?
25. Does the locomotor engineer do his duty?
26. Are the boilers of the locomotor and the roller properly kept?
27. Is the installation of the machine good?
28. Are the spare pieces, oils and small tools well kept?
29. Are the machines properly kept?
30. Are the jaws put aside, completely worn?

31. Are the shoulders well made?
32. What is the width of the shoulders?
33. Has the part between the shoulders and the edge of the ditch been put in order with a sufficient slope towards the ditch?
34. What is the crown?
35. Is the slope of the ditches and gutters regular and not less than 5 inches per 100 feet?
36. Is the slope of the ditches more than 450?
37. Have you ordered moulds for the form of the ditches?
38. The outlets through which the ditches discharge—are they in order?
39. Have you given orders to have them cleaned?
40. Are the wet places drained and how?
41. How many wooden culverts are there and what are their dimensions?
42. How many concrete culverts are there and what are their dimensions?
43. Are they well laid?
44. Have the changes ordered by the instructor-inspector,
who made the inspection, been executed?
45. What are the changes recommended?
46. Does the roller engineer roll more than 50 feet in length at one time?
47. If he rolls more how much?
48. Do the machines need repairing or painting?
49. What is the length of macadam finished since the
beginning of the working season?
50. What is the length of macadam finished since the last inspection?
51. What is its width?
52. Is the width the same all over?
53. State the length of the parts where the width varies?
54. Have you undone the macadam to measure the thickness rolled?
55. What is the thickness at the centre?
56. What is the thickness at the side?
57. Are you certain that the course rolled and measured
is taken above the foundation or the substructure?
58. Have you taken the measurements with the instruction?
59. Have you read the specification?
60. Is the work conformable to the specification?
61. If not conformable, state in detail or on a separate sheet what it lacks?
62. Is the work acceptable?
63. Are there any fills, cuts, or retaining walls in dry stone or concrete?
64. Give the dimensions in each particular case?
65. Are these works necessary?
66. Are they entered in the specification?
67. Have you inspected all the work done since the beginning of the season?
68. How has it been done?
69. Are there any portions to be done over?
70. Are such portions to be done over due to the incompetence or
neglect of the department employees?
71. State the causes in detail?
72. State in detail what must be done to repair such work?

-
73. Is there any work in connection, with fills, excavations, ditches, drainage or other things, not mentioned in the specification, which should be done either to have better work, or for economy or to secure the permanency of the work?.....
If so, notify the Department, giving the dimensions of the work to be done and indicate the precise spot; do not give any instructions in this matter to the instructor who will await the department's orders.
74. Enumerate them in detail.
75. How long did your inspection last?.....
76. What do you remark in particular in the building of the road or in the conduct of the department's employees, or in the general organization that would be defective outside of the questions put in this report?.....
77. Have you called on the mayor or secretary of the municipality?.....
78. Are they satisfied with the department's men?.....
79. Are they satisfied with the way in which the works are conducted?.....

(Answer the Questions by numbers)

Dated at.....this.....191

.....
 INSTRUCTOR-INSPECTOR.

IMPORTANT NOTE:—If the instructor inspector neglects to inform the department on question 76 and if unfavorable reports come to it afterwards from elsewhere in regard to the persons therein mentioned, he must expect to suffer the consequences.

WEEKLY REPORT

OF THE INSTRUCTOR FOR PLANT No

Municipality of County of

Report of the macadamizing works done from

to 191, on the road

QUESTIONS	ANSWERS
1. Indicate in detail on what road or routes and opposite what lots the works have been done during the week.	1
2. Indicate in feet the length of the substructure prepared during the week.	2
3. Indicate in feet the length, width and thickness of the foundations laid during the week.	
4. Indicate in feet the length and width, on which the macadam has been laid during the week; its thickness on the centre and on the sides.	4
5. Indicate the length and width rolled and finished during the week.	5
6. State the length of the underground drainage put in during the week. Is it a drain in dry stones or in tile pipes?	6
7. Diameter of pipes used. Depth at which laid or depth and width of the trenches filled with dry stones.	
8. State the length of the ditches made or remade during the week. Their dimensions.	8



No. 41.—Pike River (Missisquoi). Macadam made in 1914.

9. Number of hours the roads works were stopped. Causes.	9
10. Number of hours the crusher was stopped. Causes.	10
11. Number of hours the roller was stopped. Causes.	10
12. Number of hours the locomotor was stopped. Causes.	12
13. Total length of road completed since beginning of works.	13
14. Number of hours the instructor did not work. Causes.	14
15. Number of hours the roller engineer did not work. Causes.	15
16. Number of hours the locomotor engineer did not work. Causes.	16
17. Is the "Time Book" annexed to this report.	17
18. If you changed a jaw, state which (moveable or fixed) and at what date.	18
19. Is the jaw you removed completely worn out?	19
20. If an instructor inspector went to you this week, how long did his inspection last?	19
21. Did he give you the information and instruction necessary to correct the defects he noted?	21
22. If you have finished less than five hundred feet of macadam during the week, state why in detail?	21
23. Are the engineers of the roller and the locomotor competent and do they do their duty?	23

24. Have the boilers of the locomotor and roller been opened and cleaned this week in your presence ?	24
25. Upon what length has the stone laid not been rolled ?	25
26. Does the roller engineer refuse to do the supplementary work ?	26
27. If you have lowered hills or hillocks give the length, width and depth of the excavation ?	27
28. Have you done any filling with earth from said excavation and at what distance from the excavation is this filling ?	28
29. Have you made retaining walls ?	29
30. State whether in dry stone or concrete the length, width and height.	30
31. If you have done work not mentioned in the specification, state its nature and dimensions ?	31
32. Does the stone you use cement well ?	32
33. If you have requisitions that are not filled, please give the date and number of such requisitions ?	33
34. Various remarks.	34

Dated at.....

Instructor.

SPECIAL REPORT ON THE INSPECTION OF THE ORGANIZATION OF WORK IN A MUNICIPALITY WHERE A PLANT HAS BEEN BOUGHT

Municipality of

County of

Name of road or street now being made.	.....
How many men putting stone in crusher?	.....
How many laborers bringing stone near crusher?	.....
How many vehicles with one man to do this work?	.....
Are they single or double?	.....
How many vehicles for bringing broken stone from the crusher to the road being made?	.....
Are they single or double?	.....
What is the distance between the two spots?	.....
How many trips a day on an average?	.....
What quantity is carried in each vehicle?	.....
Can they carry more?	.....
How many men for spreading the stone on the road?	.....
What length per day do they make on an average?	.....
How many men for preparing the trench?	.....
Is the road machine used?	.....
What length per day is made?	.....
How many teams for the sprinkler and for furnishing water to the machines?	.....
From what distance has water to be brought?	.....
Can it be got any nearer?	.....
Can it be supplied more cheaply?	.....
How many men are employed on ditches?	.....
What length per day can they make?	.....
Can they do more?	.....
Is there a quarry?	.....
How many men are employed in mining?	.....
How many toises per day do they get out?	.....
Can they do more?	.....
How many vehicles for bringing this stone to the crusher?	.....
Are they single or double?	.....
What is the distance between the two spots?	.....
How many feet do they carry per load?	.....
How many trips per day do they make on an average?	.....
Can they do more?	.....

If culverts are being laid, how many men are employed at that work?
 What are the diameter and depth of the culvert?
 How long does it take to lay each culvert?
 Can they lay it in less time?
 How is the drainage work organized?
 How many men are employed at it?
 What is the depth of the drains?
 What length per day is made?
 Can the work be done more quickly?
 Do you find many young boys or incapable old men working?
 Have they any incompetent or lazy people?
 Give the number of each kind?
 If you notice any men doing other work than that enumerated state how many and what they do?
 Is the Superintendent competent?
 Do you notice any men who work only a little?
 Do you find that there are too many employed for the work they do?
 Could the work be done more cheaply if better managed?
 Is any work done outside work in the specification?
 Is any work done in connection with filling in, excavation or retaining wall?
 How many men and teams are employed on each kind of work?
 Can the work be done more economically?
 How many vehicles could be dispensed with to do economical work?
 If the stone is bought by the toise, what is the price delivered at the crusher?
 If the stone is bought by the yard, what is the price delivered at the crusher?
 If the stone is carted at so much per day, how many vehicles are used? Are they single or double?
 What distance have they to go over?
 How many trips are made, on an average, per day and per team?
 How many toises per day are carted?

In making out this report, please answer all these questions without omitting any, after a careful examination.

.....
Instructor-Inspector.

