

CANQ  
VO  
100  
1915

 **MINISTÈRE DES  
COMMUNICATIONS  
BIBLIOTHÈQUE  
ADMINISTRATIVE "H"**

288966

Binna

1914-15:

Principaux 2700

Stylés 1000

MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST.  
22<sup>e</sup> ÉTAGE  
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA  
G1R 5H1

CANQ  
VO  
100  
1915





RAPPORT  
DU  
**MINISTRE DE LA VOIRIE**

DE LA  
PROVINCE DE QUEBEC  
1915

---

---

Imprimé par ordre de la Législature

---

---



QUÉBEC  
IMPRIMÉ PAR E.-E. CINQ-MARS  
IMPRIMEUR DU ROI  
1915



## TABLE DES MATIÈRES

---

SECTION 1.—LETTRE DU MINISTRE DE LA VOIRIE A SON HONNEUR LE LIEUTENANT-GOUVERNEUR.....	8
SECTION 2.—CHEMINS DE TERRE.—Liste des municipalités qui, durant l'exercice 1914-15, ont touché des subventions, en vertu de l Geo. V, 2e session, ch. 21, sec. 1, pour travaux de confection, d'amélioration ou d'entretien exécutés en 1914 ou antérieurement.....	33
SECTION 3.—CHEMINS GRAVELÉS.—Liste des municipalités qui, durant l'exercice 1914-15, ont touché des subventions en vertu de l Geo. V, 2e session, ch. 21, sec. 1, pour travaux de gravelage faits en 1914 ou antérieurement.....	47
SECTION 4.—CHEMINS MACADAMISÉS.—Liste des municipalités qui, durant l'exercice 1914-15, ont touché des subventions en vertu de l Geo. V, 2e session, ch. 21, sec. 1, pour travaux de macadamisage exécutés en 1914 ou antérieurement...	50
SECTION 5.—TRAVAUX SPECIAUX.—Liste des subventions spéciales payées, sur le budget 1914-15, pour reconstruction et réparation de ponts, amélioration de chemins et de côtes, etc.....	51
SECTION 6.—PONCEAUX.—Liste des municipalités auxquelles il a été fait, à même le budget 1914-15, un remboursement sur le prix d'achat et de transport des tuyaux en béton, en terre vitrifiée, en acier ondulé, en fer, etc., substitués aux ponceaux de bois de moins de huit pieds d'arche.....	65
SECTION 7.—LISTE DES MUNICIPALITÉS qui ont bénéficié de la loi des bons chemins 1912, durant l'exercice 1914-15.....	75
SECTION 8.—MACADAM FAIT PENDANT LA SAISON DE 1915.....	83
SECTION 9.—GRAVELAGE OU EMPIERREMENT FAIT EN 1915.....	89

---

SECTION 10.—INSPECTIONS DURANT LA SAISON DE 1915.....	93
Rapport des opérations du magasin des pièces de rechange du 10 décembre 1914 au 16 décembre 1915.....	93
Etat des sommes déboursées depuis 20 ans par le gouvernement, pour l'amé- lioration de la voirie, soit sur le budget ordinaire, soit sur les emprunts autorisés par la loi des bons chemins, 1912.....	93
Examens et essais de matériaux faits durant la saison de 1915.....	94
Rapport concernant les examens, essais et analyses de matériaux faits au laboratoire du Ministère de la Voirie de la province de Québec.....	95



A Son Honneur le LIEUTENANT-GOUVERNEUR  
de la province de Québec.

Monsieur le Lieutenant-Gouverneur,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport du Ministère de la Voirie pour l'exercice 1914-15, et, avec votre permission, j'y joindrai quelques commentaires sur les travaux exécutés sous ma direction durant la dernière saison.

### **Chemins de terre**

L'entretien du chemin de terre a fait, depuis au delà de quinze ans, l'objet de l'attention du gouvernement. Au début de cette période, quoique les avantages des chemins à surface dure fussent connus, on voulut, tout naturellement, aller au plus pressé et amener le cultivateur à tenir en bon ordre le chemin municipal tel qu'il existait déjà, c'est-à-dire, avec sa forme irrégulière, ses rampes plus ou moins raides, son drainage insuffisant et son égouttement presque toujours douteux. L'idée de voirie améliorée était alors tellement peu développée, et, du reste, la circulation était tellement éloignée des exigences d'aujourd'hui que l'on s'explique cette conception: l'entretien pouvait n'être qu'un travail temporaire répondant aux besoins d'un roulage limité et d'un commerce qui ne laissait pas encore soupçonner sa croissance si rapide. L'automobile n'avait pas non plus, à ce moment, révolutionné, ici du moins, le transport.

Notre industrie, notre agriculture, nos moyens de communication, tout cela cependant était près de se transformer. La veille de cette transformation, le mauvais chemin, encore qu'il fût un obstacle immense à tout progrès et une faute économique inexplicable, était toléré par la masse de la population. Au lendemain, un changement s'imposait: sans demander tout de suite le chemin macadamisé, l'opinion réclamait un chemin régulièrement entretenu, ou, tout au moins, si l'opinion publique ne se manifestait pas ouvertement à cet égard, ceux dont le métier est de connaître l'opinion publique, de l'écouter, de l'interpréter, de la devancer parfois et de la satisfaire dans ses justes aspirations, n'y manquèrent pas, et, avec une louable clairvoyance, ils jetèrent les bases du mouvement régénérateur qui depuis n'a cessé de s'amplifier.



1.—Route Montréal-Québec.—Saint-Paul-l'Érmitte (L'Assomption). Macadam fait en 1915.