Date.....



No. 42.—Saint Tite (Champlain). Notre Dame street. Macadam made in 1914.

REPORT ON THE OPERATIONS OF THE STORE-HOUSE FOR
SPARE PIECES FROM 1st JANUARY, 1914, to 10th DECEM-
BER, 1914.

Inventory taken on the 31st December, 1913.....	\$19,056.08
Goods purchased for store.....	24,501.10
Spare pieces repaired and returned to store.....	4,545.32
Total.....	\$48,102.50
Spare pieces shipped.....	28,313.77
Value in stock.....	\$19,788.73

EMPLOYEES OF THE ROADS DEPARTMENT WHO WORKED
AT MACADAMIZING ROADS DURING THE
SEASON OF 1914.

Instructors for Government plants.....	58
Roller engineers for Government plants.....	57
Stokers for Government plants.....	54
Instructors supplied to municipalities which bought plants.....	23

NUMBER OF APPRENTICES WHO SERVED AN APPRENTICE-
SHIP DURING THE SEASON OF 1914.

Apprentice instructors.....	20
Apprentice roller engineers.....	10
Apprentice stokers.....	11

COURSE OF INSTRUCTION AT ACTON VALE.

As apprentice instructors.....	42
As apprentice roller engineers.....	8
As apprentice stokers.....	18

PERSONS WHO FOLLOWED THE COURSE OF INSTRUCTION AT ACTON
VALE FOR A MUNICIPALITY OR ON THEIR OWN ACCOUNT.

As instructors.....(about).....	50
---------------------------------	----

(Circular sent to the mayors of rural municipalities of the Province of Quebec.)

ROADS DEPARTMENT.

PROVINCE OF QUEBEC.

Maintenance of Gravel Roads.

Quebec, 18th December, 1914.

Sir,

The by-laws adopted by municipal corporations ordering the making of gravel roads, contain a clause providing for their maintenance. To facilitate the fulfilment of this obligation, we give below some information regarding the manner in which gravelled roads must be maintained. (The same principles apply to the maintenance of earth roads.)

The ditches and culverts must be kept in good order so as to allow rain-water, and especially water, from melting snow, to run off quickly.

CULVERTS.—The mud that may accumulate in these must be cleaned out.

DITCHES.—These must not be allowed to become clogged with earth, by stones falling into them, or by vegetation.

SHOULDERS.—These must be mown and never be higher than the edge of the gravelling so that water falling on the latter may at once run off into the ditches. They should slope sufficiently towards the ditches.

CAVING IN.—When the sides of the ditches cave in, they must be repaired and the sides be kept in good order.

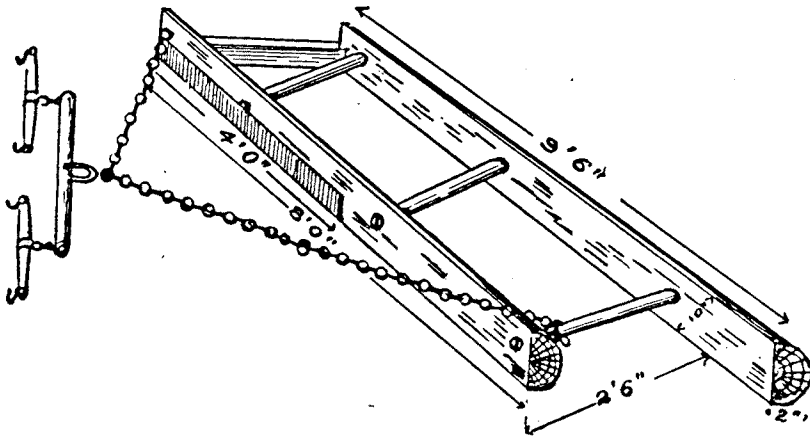
OUTLETS.—Outlets and line ditches on farms must be kept in good order; otherwise the road ditches cannot drain off.

UNDERGROUND DRAINAGE.—Damp spots, where underground drainage becomes necessary, must be drained by means of cross-drains made of dry stones or of concrete or tile pipes.

So much for the body of the road.

ORGANIC MATTER.—With gravelling, properly so-called, care must be taken to prevent organic matter being thrown on the surface of the road, such as: clods of turf, stalks of plants etc, as these hinder the preservation of the gravelling.

SPLIT-LOG-DRAG.—The split-log drag should be run over the road from time to time during the summer to fill up ruts and preserve the crown of the road. The scraping should be begun at the sides so as to bring the gravel back to the centre of the road.

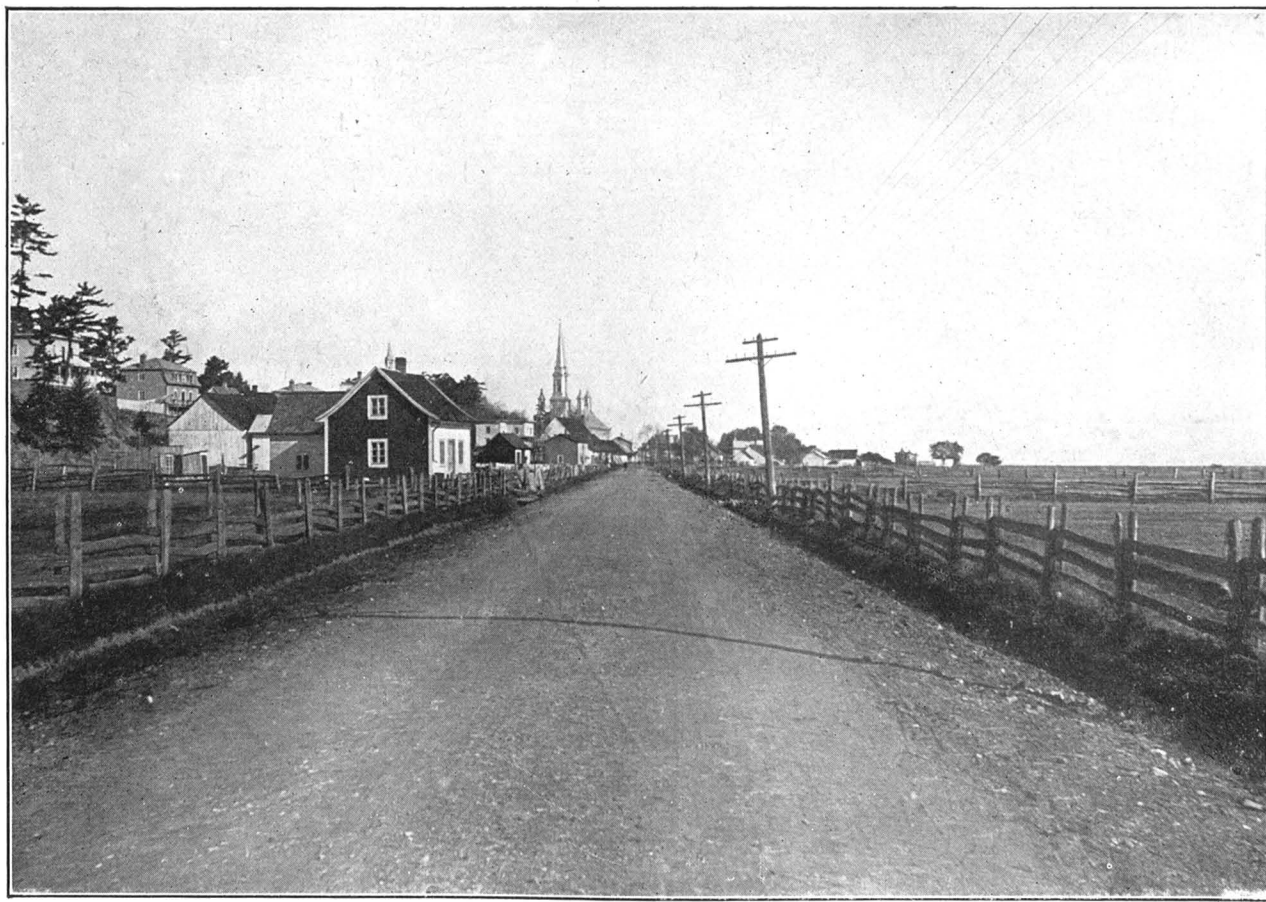


SPECIFICATION FOR MAKING A SPLIT LOG DRAG.

The split log drag must be made of sound light wood. Spruce or cedar are excellent for the purpose. Hard wood should not be used as it is too heavy. The chief quality of a good drag is lightness. The annexed sketch shows how it is made and its dimensions. The thickness of the log should not exceed ten inches. The cutting steel should be put on the front slab on side nearest the ditch end. The length of this steel should not exceed four feet and be between three and four feet. When longer, it is difficult to ridge the road or level it properly and the team soon gets tired. The corner of the drag at the ditch end and in front should alone act on the road. The remainder of the length of the front slab serves to push the earth towards the centre of the road. Thus the angle given the drag should be adapted to that of the road. In any case the proper angle to adopt will be ascertained by experience.

The rear-slab serves to push the earth into the depressions and to level and compact the road. It should have no steel. It also serves to hold the plane of the drag parallel to that of the road's surface. That is to say that, when the ditch is on the left, and there is a depression under the right end of the front slab, the rear slab should prevent such end from dropping into the depression which might thus be filled with the earth which the drag is forcing towards the centre of the road. For this reason the rear slab is given greater length towards the centre of the road. Its lower edge should not be sharp; on the contrary it should be about two inches thick as shown in the figure. The steel plate on the front slab should be three inches wide and a quarter of an inch thick.

On the ditch end the chain should pass through a hole bored through the front slab; an eye-bolt should not be used. On the side towards the centre of the road, the chain is fastened to the cross-piece as shown in the figure.



No. 43.—Saint François (Montmagny). Main road. Macadam made in 1914.

A platform should be laid on the cross pieces the whole length of the drag and there should be no holes into which the driver's foot might slip as such holes are dangerous when the drag meets large stones or roots.

Cross pieces are used to connect the two slabs as shown in the figure; their diameter should be two inches and a half. The distance between the slabs should be two feet and a half.

The cross-pieces should be joined to the slabs as solidly as possible, hard wood wedges being firmly driven in so that the slabs will not separate.

For this drag a chain fourteen feet long is needed with links three eighths of an inch thick.

The drag should preferably be used in rainy weather and one should not wait until the ground is half dried; because the proper time is when the ground is soft.

Every municipality should have a certain number of such drags along every road. These might be placed under the farmers' care and be at the disposal of competent men who would be appointed to use them. Experience shows that a pair of horses can scrape 4 miles (2 complete turns) in a 10 hours' day.

RE-SURFACING.—When the surface layer becomes too thin, the road must be re-surfaced, that is to say, that a fresh layer of gravel must be put on, its thickness varying according to circumstances. The normal crown must always be maintained, namely: an inch per foot when the road is compacted.

HILLS.—The crown on hills should be increased in proportion to the slopes.

WHEN THE DRAG SHOULD BE USED.—The best time is after a shower just as the ground is beginning to dry. Nevertheless, when a long period of drought occurs, the drag should be used in any case.

WIDE TIRES.—It must be borne in mind that the use of wheels with wide tires greatly reduces the cost of maintenance.

Please give communication of this letter to your council at its next session, and send me an acknowledgment of its receipt.

Your obedient servant,

J.-A. TESSIER,
Minister of Roads.

LONGUEURS COMPARATIVES DU MACADAM
FAIT AVEC LES OUTILLACES
DU DEPARTEMENT
DURANT LA SAISON DE 1914

N ^o	Municipalités	Comtés	Longueurs en milles			
			0	1	2	3
1	ST LOUIS	TERREBONNE				
2	STE THERESE	"				
3	ST CHARLES	BELLECHASSE				
4	ST CYRILLE DE WENDOVER	DRUMMOND				
5	VILLAGE MALBAIE	CHARLEVOIX				
6	CHATEAUGUAY	CHATEAUGUAY				
	STE SCOLASTIQUE	DEUX MONTAGNES				
7	ST BONAVENTURE	YAMASKA				
	ST GUILLAUME	"				
8	CHAMBLY PAROISSE	CHAMBLY				
	ST HUBERT	"				
9	ST FELIX DE VALOIS	JOLIETTE				
	VILLE DE LERY	CHATEAUGUAY				
10	ST JACQUES L'ACHIGAN	MONTCALM				
11	ST FRANCOIS	MONTMAGNY				
12	WARWICK VILLAGE	ARTHABASKA				
13	LAPRAIRIE PAROISSE	LAPRAIRIE				
14	CAUSAPSCAL	MATANE				
15	SAYABEC	"				
16	SWEETSBURG VILLAGE	MISSISQUOI				
	WICKHAM WEST	DRUMMOND				
17	ST ADAMIT VILLE	LOTBINIERE				
18	STANSTEAD PLAIN	STANSTEAD				
	CAMBELL'S BAY	PONTIAC				
19	STONEHAM	QUEBEC				
20	ST ANT. DE PONTBRIAND	MEGANTIC				
21	ST CONSTANT	LAPRAIRIE				
22	ST REMI VILLAGE	NAPIERVILLE				
23	LONGUEUIL	CHAMBLY				
	ST HUBERT	"				
24	DUNHAM VILLAGE	MISSISQUOI				
25	CHMBLY PAROISSE	CHAMBLY				
26	RIVIERE DU MOULIN	CHICOUTIMI				
27	LAMBTON PAROISSE	FRONTENAC				
28	ST HUBERT	CHAMBLY				
29	POINTE FORTUNE	VAUDREUIL				

Out. Municipalités	Comtes	Longueurs en milles			
N ^o		0	1	2	3
29. VAUDREUIL VILLAGE.....	VAUDREUIL.....	—			
LES CEDRES.....	SOULANCES.....	—			
30. ST BRUNO.....	CHAMBLY.....	—			
31. LAURIERVILLE.....	MEGANTIC.....	—			
SOMERSET NORD.....	".....	—			
32. POINTE GATINEAU.....	WRIGHT.....	—			
STE THECLE.....	CHAMPLAIN.....	—			
33. ST JOACHIM.....	MONTMORENCY.....	—			
ST ESPRIT.....	MONTCALM.....	—			
34. PIERREVILLE.....	YAMASKA.....	—			
35. POINTE A PIC.....	CHARLEVOIX.....	—			
36. ST GREGOIRE VILLAGE.....	MONTMORENCY.....	—			
STE ANNE.....	CHICOUTIMI.....	—			
37. COTEAU DU LAC.....	SOULANCES.....	—			
VILLE DE RIGAUD.....	VAUDREUIL.....	—			
ST CONSTANT PAROISSE.....	LAPRAIRIE.....	—			
39. ST SEBASTIEN.....	FRONTENAC.....	—			
40. ST FELICIEN VILLAGE.....	LAC ST JEAN.....	—			
41. ST EUSTACHE PAROISSE.....	DEUX MONTAGNES.....	—			
42. VILLEMARIE.....	PONTIAC.....	—			
43. FORT COULONOE.....	".....	—			
GRACEFIELD.....	WRIGHT.....	—			
44. N. D. DES LAURENTIDES.....	QUEBEC.....	—			
LAC BEAUPORT.....	".....	—			
45. ST GERMAIN DE GRANTHAM.....	DRUMMOND.....	—			
46. STE THERESE.....	TERREBONNE.....	—			
47. MARBLETON.....	WOLFE.....	—			
AMQUI VILLAGE.....	MATANE.....	—			
48. SILLERY.....	QUEBEC.....	—			
49. PONT ROUGE.....	PORNEUF.....	—			
BATISCAN.....	CHAMPLAIN.....	—			
50. ST JACQUES LACHIGAN.....	MONTCALM.....	—			
ST ALPHONSE.....	CHICOUTIMI.....	—			
51. BOUCHERVILLE.....	CHAMBLY.....	—			
52. ST JEAN DES CHAILLONS.....	LOTBINIERE.....	—			
53. CANTON GRANTHAM.....	DRUMMOND.....	—			
ST BASILE LE GRAND.....	CHAMBLY.....	—			
54. STE CROIX.....	LOTBINIERE.....	—			
55. BERNIERVILLE.....	MEGANTIC.....	—			
LONGUEIL PAROISSE.....	CHAMBLY.....	—			
56. VILLAGE VARENNES.....	VERCHERES.....	—			
57. CANTON CHESHAM.....	FRONTENAC.....	—			