Dans un avenir plus ou moins éloigné, les chemins de terre d'un pays comme le nôtre, c'est-à-dire d'un pays aux ressources inépuisables et dont la population a toute la vigueur et l'intelligence nécessaires pour grandir, les chemins de terre sont destinés à devenir des chemins gravelés, ou macadamisés, ou traités au bitume, ou pavés en béton, c'est-à-dire que, à mesure que deviendra plus intense le roulage des véhicules mus par la force animale, puis des automobiles, puis des camions automobiles, le chemin de terre deviendra insuffisant et devra être remplacé graduellement par les surfaces dont je viens de parler ou par des pavages équivalents ou supérieurs. En passant, disons que le dernier mot n'est pas encore dit sur la question du pavage le plus durable; d'un autre côté, la thèse qui se dégage de l'expérience, de la discussion, des études, c'est que toute surface doit, à échéance plus ou moins longue, être remplacée; même (ce n'est qu'une boutade, mais qui prête sa forme à une vérité) on va jusqu'à dire qu'il n'y a pas de question de construction de chemins, mais seulement une question d'entretien. Partant de ces faits, nous inspirant de ces idées, nous avons voulu que l'application des subventions à l'entretien des chemins de terre comportât en même temps une réglementation dont l'effet serait double: maintenir le chemin en bon ordre, et faire servir le travail de l'heure présente au travail de l'heure future. Mon prédécesseur avait, dans cette vue, prescrit aux municipalités qui voulaient toucher une subvention pour entretien, l'accomplissement, entre autres, de la condition suivante: "Pour toucher une subvention, une municipalité qui a mis l'entretien de ses chemins à la charge de la corporation devra appliquer une certaine somme à faire des réparations permanentes. Les réparations permanentes consistent: (a) à abaisser les côtes à 6' x 100', ou à les contourner; (b) à refaire les fossés à neuf et à leur donner une pente régulière d'au moins 5" x 100'; (c) à drainer convenablement les endroits humides et bas; (d) à allonger les courbes trop raides; (e) à enlever toutes les roches du chemin et à faire disparaître les rochers là où la largeur du chemin n'est pas suffisante; (f) à arrondir parfaitement le chemin sur une longueur d'un mille, en ayant soin de ne pas mettre plus de quatre à cinq pouces d'épaisseur de terre à la fois et de laisser cette épaisseur se tasser avant de passer la machine de nouveau; (g) à remplacer les vieux ponceaux de bois par des tuyaux en grès, en béton, en fer ondulé, etc.

Evidemment, ce ne sont pas là toutes les réparations permanentes qui peuvent être faites dans un chemin de terre, mais le but de l'ordon-

nance était d'attirer l'attention des conseil municipaux sur quelques points très nets, très précis, qui ne laissassent rien à l'équivoque : pour cela, il était bon de ne pas trop charger le programme. En consultant les rapports de nos inspecteurs on voit combien cette réglementation, qui date de deux ans seulement, a déjà fait sentir son influence. Elle n'a pas été reçue avec défiance ni comme une mesure coercitive désagréable, mais comme une suggestion opportune, suggestion que, dans nombre de cas, l'initiative du contribuable a interprétée dans un sens plus large et a, très à propos, étendue à diverses améliorations non mentionnées dans la circulaire mais ayant tout de même un caractère de permanence. Ainsi, au cours de l'été dernier, on a, par exemple, élargi certaines longueurs de chemins en étayant la partie neuve par un petit mur de soutènement ; on a mis la voie en forme sur une plus grande longueur que celle prescrite, montrant par là l'appréciation que l'on faisait des méthodes conseillées ; on a même, en certains endroits, fait du gravelage proprement dit ou de l'empierrement, ou encore traité avec du sable des sections de glaise, et vice versa. Voilà une excellente préparation aux routes à surface dure qui, tôt ou tard, seront nécessaires dans ces localités, et la méthode est d'autant meilleure que, comme je le disais plus haut, la voie ainsi améliorée offre tout de suite des avantages à la circulation des véhicules et supprime d'avance, au moins dans une certaine mesure, les frais de mise en forme. Ce double résultat est d'autant plus désirable qu'il s'obtient avec la même somme d'argent.