LONGUEURS COMPARATIVES DU MACADAM FAIT AVEC LES OUTILLAGES DES MUNICIPALITES DURANT LA SAISON DE 1914

Comtés	Municipalités	Longueurs en milles							
		0	1	2	3	4	5	6	7
ARGENTEUIL	ST JERUSALEM								
	GRENVILLE								
BAGOT	ST HUGUES PAROISSE								
BEAUCE	BEAUCEVILLE SUD-OUEST								
	ST EVARISTE								
BEAUHARNOIS	ST TIMOTHEE								
	VILLE VALLEYFIELD								
BROME	FARNHAM EAST								
CHAMBLY	LONGUEUIL-VILLE (Béton)								
	BOUCHERVILLE PAROISSE								
	GREENFIELD PARK								
	BOUCHERVILLE VILLAGE								
CHAMPLAIN	ST BASILE LE GRAND								
	ST TITE VILLE								
CHATEAUGUAY	GRAND'MERE (Torvia)								
	STE PHILOMENE								
	CHATEAUGUAY PAROISSE								
CHICOUTIMI	ST URBAIN								
	STE MARTINE								
	KENOGAMI VILLAGE								
COMPTON	WATERVILLE VILLAGE								
	ST EDWIDGE DE CLIFTON								
	SCOTSTOWN								
	CANTON COMPTON								
	ST MALO D'AUKLAND								
	LA PATRIE								
DEUX MONTAGNES	ST EUSTACHE PAROISSE								
	ST AUGUSTIN PAROISSE								
	ST HERMAS								
	ST JOSEPH DU LAC								
DORCHESTER	ST ANSELME								
DRUMMOND	DRUMMONDVILLE								
FRONTENAC	WINSLOW NORD								
	WINSLOW SUD								
IBERVILLE	VILLE D'IBERVILLE								
	ST ANATHASE PAROISSE								
	ST SEBASTIEN								
	HENRYVILLE								
JACQUES CARTIER	CARTIERVILLE (Bitume)								
	BEACONSFIELD (Asphalte)								
	POINTE CLAIRE (Bitume)								
JOLIETTE	VILLE JOLIETTE (Asphalte)								
LABELLE	MONT LAURIER								
	THURSO VILLAGE								
	MONTABELLO								
	PAPINEAUVILLE								
LAC ST JEAN	VILLE BUCHINGHAM (Torvia)								
	ST JOSEPH D'ALMA								
	ST JEROME								
	ROBERVAL PAROISSE (1)								
	ROBERVAL PAROISSE (2)								
	ST FELICIEN PAROISSE								
	ST BRUNO								
	ST PRIME								
	ST GEDEON								

Comtés	Municipalités	Longueurs en milles							
		0	1	2	3	4	5	6	7
LAC ST JEAN	ST LOUIS DE METABETCHOUAN								
	N. D. DE LA DOREE								
LAPRAIRIE	ST ISIDORE								
LEVIS	ST HENRI								
	BREAKEYVILLE								
	N. D. DE CHARNY								
MEGANTIC	PLESSISVILLE								
	SOMERSET SUD								
	THETFORD MINES								
	BLACK LAKE								
FRONTENAC	VILLE DE MEGANTIC								
MISSISQUOI	CLARENCEVILLE								
	ST PIERRE DE VERONE								
	ST THOMAS								
	N. D. DE STANBRIDGE								
	FARNHAM VILLAGE								
	CANTON DUNHAM								
	COWANSVILLE								
	DUNHAM VILLAGE								
MONTMAGNY	CAP ST IGNACE								
NAPIERVILLE	ST REMI VILLAGE								
	ST REMI PAROISSE								
	ST EDOUARD								
	ST MICHEL ARCHANGE								
	ST CYPRIEN								
PORNEUF	ST MARC DES CARRIERES								
	DESCHAMBAULT								
	ST RAYMOND								
	ST AUGUSTIN								
	ST BASILE								
	GRONDINES								
RICHMOND	ST F. X. DE BROMPTON								
	WINDSOR MILLS								
	CANTON CLEVELAND								
ROUVILLE	STE ANGELE DE MONNOIR								
	MARIEVILLE								
	ST CESAIRE VILLAGE								
	ST CESAIRE PAROISSE								
	STE MARIE DE MONNOIR								
	RICHELIEU VILLAGE								
SHEFFORD	GRANBY								
	CANTON ELY								
STANSTEAD	ST HERMENEGILDE								
TERREBONNE	ST LOUIS DE TERREBONNE								
	STE THERESE VILLAGE								
	STE AGATHE DES M. PAROISSE								
	STE AGATHE DES M. VILLAGE								
	VILLE DE TERREBONNE								
VAUDREUIL	VILLAGE COMO								
	ILE PERROT PAROISSE								
	STE MADELEINE DE RIGAUD								
	POINTE FORTUNE								
	VILLAGE DORION								
	ST REDEMPTEUR								
	STE MARTHE								
	VAUDREUIL VILLAGE								
	VAUDREUIL PAROISSE								
VERCHERES	ST FRANCOIS XAVIER								
	BELOEIL								
	STE JULIE								
	CONTRECOEUR								
WOLFE	VILLAGE DISRAELI								

EURS COMPARATIVES DU MACADAM
FAIT AVEC LES OUTILLAGES
DES ENTREPRENEURS
DURANT LA SAISON DE 1914

Comtés	Municipalités	Longueurs en milles 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12
ARGENTEUIL.....	LACHUTE.....	|-----|
BAGOT.....	UPTON VILLAGE.....	|-----|
	ACTON VALE.....	|-----|
BEAUHARNOIS..	ST STANISLAS DE KOSTKA.....	|-----|
	ST LOUIS DE GONZAGUE.....	|-----|
CHATEAUGUAY..	HOWICK.....	|-----|
	ST JEAN CHRYSOSTOME..... VILLAGE	|-----|
	ST MALACHIE D'ORMISTOWN.....	|-----|
	ST JEAN CHRYSOSTOME..... VILLAGE	|-----|
CHICOUTIMI....	VILLE CHICOUTIMI.....	|-----|
DEUX MONTAGNES	ST EUSTACHE VILLAGE.....	|-----|
	STE SCHOLASTIQUE VILLAGE.....	|-----|
	STE SCHOLASTIQUE FORTISS.....	|-----|
HUNTINGDON...	ST ANICET.....	|-----|
	HEMINGFORD.....	|-----|
	HUNTINGDON.....	|-----|
	GODMANCHESTER.....	|-----|
	HAVELOCK.....	|-----|
	OUNDEE.....	|-----|
	HINCHINBROOK.....	|-----|
JACQUES CARTIER	STE GENEVIEVE DE PIERREFOND.....	|-----|
LAVAL.....	ST MARTIN.....	|-----|
	LAVAL DES RAPIDES.....	|-----|
	RIVIERES DES PRAIRIES.....	|-----|
	ST FRANCOIS DE SALES.....	|-----|
	MONTÉE STE ROSE..... (Léves)	|-----|
	SAULT AU RECOLLET..... VILLAGE	|-----|
	VILLAGE STE ROSE.....	|-----|
	ST VINCENT DE PAUL.....	|-----|
	ST LEONARD DE PORTMAURICE.....	|-----|
	STE DOROTHEE.....	|-----|
LEVIS.....	ST ROMUALD.....	|-----|
MONTMORENCY..	STE FAMILLE.....	|-----|
PORNEUE.....	ST CASIMIR.....	|-----|
	CAP SANTE.....	|-----|
QUEBEC.....	ST FELIX DU CAP ROUGE.....	|-----|
RICHELIEU.....	VILLE DE SOREL.....	|-----|
RICHMOND.....	VILLE DE RICHMOND.....	|-----|
SOULANGES.....	ST JOSEPH DES CEDRES.....	|-----|
WRIGHT.....	VILLE DE HULL.....	|-----|