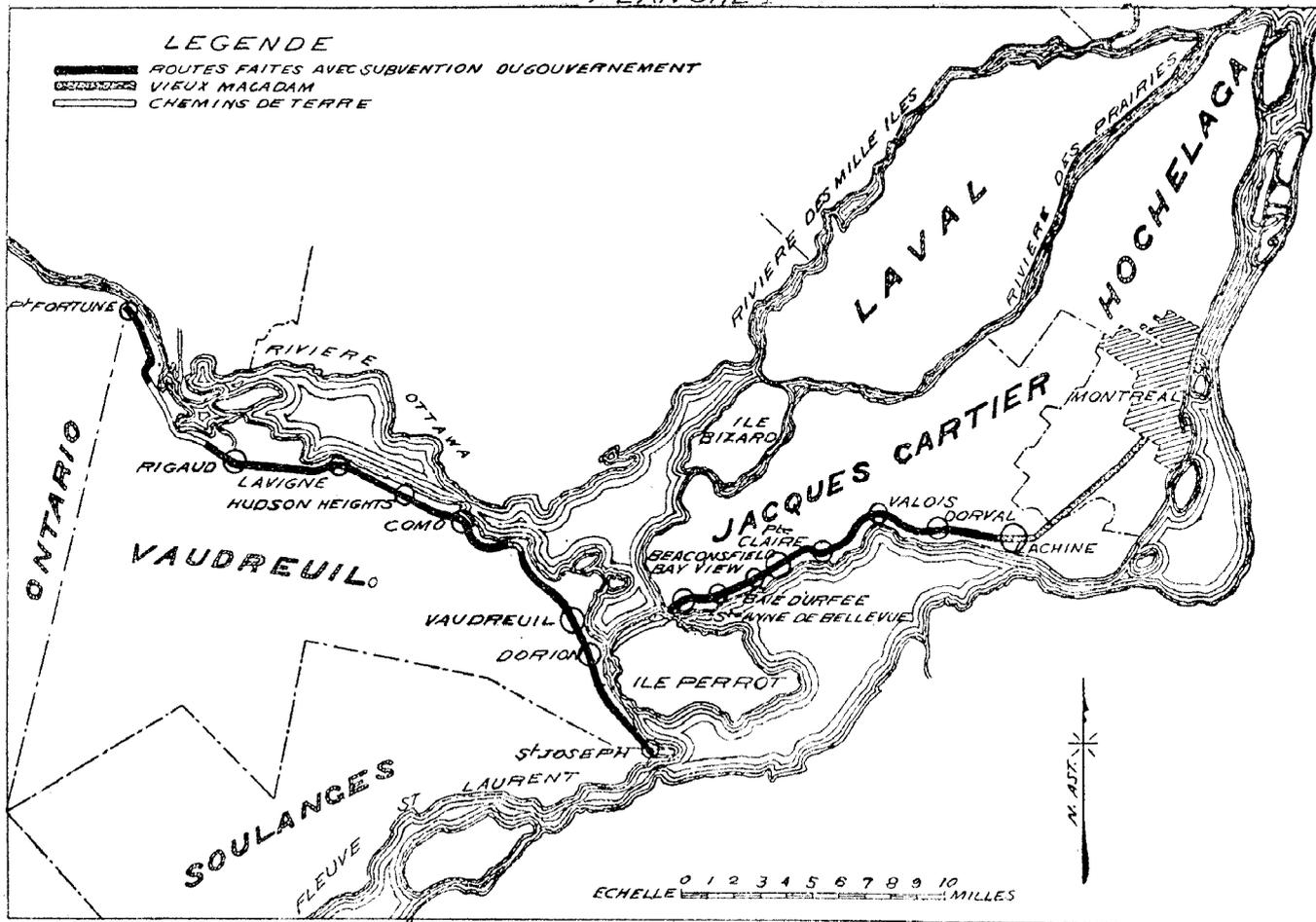
### Gravelage

Sans oublier les remarques que nous venons de faire sur la substitution graduelle des surfaces dures aux surfaces en terre, on peut dire que le chemin gravelé est appelé à rendre de grands services. Quand il est bien fait, il offre une surface aussi favorable à la circulation des automobiles qu'à la circulation des véhicules à bandages métalliques, et il n'y a pas de raison pour ne pas l'employer à la place du macadam, surtout à cause de son prix de revient relativement modique. Le gravelage coûte le tiers, parfois le quart du macadam. En matière de graviers, il y a quelques points principaux à considérer : distance de charroyage et qualité du gravier. A un mille, à deux milles même—si l'on ne peut faire autrement—le charroyage du gravier est économique, surtout si ce gravier est de qualité supérieure. Certains graviers ont du liant, ne requièrent pas de roulage, ni d'arrosage, se compriment par la seule

PLANCHET

LEGENDE

-  ROUTES FAITES AVEC SUBVENTION DU GOUVERNEMENT
-  VIEUX MACADAM
-  CHEMINS DE TERRE



---

action de la circulation, (pourvu que cette action soit constamment suivie du passage de la gratte double), et leur emploi signifie tout de suite la suppression d'une dépense assez considérable. D'un autre côté, ces mêmes graviers, le plus souvent, ont un coefficient de dureté moins élevé que les graviers moins terreux. Ces derniers sont plus durs, mais ils ont moins de liant, et il faut suppléer à ce défaut par le roulage et l'arrosage, quoique, à proprement parler, la manière la plus économique et généralement employée ne comporte pas le roulage ni l'arrosage. Un bon gravier qui se lie bien et qui est à une distance normale doit être évidemment employé de préférence à un gravier plus dur mais qui serait trop éloigné du lieu de son emploi. Il n'y a que dans le cas d'un gravelage au bitume qu'il ne serait pas opportun d'employer un gravier insuffisamment dur, même s'il était assez rapproché. Le principe qui est à la base de ces théories, on le voit aisément, c'est qu'il ne serait pas sage de faire servir du capital à une amélioration qui ne serait pas, pour la plus grande partie, permanente. Quoique la surface en gravier s'use, tout comme la surface en terre, et tout comme la surface de pierre, si le chemin, une fois gravelé, est entretenu, il y a une très grande partie de la couche de gravier qui demeure et qui sert de fondation, pour ainsi dire, aux nouvelles applications de gravier qu'on y fera.

Un gravier qui contient plus de 20% de matières terreuses ne peut pas être accepté pour un gravelage normal: le Ministère de la Voirie, dans ces cas, recommande l'empierrement recouvert de ce gravier terreux. D'ailleurs certaines espèces de graviers terreux sont totalement impropres à la confection des chemins, même sur empierrement. Nous attachons une grande importance au choix des graviers: nos inspecteurs ne font jamais de rapport, pour la préparation d'un devis, sans nous faire parvenir des échantillons, que nous examinons au laboratoire et qui sont sujets au refus ou à l'acceptation de l'ingénieur en chef ou de l'ingénieur spécialement chargé de cette branche de l'administration. Le calcul des distances de charroyage fait aussi l'objet d'une étude minutieuse de la part des ingénieurs; il en est de même de l'organisation du travail, c'est-à-dire de la formation, en nombre et en qualité, des équipes placées sur le terrain. Dans maintes circonstances, ces calculs, ces prévisions, communiqués et même imposés aux municipalités, ont vu leur justesse et leur utilité vérifiées d'une façon absolument remarquable par les résultats obtenus.