LONGUEURS COMPARATIVES
DU GRAVELAGE FAIT DANS LA PROVINCE
DURANT LA SAISON DE 1914

Comtés	Municipalités	Milles
		0 1 2 3 4 5 6 7 8
ARTHABASKA.	PRINCEVILLE	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	ST CHRISTOPHE	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	ST DOMINIQUE VILLAGE	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	ST DOMINIQUE PAROISSE	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	STE CHRISTINE	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	LAMBTON PAROISSE	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	ST SEBASTIEN	0 1 2 3 4 5 6 7 8
BELLECHASSE	ST RAPHAEL	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	ST VALIER	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	ST GABRIEL	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	ST GERVAIS	0 1 2 3 4 5 6 7 8
BROME	SUTTON VILLAGE	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	CANTON BROME	0 1 2 3 4 5 6 7 8
BONAVENTURE	ST BONAVENTURE	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	ST GODEFROY	0 1 2 3 4 5 6 7 8
CHAMPLAIN	ST NARCISSE	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	STE ANNE DE LA PERADE	0 1 2 3 4 5 6 7 8
CHARLEVOIX	BAIE ST PAUL PAROISSE	0 1 2 3 4 5 6 7 8
CHICOUTIMI	CANTON TREMBLAY	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	ST HONORE	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	RIVIERE DU MOULIN	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	ST DOMINIQUE DE JONQUIERES	0 1 2 3 4 5 6 7 8
COMPTON	LA PATRIE	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	BUAY	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	WINSLOW SUD	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	NEWPORT	0 1 2 3 4 5 6 7 8
DORCHESTER	STE HENEDINS	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	ST ISIDORE	0 1 2 3 4 5 6 7 8
DRUMMOND	N.D. DU BON CONSEIL	0 1 2 3 4 5 6 7 8
HUNTINGDON	CANTON FRANKLIN	0 1 2 3 4 5 6 7 8
FRONTENAC	VILLE MEGANTIC	0 1 2 3 4 5 6 7 8
ILES DE LA MAD.	ETANG DU NORD	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	HAYRE AUX MAISONS	0 1 2 3 4 5 6 7 8
IBERVILLE	ST GREGOIRE DE MONNOIR	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	STE BRIGIDE	0 1 2 3 4 5 6 7 8
KAMOURASKA	RIVIERE QUELLE	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	ST PHILIPPE DE NERI	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	ST ELEUTHERE	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	ST ALEXANDRE	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	ST LOUIS	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	STE HELENE	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	ST PASCAL	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	ST PACOME	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	ST ANDRE	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	STE ANNE DE LA POCAIERE	0 1 2 3 4 5 6 7 8
LABELLE	L'ANNONCIATION	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	LAC DES ECORCES	0 1 2 3 4 5 6 7 8
LAC ST JEAN	HEBERTVILLE VILLAGE	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	HEBERTVILLE PAROISSE	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	ST JEROME	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	ST FELICIEN	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	ST PRIME	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	ROBERVAL PAROISSE	0 1 2 3 4 5 6 7 8
	STE HEOWIDGE	0 1 2 3 4 5 6 7 8

Comtés	Municipalités	Milles
		0 1 2 3 4 5 6 7 8
L'ISLET	STE LOUISE	0.5
	ST JEAN PORT JOLI	0.5
	ST ROCH DES AULNAIES	0.5
	L'ISLET PAROISSE	0.5
MATANE	AMQUI VILLAGE	0.5
	STE MARIE DE SAYABEC	0.5
MEGANTIC	CANTON IRELAND	0.5
MISSISQUOI	CANTON FARNHAM OUEST	0.5
	ST IGNACE DE STANBRIDGE	0.5
	CANTON STANBRIDGE	0.5
	STANBRIDGE STATION	0.5
MONTMAGNY	ST THOMAS	1.0
	ST FRANÇOIS	1.0
	ST PIERRE	0.5
	CAP ST IGNACE	0.5
NAPIERVILLE	ST EDOUARD	0.5
	ST CYPRIEN	0.5
PONTIAC	CHAPEAU VILLAGE	0.5
QUEBEC	BEAUPORT PAROISSE	0.5
	N.D. DES LAURENTIDES	0.5
	ST AMBROISE	0.5
RICHMOND	BROMPTONVILLE	0.5
	MELBOURNE	0.5
	CANTON CLEVELAND	0.5
ROUVILLE	ANGE GARDIEN	0.5
	ST PAUL D'ABOTSFORD	1.0
	ST MICHEL DE ROUGEMONT	0.5
	ST JEAN BAPTISTE	0.5
	ST HILAIRE PAROISSE	0.5
	ST HILAIRE VILLAGE	0.5
ST HYACINTHE	STE MADELEINE	0.5
SHEFFORD	STE PUDENTIENNE VILLAGE	0.5
	STUKELY NORD PARTIE EST	0.5
	LAWRENCEVILLE	0.5
SHERBROOKE	LENNOXVILLE	0.5
	ST ELIE D'ORFORD	0.5
	CANTON ASCOT	0.5
SOULANGES	ST IGNACE DU COTEAU DU LAC	0.5
STANSTEAD	AYER'S CLIFF	0.5
	BEEBE PLAIN	0.5
	CANTON STANSTEAD	0.5
	BARNSTON	0.5
	COATICOOK	1.0
	STE CATHERINE DE HATLEY	0.5
	CANTON MAGOG	0.5
	VILLE MAGOG	0.5
	ROCK ISLAND	0.5
TEMISCOUATA	ST MATHIAS DE CABANO	0.5
	NOTRE-DAME DU LAC	0.5
	ST HUBERT	1.0
	ILE VERTE	0.5
	ST EPIPHANE	0.5
TERREBONNE	STE AGATHE DES MONTS	0.5
VERCHERES	ST MARC	0.5
WOLFE	D'ISRAELI	1.0
	WEEDON CENTRE	0.5
	ST CAMILLE	0.5
	HAM NORD	0.5
	DUDSWELL SUD	0.5



No. 44.—Sillery (Quebec). Maguire road. Macadam made in 1914.



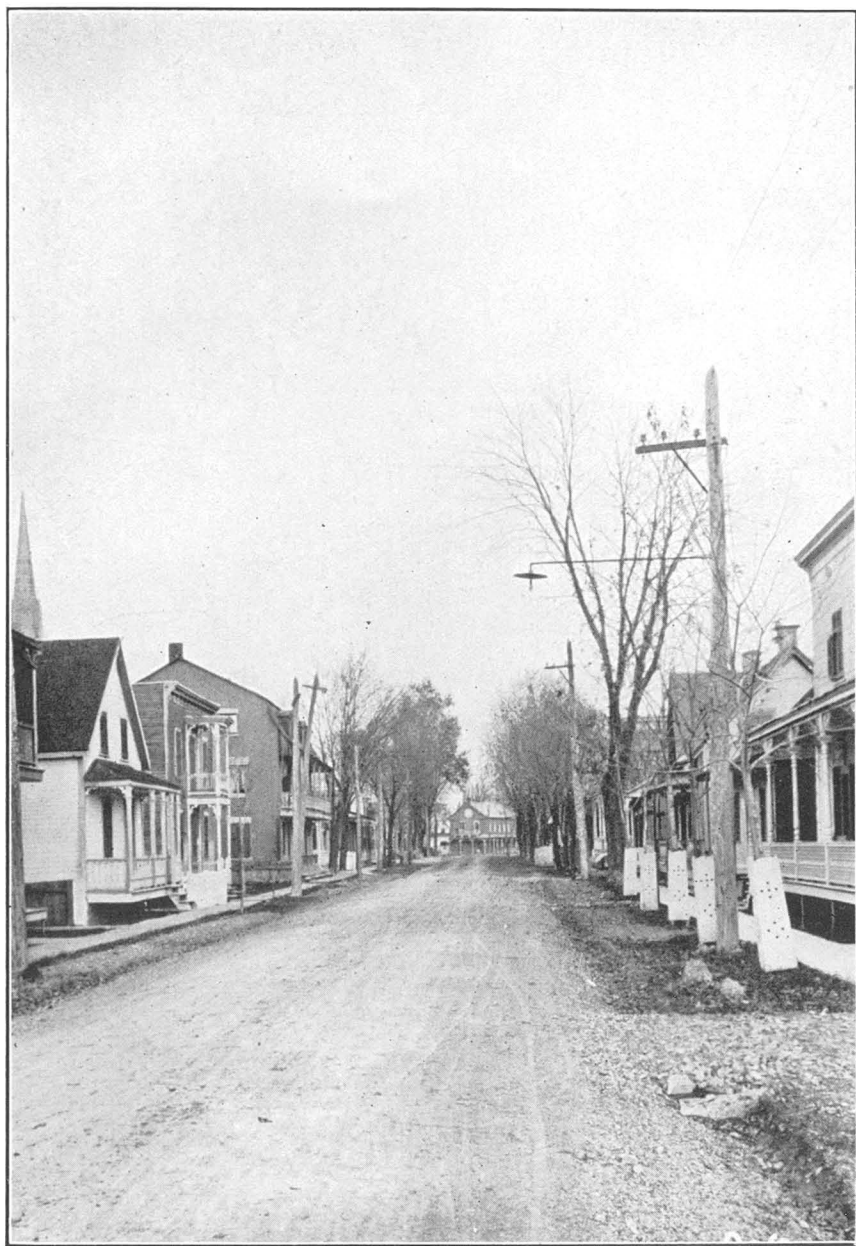
No. 45.—Pointe au Pic (Charlevoix). Falaise by-road. Macadam made in 1914.



No. 46.—Cap Saint Ignace (Montmagny). Macadam made in 1914.