---

Comme je le disais l'an dernier, notre étude de la question de voirie porte sur toutes les ressources naturelles offertes à la construction par les divers terrains, et c'est dans cet esprit que nous recherchons le plus attentivement possible—je dirai même avec opiniâtreté—les dépôts de gravier utilisable. Nous conseillons le gravelage chaque fois qu'il peut être fait d'une manière économique. Cette question d'économie doit être jugée de multiples points de vue, dont les principaux sont: la circulation à laquelle servira le chemin, intense ou modérée, concentrée sur un point ou répartie sur une grande longueur, distance de charroyage, qualité du gravier, et, très souvent, prix de revient de la pierre; en effet, dans certains cas, la pierre, et par conséquent le macadam ou l'empierrement, coûtent meilleur marché que le gravelage, vu la situation des matériaux par rapport au chemin à améliorer.

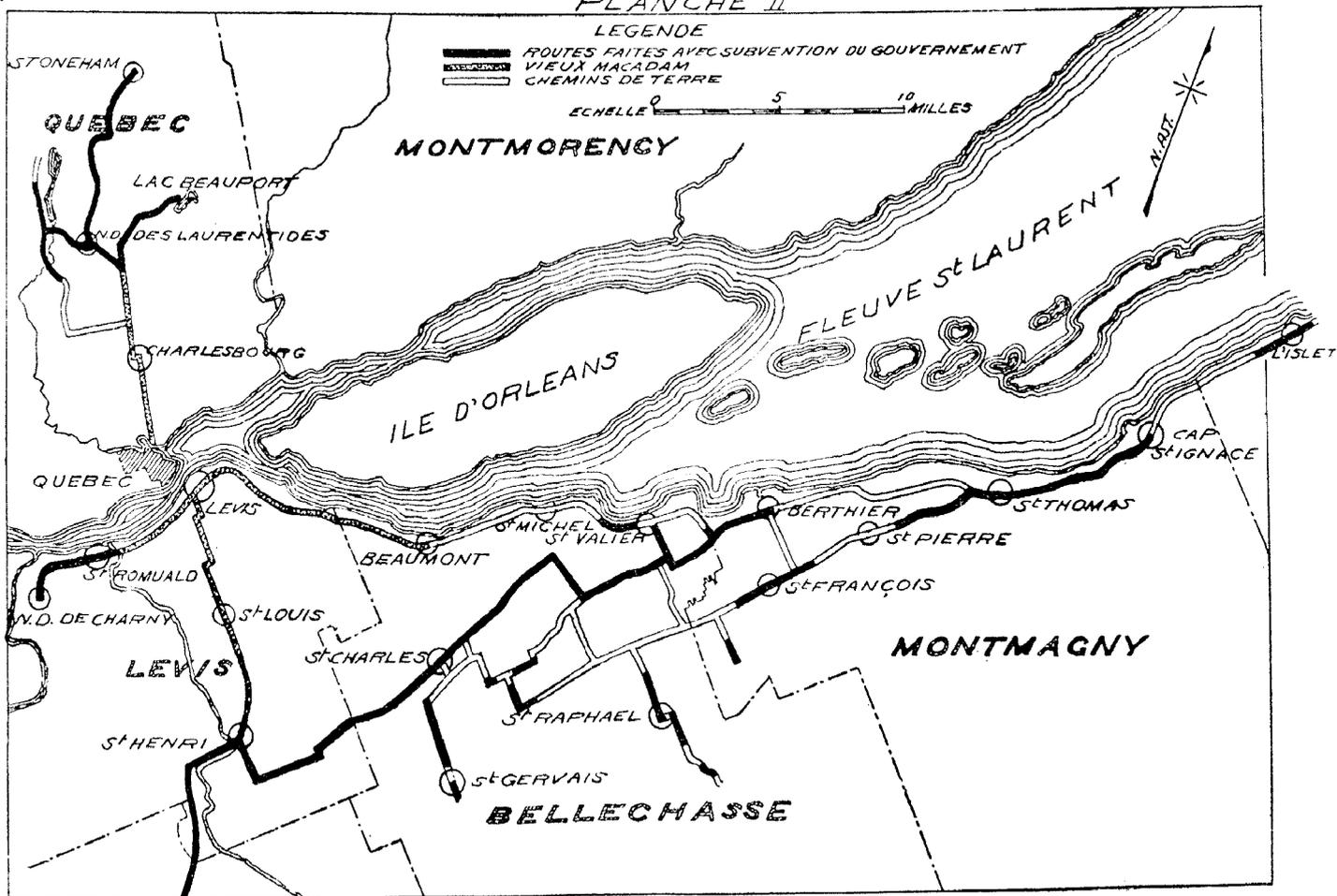
Une autre chose à considérer, dans l'étude des modes de construction les plus économiques, est le développement extraordinaire de notre politique de la voirie. Au cours d'une entrevue que j'avais tout dernièrement avec les membres d'une délégation très importante, ne m'a-t-on pas fait remarquer que la mise en œuvre de cette politique avait tout bouleversé, avait complètement changé les idées de la population rurale, avait fait disparaître toute opposition au nouvel état de choses créé par nous, que nous n'avions plus besoin de faire faire de conférences, de faire de propagande, que c'était la province maintenant qui venait à nous, qui venait nous supplier de ne pas nous arrêter, qui venait même nous demander de mettre de côté les précautions que la situation financière actuelle nous commande? Ces dispositions des contribuables ne sont pas pour nous déplaire, car sincèrement nous avons voulu cette mentalité, nous l'avons formée, nous voulons la maintenir, nous voulons même la développer encore si cela est nécessaire. Mais, nous l'avons dit au début de la saison dernière, nous devons suivre une marche ascendante raisonnable, c'est-à-dire une marche proportionnée aux ressources de la province, une marche qui se rythme sur celle des événements. En ce moment, notre vie politique, ou tout au moins notre vie financière est solidaire de la vie financière du monde entier. C'est dire l'obligation où nous sommes, pour ne pas retarder l'élan donné, pour ne pas manquer l'occasion d'étendre le plus possible notre champ d'action, de rechercher les moyens le plus facilement accessibles et qui puissent répondre, pendant un certain temps, aux premières nécessités. Nous n'y avons pas manqué; après avoir, le printemps dernier, décidé la dépense d'une