No. 47.—Sainte Thérèse, parish (Terrebonne). Côte Nord road.
Macadam made in 1914.



No. 48. —Sainte Thérèse, village (Terrebonne). Blainville street.
Macadam made in 1914



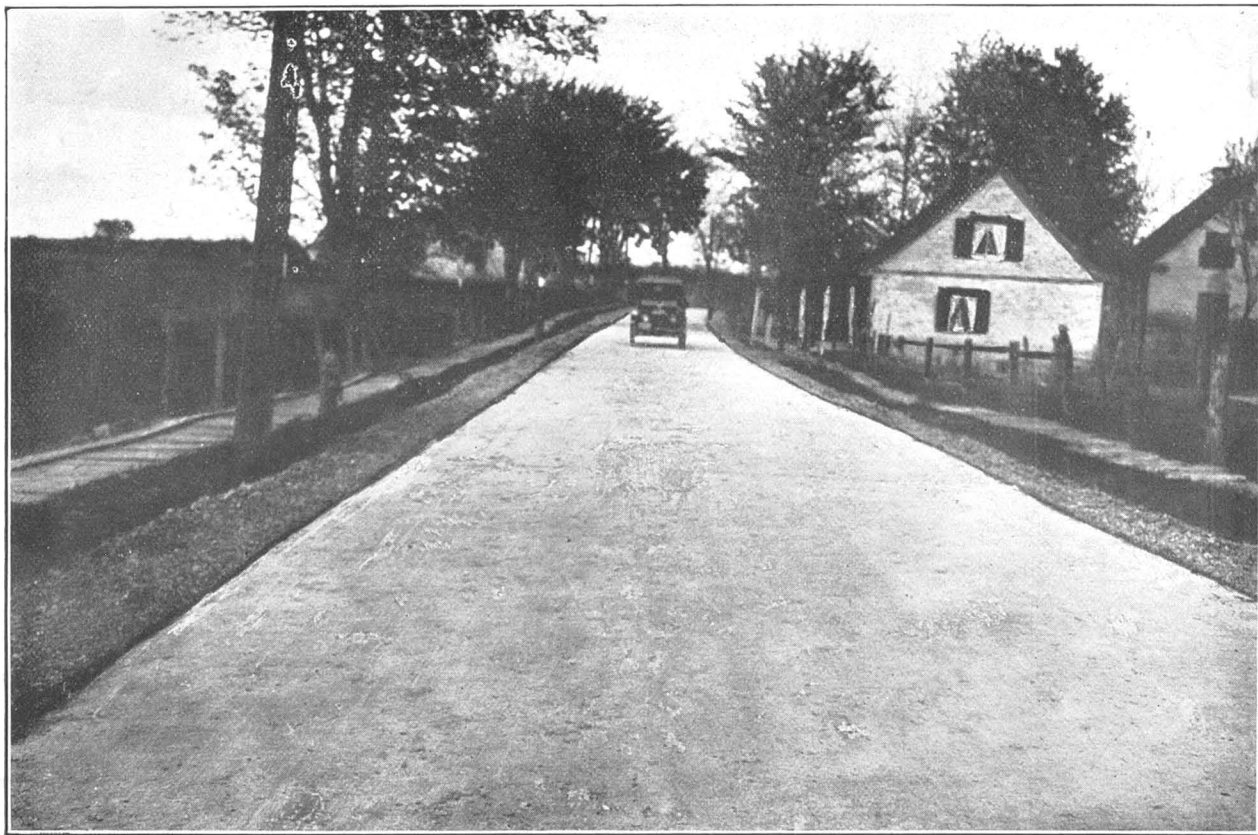
No. 49.—Saint Charles (Bellechasse). North Road. Macadam made in 1914.



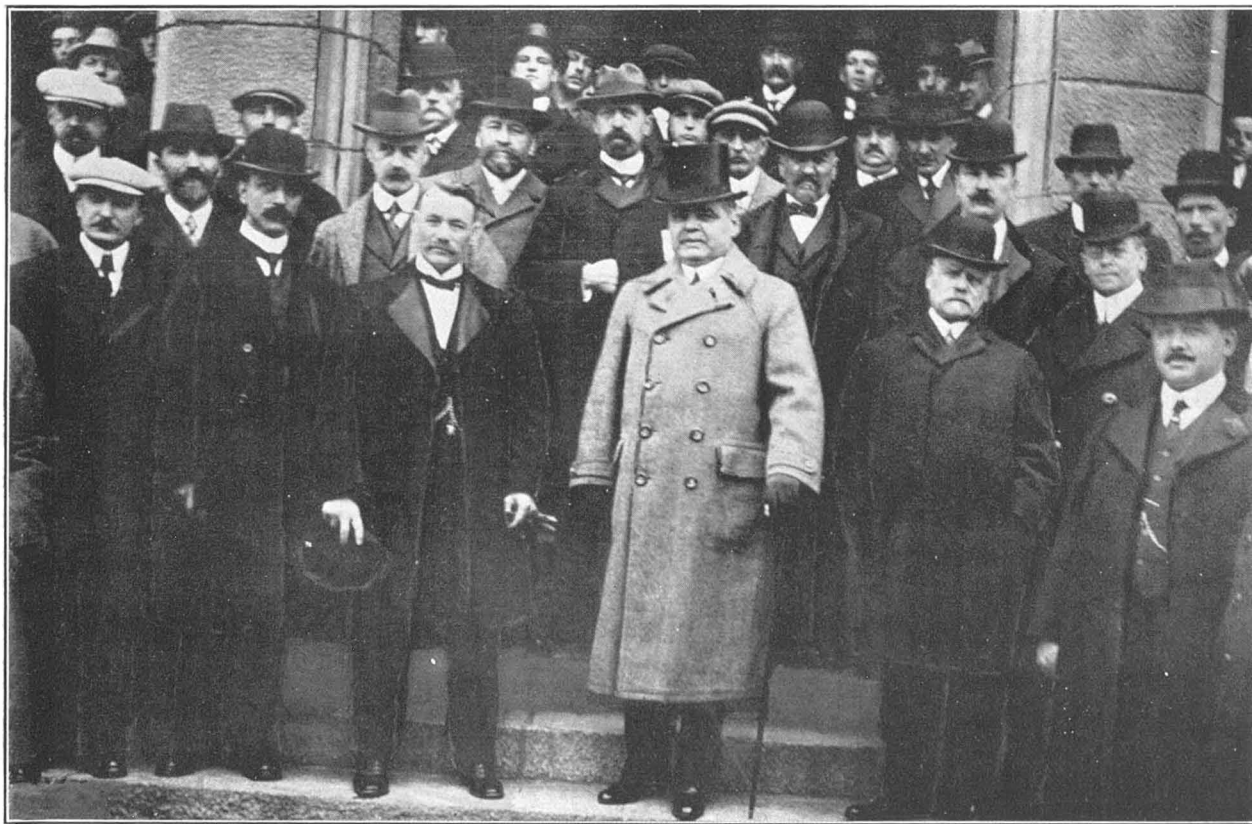
No. 50.—La-Patrie (Compton). Chartierville road. Macadam made in 1914.



No. 51.—Village of Sainte Agathe des Monts (Terrebonne). Road around the lake.
Macadam made in 1914.



No. 52.—Montée Sainte Rose (Laval). Concrete road $6\frac{1}{2}$ miles long, made by the county of Laval.



No. 53.—Inauguration, in October 1914, of the Montée Sainte Rose (Laval), concrete road $6\frac{1}{2}$ miles long.

(Circular sent to mayors of municipalities where macadamizing has been done).

ROADS DEPARTMENT.

PROVINCE OF QUEBEC.

Sir,

The by-laws adopted by your corporation ordering the making of macadamized roads, contain a clause providing for their maintenance.

The ditches and culverts must be kept in good order so as to be sure that rain-water, and especially water from melting snow in the spring, will always run off quickly.

The culverts must be kept clear of mud. The ditches must not be allowed to become choked with grass. The shoulders must be mown and not be higher than the edge of the macadam so that water falling on the latter may at once run off into the ditches. They should have a sufficient slope towards the ditches. When the sides of the ditches cave in they must be repaired and be kept in good order.

Damp spots, where underground drainage becomes necessary, must be drained by means of cross-drains made of dry stones or cement or tile pipes.

So much for the body of the road.

As to the macadam properly so called, care must be taken to prevent organic matter being thrown on the surface, such as: clods of turf, stalks of plants, etc., as these greatly hinder the preservation of the macadam. In very dry weather, especially when there is a wind, it would be well to water the road.