PLANCHE II

LEGENDE

-  ROUTES FAITES AVEC SUBVENTION DU GOUVERNEMENT
-  VIEUX MACADAM
-  CHEMINS DE TERRE

ECHELLE 0 5 10 MILLES



---

certaine somme, nous nous sommes mis à l'œuvre, et nous avons divisé cette somme de la manière la plus rationnelle et la plus équitable possible. A la suite d'un travail ardu de plusieurs semaines nous avons réussi à remettre les travaux en marche dans toute la province, et, comme on le verra plus loin, si l'on considère la date un peu retardée de cette reprise, on constatera tout de même que, malgré la crise financière, malgré les nombreuses difficultés inhérentes à la rectification des estimations et à l'application d'estimations rectifiées, la somme du travail accompli n'est pas inférieure, est peut-être supérieure, toute proportion gardée, à la somme du travail exécuté antérieurement. La longueur totale des chemins gravelés ou empierrés par les municipalités durant la dernière saison est de 97.68 mille. Ces chemins ont été soigneusement inspectés

### Macadam

Comme l'année dernière, cette année la province a été divisée en districts pour fins d'inspection du macadam en construction. La surveillance de ces travaux importants et coûteux est une des choses dont l'organisation nous tient le plus au cœur. Nous travaillons à la perfectionner de jour en jour et nous essayons de faire produire à chaque inspecteur son maximum d'efficacité. Ce soin demande une direction et un contrôle absolument étroits. Nous avons organisé ce contrôle de la manière indiquée dans les instructions suivantes données aux inspecteurs:

#### (EXTRAIT)

Enseigner aux instructeurs la manière de faire le macadam, le drainage et les ponceaux, la manière de disposer les hommes à l'ouvrage et les soins à donner aux machines.

S'assurer si les travaux sont conformes au devis fourni à l'instructeur.

Remettre les machines en bonne position s'il le faut. Faire les petites réparations qui peuvent se faire sans avoir recours aux réparateurs, et enseigner aux mécaniciens à faire ces petites réparations.

Surveiller attentivement les travaux au moins deux jours à chaque outillage. S'il fallait rester plus longtemps, il faudra prévenir le département par téléphone ou dépêche télégraphique pour en obtenir l'autori-

---

sation. Voir sérieusement à réformer l'organisation pour rendre le travail économique. C'est un de vos devoirs les plus importants. Renvoyer immédiatement la main-d'œuvre inutile ou incompétente.

Voir à ce que les couches de pierre soient roulées séparément.

Voir à ce que la poussière de pierre soit mise à la pelle sur le chemin et s'assurer que cette poussière n'est pas employée pour corriger les dépressions ou faire le bombement.

Voir à ce que le rouleau ne roule pas plus de 60' de longueur à la fois.

Il est du devoir de l'instructeur-inspecteur d'étudier les instructions et devoirs de l'instructeur, de l'homme du rouleau et de l'homme de la locomobile, afin de s'en rendre bien compte, de pouvoir en contrôler l'exécution en connaissance de cause et de pouvoir faire son rapport en conséquence.

Vous devez, toutes les semaines, sous peine d'amende, remplir le blanc de rapport hebdomadaire qui vous est fourni et l'envoyer au Département tous les samedis soirs.

Dans chaque municipalité où vous faites une inspection, vous êtes tenu de vous adresser au surintendant ou conducteur des travaux nommé par cette municipalité, de même qu'à l'instructeur du gouvernement quand il y en a un.

Dans les municipalités qui ont leur propre outillage, si l'instructeur où le surveillant ne sont pas compétents ou ne font pas leur devoir, il faudra avertir le Département tout de suite par télégramme et donner des explications au long par le courrier suivant.

Les inspecteurs devront forcer le rouleur à faire le roulage sur la grande vitesse à part le roulage de la couche de la fondation.

Le rapport de chaque inspection devra se faire en trois parties sur trois formules spéciales.

#### **Note importante**

L'instructeur-inspecteur est un constructeur. Si cela est nécessaire, il doit se mettre à l'ouvrage lui-même avec l'instructeur et enseigner à ce dernier ce qu'il ne sait pas suffisamment, corriger sur place son organisation ou son travail, soit le travail fait, soit le travail en cours; il doit pour cela faire défaire et faire recommencer au besoin.