All parts that may be weakening should be covered with pea stone which the wind cannot carry away. A slight layer is sufficient. It protects the surface from the action of vehicle wheels.

When a rut begins to form, it should immediately be worked at with a pick-axe, the mud removed, the lower layer of macadam laid bare, and the hole, so cleaned out, be filled with $2\frac{1}{2}$ inch stones, such as was used for the upper layer of the macadam; sand should be put in to fill the spaces between the stones, the whole heavily rammed with a hand-rammer, and sprinkled at the same time to make the macadam set.

The municipality should always have piles of broken stone and pea stone at its disposal on the various macadamized roads.

Depressions should be treated like ruts.

Macadam should be swept in the spring as soon as the snow has disappeared. When covered with mud a light drag should be run over it after rain.

When the snow melts care should be taken to prevent water running in the middle and especially on the sides of the road. There is less danger of this when the roads have been rolled during the winter.

Properly kept macadam can be maintained indefinitely, especially if the ruts and depressions are repaired at once before they spread. A competent road-man should be employed throughout the year to keep the road in order.

Every defect should be remedied as soon as it shows itself. This costs less than allowing it to get worse and to make repairs only when the macadam is impaired.

You would oblige me by acknowledging this letter.

J.-A. TESSIER,
Minister of Roads.

Quebec, 15th August, 1914.

OFFICERS AND EMPLOYEES OF THE ROADS DEPARTMENT.
(Inside Service.)

NOTE.—Some of these employees work on the ground, but are attached to the inside service.

Honorable J.-A. Tessier, minister.

*Mr. B. Michaud, deputy-minister.

Mr. J.-L. Boulanger, private secretary.

Mr. Arthur Bergeron, stenographer.

Mr. Elie Potvin, messenger.

Mr. U. Thibodeau, “

General Correspondence.

*Mr. A. Pigeon, special officer.

*Mr. C. Dumas, special officer and secretary.

*Mr. J.-C. Levesque, secretary.

*Mr. Jos. Matte, secretary.

Mr. Ludger Payeur, clerk.

*Mr. Wilfrid Audet, “

Mr. Maurice Marcotte, stenographer.

Mr. Joseph Lapointe, “

Mr. Armand Fortin, “

Mr. Antonio Rochette, “

Mr. Alberic Cantin, “

Mr. Emile Dion, “

Engineer's Branch.

*Mr. Gabriel Henry, chief-engineer.

Mr. A.-M. Evans, superintendent general of construction.

*Mr. Alex. Fraser, engineer.

*Mr. J.-A. Dansereau, “

*Mr. Alex. Larivière, “

Mr. John Lessard, “

Mr. T.-E. Rousseau, “

Mr. Abias Pépin, “

*Permanent.

Mr. J.-O. Montreuil, engineer.
 Mr. F.-X. Ahern, "
 Mr. A. Paradis, "
 Mr. Albert Gosselin, assistant-engineer.
 Mr. J.-Isaac Vallée, "
 Mr. Henri Vohl, "
 Mr. E. Fortin, "
 Mr. Pierre Henry, "
 Mr. J.-B. Garneau, "
 Mr. Jos. Dumont, "
 Mr. J.-A. Bourboonnais, "
 *Mr. J.-A. Laferrière, chief draughtsman.
 Mr. Paul Morency, draughtsman.
 Mr. Rosaire Germain, "
 Mr. L.-M. Déchêne,
 Mr. J.-B.-N. Cloutier, leveller.
 Mr. Athanase Santerre, inspector.
 Mr. C.-G. Hebert, "
 Mr. J.-A. Lefebvre, inspector of gravelling and earth roads.
 *Mr. Auguste Fafard, " "
 Mr. S.-A.-D. Bertrand, " "
 Mr. Isaïe Dufresne, clerk.
 Mr. Alfred Dubé, stenographer.
 Mr. J.-E. Paradis, "
 Mr. L. Lizotte, "
 Mrs. E.-B. Larivière. "
 Mr. Jos. Lauzier, clerk.
 Mr. J.-A. Hamel, "

Plants Branch.

*Mr. E. Fafard, superintendent.
 Mr. E.-W. Gauvreau, engineer.
 Mr. W. Veilleux, "
 Mr. J.-W. McGill, inspector.
 Mr. R.-J. Levesque, supervisor.
 *Mr. J.-C. Piché, clerk.
 *Mr. O.-A. Talbot, "
 *Permanent.

*Mr. P. Destroismaisons, clerk.
 *Mr. H.-L. Gagnon, “
 Mr. G. Tremblay, “
 Mr. Telesphore Morneau, “ (spare pieces store).
 Mr. Odilon Allard, “ “
 Mr. G. St-Laurent, “
 Mr. George Marchand, stenographer.
 Mr. J.-A. Dionne, “
 Mr. Samuel Methot, “
 Mr. J.-P. Godbout, “

Accounts.

*Mr. J.-A. Paquet, accountant.
 *Mr. R. Landrieu, assistant-accountant.
 *Mr. Ald. Bourgeois, clerk.
 Mr. J.-G. Lachance, “
 Mr. R. de St-Victor, “
 Mr. C.-H. Craig, “
 Mr. Auguste Bisson, “
 Mr. Alf. Poirier, “
 Mr. Eugene Bellefeuille, “
 *Mr. C. Larichelière, “

(Auditing)

*Mr. A.-A. Girard, auditor.
 Mr. J. Moisan, clerk.
 Mr. R. Gingras, “
 Mr. N. Laplante, “
 Mr. J. Belanger, “
 Mr. J. Trepanier, “
 Mr. J.-A. Drolet, “
 Mr. C. Fiset, stenographer.

Records.

*Mr. H.-G. Talbot, registrar.
 Mr. E. Francœur, assistant-registrar.
 Mr. B. Parent, clerk.
 Mr. D.-L. Langlois, “
 Mr. A. Cooke, “
 Mr. L. Guillet, “
 *Permanent.

Mr. F.-X. Galibois, in charge of acquisition of land for provincial roads.

Mr. E.-R. Bourque, clerk (stationery).

Messengers.

Mr. F. Reny.

Mr. George Bussieres.

Mr. H. Proteau.

Mr. A. Rinfret.

STATEMENT OF SUMS SPENT SINCE 20 YEARS BY THE GOVERNMENT
FOR ROAD IMPROVEMENT EITHER OUT OF THE ORDINARY ESTIMATES OR
OUT OF THE LOANS AUTHORIZED BY 3 GEO. V, CHAP. 21.

1894-95.....	\$	75	00
1895-96.....		30	20
1896-97.....		5,953	34
1897-98.....		7,795	56
1898-99.....		10,203	29
1899-00.....		14,510	00
1900-01.....		13,000	00
1901-02.....		6,000	00
1902-03.....		17,572	79
1903-04.....		11,000	00
1904-05.....		18,250	58
1905-06.....		9,661	88
1906-07.....		15,404	56
1907-08.....		20,117	85
1908-09.....		60,146	92
1909-10.....		60,000	00
1910-11.....		95,000	00
1911-12.....		494,277	66
1912-13.....		1,069,810	35
1913-14.....		4,069,307	68
1914-15.....		4,354,565	55 (1st

July, to 1st December, (1914).

INSPECTIONS.

(Number of inspections made.)