---

---

### Manière de faire les inspections

Il faudra faire l'inspection par sections de 200 pieds. Le chemin à macadamiser dans chaque municipalité devra être mesuré d'avance par l'instructeur en charge des travaux, et les sections de 200 pieds devront être déterminées en enfonçant en terre, à 18 pouces de profondeur, à tous les 200 pieds, des piquets assez larges pour pouvoir y marquer en gros chiffres le No des sections; la partie du piquet hors de terre ne devra pas dépasser 4 pouces; les piquets devront, autant que possible, être placés le long des clôtures pour empêcher les passants de les enlever.

Chaque section portera un numéro; c'est-à-dire que les premiers 200 pieds porteront le No 1; les deuxièmes 200 pieds, le No 2, et ainsi de suite. La série de numéros doit recommencer pour chaque chemin, route ou rue portant des noms différents.

Il faudra prendre beaucoup de précautions pour le premier piquet, c'est-à-dire prendre des points de repère exacts (maisons, poteaux de téléphone déjà numérotés, etc) que vous prendrez en note pour vous et que vous inscrirez sur votre rapport, afin que si ce premier piquet était déplacé on puisse le replacer exactement à la même place qu'il était au commencement des travaux.

Il faudra prendre les mêmes précautions pour le dernier piquet, et cela à chaque inspection. Il faudra s'assurer s'il n'a pas été déplacé; dans ce cas il faudra le replacer, et, s'il est enlevé, le remplacer par un autre qu'il faudra numéroter.

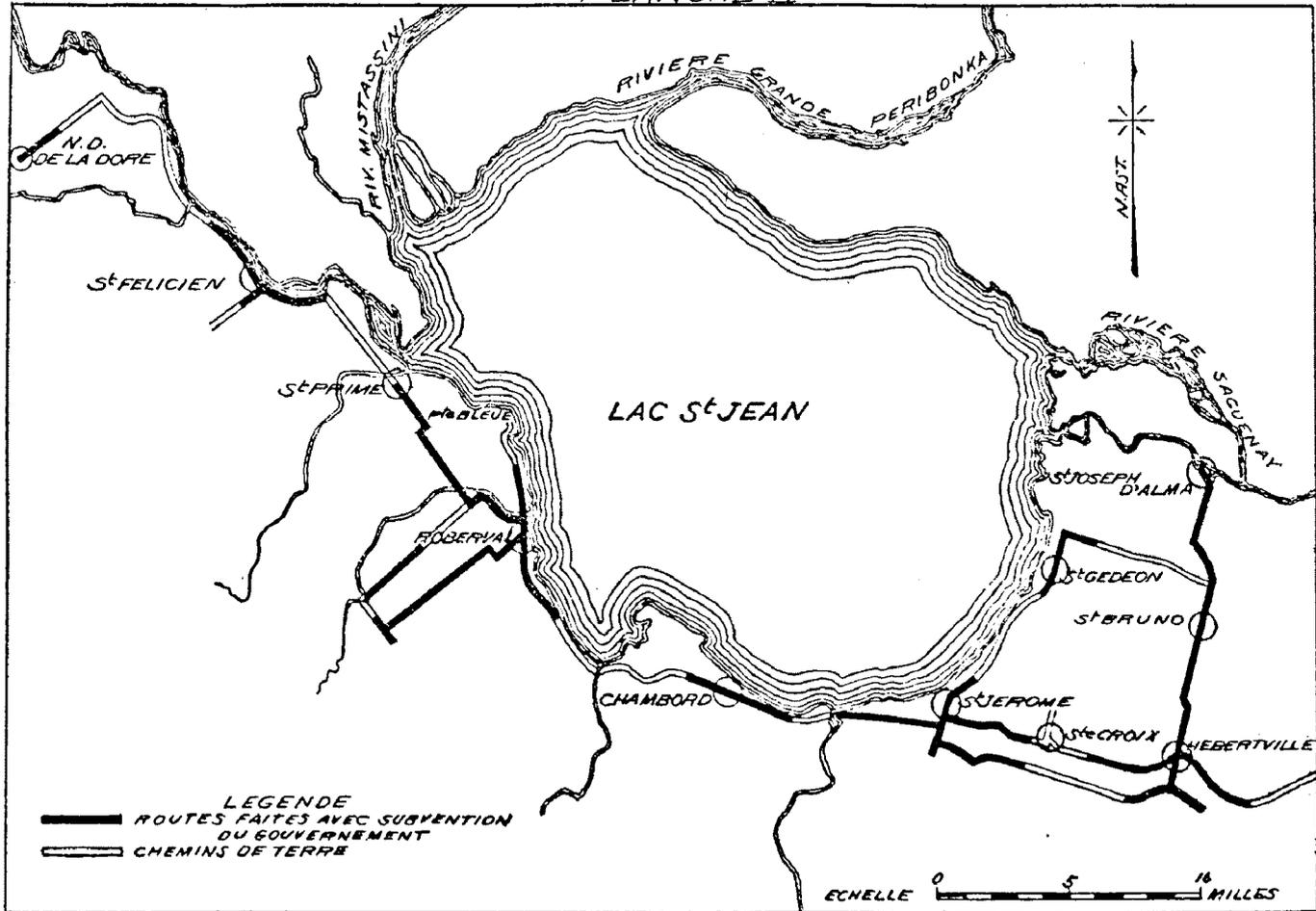
Ces précautions prises vous éviteront bien des embarras et vous serez en mesure de vous justifier s'il arrive des désaccords par rapport aux longueurs, soit avec la municipalité ou l'entrepreneur.

Ces mesures sont tellement importantes que l'inspecteur qui sera pris en défaut sera renvoyé sans explications.

L'instructeur a ordre de planter d'avance ces piquets; si toutefois il ne le faisait pas, l'inspecteur devra le faire. S'ils sont posés par l'instructeur, l'inspecteur devra les vérifier par lui-même et faire des corrections s'il y a lieu.