Inspections of macadam in course of making during the season 1914.	2877
Inspections of gravelling being done during the season of 1914	596
Inspections of earth roads	280
Preliminary or supplementary inspections for the preparation or correction of specifications (from 1st November, 1913, to 1st December, 1914)	318
Various inspections—bridges, hills, straightening, widening, etc., (from 1st November, 1913, to 1st December, 1914)	242
	4313

LIST OF ENGRAVINGS

- No. 1.—Montreal-Quebec road. L'Assomption. Macadam made in 1914.
- No. 2.—Course of instruction in road-making given at Acton-Vale in May 1914. Group of students, etc.
- No. 3.—Course of studies at Acton-Vale.—First lesson: setting the line and digging the trench
- No. 4.—Course of instruction at Acton-Vale. An object lesson. The Brothers' pupils witnessing the laying of the first layer of stones.
- No. 5.—Course of instruction at Acton-Vale. A lesson in laying bitumen macadam.
- No. 6.—Levis-Jackman road. Saint Henri-Levis road. Gravelling done in 1914.
- No. 7.—Levis-Jackman road. The four roads. Scott (Dorchester). Gravelling done in 1914.
- No. 8.—Levis-Jackman road. Steam crane working in a gravel pit. In the foreground is the rubbish not used.
- No. 9.—Levis-Jackman road. Sainte Marie (Beauce). Bedard's hill, looking towards the north (1914).
- No. 10.—Levis-Jackman road. Sainte Marie (Beauce). Langevin's hill. Lowering of hill and revetment wall.
- No. 11.—Levis-Jackman road. Sainte Marie (Beauce). Labrecque's hill. A fill 30 feet high. At the foot is a concrete passage for the farm live stock. The moulds are not all removed (1914).
- No. 12.—Levis-Jackman road. Sainte Marie (Beauce). On the left is the excavation of the gravel-pit. In the back ground is the fill (1914) Bedard's hill.
- No. 13.—Levis-Jackman road. Sainte Marie (Beauce). Antoine Vachon's hill (1914).
- No. 14.—Levis-Jackman road. Sainte Marie (Beauce). Domaine. Gravelling done in 1914.
- No. 15.—Levis-Jackman road. Saint George (Beauce). Donovan's hill. On the left is the old hill; on the right are the fill being made and the turn to reduce the slope (1914).
- No. 16.—Levis-Jackman road. "Valley Junction". "Trou de la Bisson". Fill 15 feet high with revetment wall. Bridge in course of construction (1914).
- No. 17.—Levis-Jackman road. Saint Joseph (Beauce) Straightening the road at the Caldwell river. Fill and bridge. First work done in 1914.
- No. 18.—Levis-Jackman road. Saint Joseph (Beauce). Straightening the road at Caldwell river. Fill and bridge finished (1914).
- No. 19.—Montreal-Quebec road. Donnacona (Portneuf). Trench made in 1914. Rails specially laid for conveyance of earth from the cutting.
- No. 20.—Montreal-Quebec road. Les-Ecureuils (Portneuf). On the right, at the top of the slope, is the old road. On the left is the new road, macadamized in 1914.
- No. 21.—Montreal-Quebec road. Same as in the engraving above which shows especially the wall in sdry-tones protecting the slope. Work done in 1914

-
- No. 22.—Montreal-Quebec road. Batiscan. Macadam made in 1914.
- No. 23.—Montreal-Quebec road. Champlain. Bridge over Pepin river (1914).
- No. 24.—Montreal-Quebec road. Arched bridge at Pointe du Lac, built in 1914
- No. 25.—Montreal-Quebec road. Banlieue of Three Rivers. Macadam made in 1914.
- No. 26.—Montreal-Quebec road. L'Assomption village. Macadam made in 1914.
- No. 27.—Saint Eustache, parish (Two Mountains). Petite Rivière road. Macadam made in 1914.
- No. 28.—Saint Eustache, village (Two Mountains). Saint Louis street. Macadam made in 1914.
- No. 29.—Ville Marie (Pontiac). Des Quinze road before macadamizing.
- No. 30.—Ville Marie (Pontiac). Des Quinze road after macadamizing in 1914.
- No. 31.—Sainte Thecle, village (Champlain). Station by-road before macadamizing in 1914.
- No. 32.—Sainte Thecle village (Champlain). Station by-road after macadamizing in 1914.
- No. 33.—Township of Brome (Brome). "Valley Road". Graveling done in 1914.
- No. 34.—Dunham (Missisquoi). Road leading to Cowansville. Macadam made in 1914.
- No. 35.—Saint Agapitville, village (Lotbinière). Macadam made in 1914.
- No. 36.—Abbotsford (Rouville). Graveling done in 1914.
- No. 37.—Saint Antoine de Pontbriand (Megantic). Before macadamizing.
- No. 38.—Saint Antoine de Pontbriand (Megantic). The same road after macadamizing in 1914.
- No. 39.—Saint Augustin, parish (Two Mountains). Macadam made in 1914.
- No. 40.—Saint Augustin (Two Mountains). Main road of the village. Macadam made in 1914.
- No. 41.—Pike River (Missisquoi). Macadam made in 1914.
- No. 42.—Saint Tite (Champlain). Notre Dame street. Macadam made in 1914.
- No. 43.—Saint François (Montmagny). Main road. Macadam made in 1914.
- No. 44.—Sillery (Quebec). Maguire road. Macadam made in 1914.
- No. 45.—Pointe au Pic (Charlevoix). Falaise by-road. Macadam made in 1914.
- No. 46.—Cap Saint Ignace (Montmagny). Macadam made in 1914.
- No. 47.—Sainte Therese, parish (Terrebonne). Côte Nord road. Macadam made in 1914.
- No. 48.—Sainte Therese, village (Terrebonne). Blainville street. Macadam made in 1914.
- No. 49.—Saint Charles (Bellechasse). North road. Macadam made in 1914.
- No. 50.—La-Patrie (Compton). Chartierville road. Macadam made in 1914.
- No. 51.—Village of Sainte Agathe des Monts (Terrebonne). Road around the lake. Macadam made in 1914.
- No. 52.—Montée Sainte Rose (Laval). Concrete road $6\frac{1}{2}$ miles long, made by the county of Laval.
- No. 53.—Inauguration, in October 1914, of the Montée Sainte Rose (Laval), concrete road $6\frac{1}{2}$ miles long.

TABLE OF CONTENTS

SECTION I LETTER OF THE MINISTER OF ROADS TO HIS HONOUR THE LIEUTENANT-	
GOVERNOR.....	3
Earth roads.....	4
Gravel roads.....	8
Macadamizing.....	9
Special works.....	13
Culverts.....	14
Provincial roads.....	14
Course at Acton Vale.....	31
 SECTION 2 EARTH ROADS. List of municipalities which, during the year 1913-14, received subsidies under the act 1 Geo. V,—2nd session—, ch. 21, sec. 1, for work done in connection with the making, improvement or maintenance of roads in 1913 or previously. (Statement from 15th October, 1913, to 1st July, 1914)	
	34
 SECTION 3 GRAVEL ROADS. List of the municipalities which, during the year 1913-14, received subsidies under the act 1 Geo. V.—2nd session—, ch. 21, sec. 1, for work on gravel roads done in 1913 or previously. (Statement from 15th October, 1913, to 1st July, 1914)	
	44
 SECTION 4 MACADAMIZED ROADS. List of municipalities which, during the year 1913-14 received subsidies under the act 1 Geo. V,—2nd session—, ch. 21, for macadamizing work done in 1913 or previously. (Statement from 31st October, 1913, to 1st July, 1914).....	
	47
 SECTION 5 SPECIAL WORKS. List of the municipalities to which special subsidies have been paid, out of the estimates for 1913-14, for rebuilding and repairing bridges, improving roads and hills, etc., (Statement from 1st October 1913, to 1st July, 1914).....	
	49
 SECTION 6 CULVERTS. List of the municipalities to which, from 1st October 1913, out of the estimates for 1913-14, an amount has been reimbursed on the purchase price and cost of transporting concrete, tile, corrugated steel, iron, cast iron etc, pipes with which they replaced wooden culverts with less than eight feet arch.....	
	54
 SECTION 7 GOOD ROADS ACT 1912. List of municipalities which have benefited by the good roads act, 1912, from 3rd April, 1912, to 1st December, 1914.	
	88

SECTION 8 MACADAMIZING DONE IN 1914 (LENGTH).

A—Length of macadamizing done with plants belonging to the roads department during the working season of 1914.....	101
B—Length of macadamizing done in 1914 by municipalities which bought plants..	103
C—Length of macadamizing done in 1914, in municipalities by contractors.....	107

SECTION 9 GRAVELLING DONE IN 1914 (LENGTH) 109

SECTION 10. VARIOUS TABLES, FORMS, ETC.

Report of the instructor-inspectors.....	115
Instructor's weekly report.....	118
Special report on the inspection of the organization of work in a municipality where a plant has been bought.....	121
Report on the operations of the store-house for spare pieces from 1st January, 1914, to 10th December, 1914.....	123
Employees of the roads department who worked at macadamizing roads during the season of 1914.....	123
Number of apprentices who served an apprenticeship during the season of 1914 ...	123
Course of instruction at Acton Vale.....	123
Circular respecting maintenance of gravel roads sent to mayors of rural municipalities in the Province of Quebec.....	124
Circular sent to mayors of municipalities where macadamizing has been done....	129
Officers and employees of roads department.—(Inside Service)	131
Statement of sums spent since 20 years by the government for road improvement either out of the ordinary estimates or out of the loans authorized by 3 Geo. V, chap. 21.....	134
Number of inspections made.....	135
List of engravings.....	137

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 029 790