Il faudra répondre à toutes les questions contenues dans le rapport spécial. Chaque section est divisée, sur le plan, par des points, en cinq parties de 40 pieds, ce qui permettra d'indiquer presque exactement chaque détail de construction séparément.

PLANCHE IV



---

Chaque section de 200 pieds devra être soigneusement inspectée, et l'inspecteur devra, sur le plan, marquer, avec les dimensions, à leur place, les ponts, ponceaux, remblais, déblais, drains, murs en pierre, rivières, ruisseaux, décharges, chemins transversaux, courbes, maisons, granges, poteaux, etc., servant de points de repère, et les endroits dangereux. S'il est impossible de construire le chemin d'une manière convenable avec la largeur mentionnée au devis, l'inspecteur doit l'indiquer sur la section; enfin il doit dire tout ce qui peut être intéressant. Si l'inspecteur n'est pas capable de donner exactement les dimensions d'un endroit, il devra en avertir le Département.

Sur le plan de profil il faudra marquer, à leur place respective, l'épaisseur des deux couches de pierres cassées, l'épaisseur de la fondation, le bombement de la partie macadamisée, la pente de l'accotement jusqu'au fossé, la largeur entre la clôture et le fossé, la largeur et la profondeur du fossé, la largeur entre le fossé et le macadam, la largeur du macadam; les mesures entre les clôtures et le macadam doivent être prises et inscrites sur le plan en profil des deux côtés du macadam.

Voir si le chemin dans son ensemble est bien d'aplomb, s'il n'est pas onduleux, s'il n'y a pas trop de poussière; voir à ce que les dépressions ne soient pas corrigées avec de la poussière, que les couches de pierre soient bien roulées, que la grosseur de la pierre pour chaque couche soit conforme aux devis. (En général la couche de pierre No 2, couche d'usure, a un pourcentage trop grand de petites pierres). Voir à ce que chaque couche de pierre soit bien homogène, que le tout soit bien cimenté. Veillez aux accotements, qui sont généralement onduleux; ceci est dû à ce qu'on n'a pas assez durci l'encaissement avant de poser la fondation, ou qu'on a fait les fossés après la confection du macadam. Il faut être sévère sur ce point.

Voir si les ponts et les ponceaux sont bien posés avec une pente suffisante; voir si les murs en pierre sont bien faits et ont la pente suffisante; voir si les drains sont bien faits; voir si les fossés sont bien faits et ont la pente nécessaire et si les talus de ces fossés ont l'angle voulu; enfin indiquer tout ce qui manque pour rendre cette section complètement acceptable et conforme au devis. En résumé, si chaque section inspectée n'est pas complètement acceptable et de belle apparence, il faudra faire un trait rouge vis-à-vis les parties défectueuses de chaque section, comme cela est demandé dans les instructions relatives au rapport sur le plan, et

---

un trait bleu sur les parties complètement acceptables; mentionner et marquer sur le plan, avec les dimensions, les endroits où il faudrait des ponceaux, des remblais, des déblais, des garde-fous, des murs en pierre sèche, des élargissements, des redressements, des drains ainsi que les endroits où il y a des roches à miner, des endroits dangereux, des endroits où la fondation n'est pas suffisante, des travaux qui ne sont pas entrés au devis, des endroits où la fondation est plus épaisse que le demande le devis, et dire si cela est nécessaire. *A chaque inspection* il faudra passer sur les sections déjà inspectées, et si vous constatez des défauts, quand bien même ces sections auraient déjà été acceptées, il faudra détailler ce qu'il y a de défectueux pour chaque section, et dire ce qu'il faut faire pour la rendre acceptable.

Il est du devoir de l'inspecteur, non seulement de faire l'inspection et d'en faire rapport, mais de faire corriger sur place les défauts du chemin construit ou en cours de construction. L'inspecteur doit arrêter les travaux mal organisés, dire à l'instructeur comment s'y prendre, cela en détail, et lui donner des instructions par écrit. Copie de ces instructions doit être donnée au surveillant de la municipalité. (Tout ce qui précède est de rigueur; l'inspecteur qui manquera de s'y conformer sera passible d'une amende de \$5.00 pour chaque cas.)

L'inspecteur sera muni d'un cahier de notes fait spécialement avec des lignes divisées afin de prendre note, pour chaque municipalité de son district, des sections inspectées, des numéros des sections acceptables et de celles non acceptables, et des raisons pour lesquelles elles ne le sont pas, afin de pouvoir constater, aux inspections suivantes, si les ordres donnés pour faire les réparations ont été suivis. Enfin il doit prendre en note tout ce qu'il faut se rappeler dans les inspections suivantes. Il devra prendre 2 à 3 feuillets pour chaque municipalité. Il devra écrire le nom de la municipalité, le numéro de l'outillage, le numéro des sections inspectées et indiquer où finit cette inspection en faisant une croix à la dernière section inspectée et en mettant la date de l'inspection. Vis-à-vis les sections acceptables il devra marquer "O. K", vis-à-vis celles non acceptables il devra dire pourquoi.



*Exemple No 1.*

TABLEAU No 1

Municipalité de St-Charles, Co. Bellechasse.—Outillage No 3.—Nom du chemin.—Chemin du Roi.

1ERE INSPECTION, 8 MAI

ok.	Roulage.	ok.	Accotements.	ok.
1	2	3	4	5

A l'inspection suivante vous faites l'inspection des sections déjà inspectées. Si celles qui n'étaient pas acceptables ont été réparées comme vous l'avez ordonné, vous en prenez note en marquant "O. K." et la date de votre inspection.

*Exemple No 2* (dans l'espace de la première inspection).

TABLEAU No 2.

Municipalité de St-Charles, Co. Bellechasse.—Outillage No 3.—Nom du chemin.—Chemin du Roi.

1ERE INSPECTION, 8 MAI

2EME INSPECTION, 15 MAI

ok.	Roulage ok. 15 mai	ok.	Accote- ments ok. 15 mai	ok.	ok.	ok.	ok.	ok.	ok.
1	2		3	5	6	7	8	9	10

---

De cette façon vous constatez d'un coup d'œil qu'à la première inspection, le 8 mai, la section No 1 était acceptable, que la section No 2 manquait de roulage et que la section No 4 était défectueuse à cause des accotements onduleux, pas assez roulés ou manquant de pente, etc., et qu'à la deuxième inspection, en date du 15 mai, les sections inspectées à cette date, portant les numéros 6-7-8-9-10 sont toutes acceptables et que les sections 2 et 4 de la première inspection sont corrigées et acceptées.

La longueur totale des chemins macadamisés par les municipalités, durant la dernière saison, est de 214.93 milles.

### **Routes provinciales.**

#### **ROUTE MONTRÉAL-QUÉBEC.**

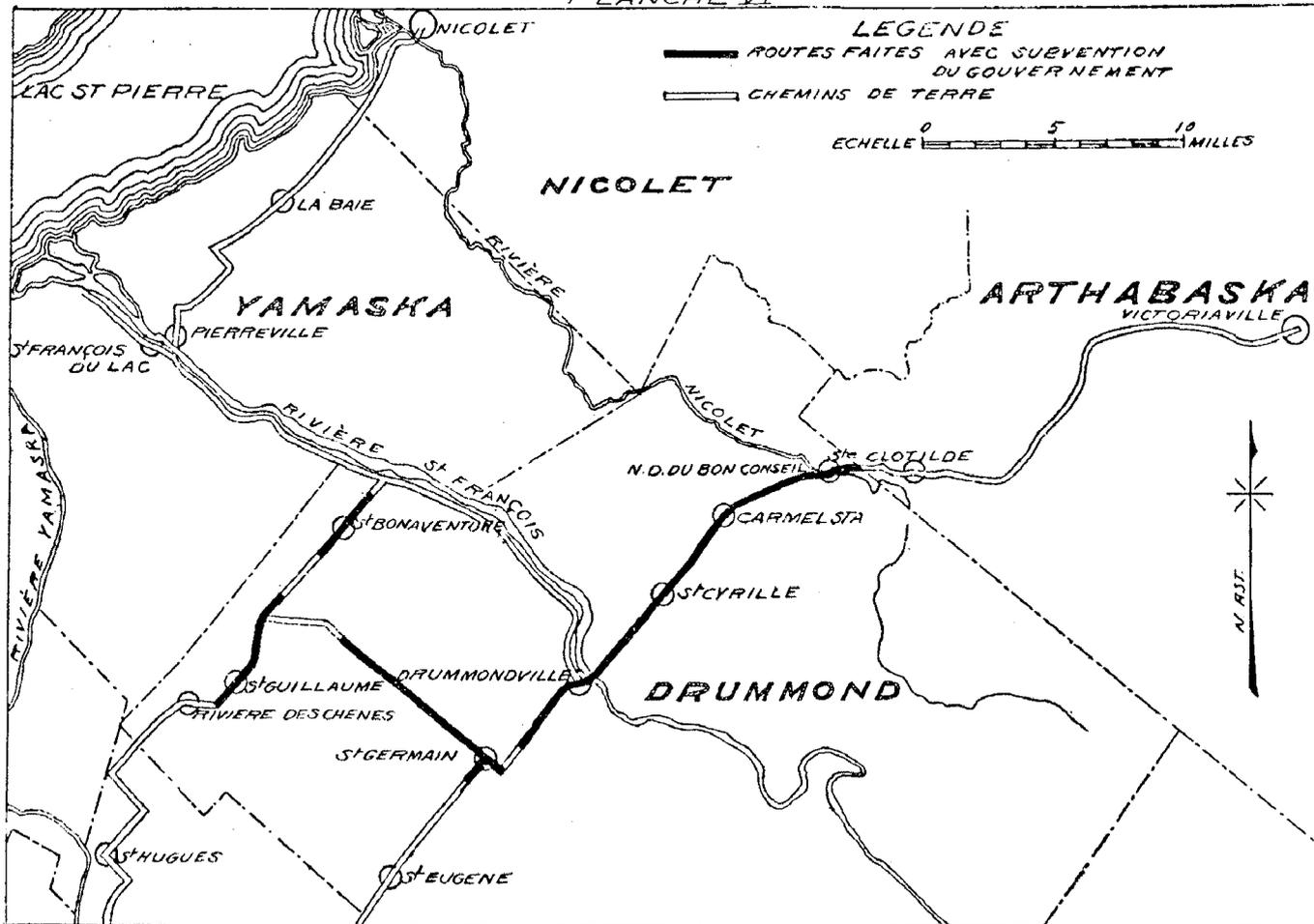
Cette grande artère, qui fait déjà l'admiration des touristes, et qui est d'une valeur incontestable pour la région agricole qu'elle sillonne, est à la veille d'être complétée. Il n'en serait même resté que quelques milles à macadamiser si, en plein travail, au mois de juillet, nous n'avions dû interrompre la construction sur une distance de plusieurs milles à cause de la nature instable du terrain. Sur cette longueur il a fallu faire un drainage spécial pour empêcher l'eau des terrains supérieurs de communiquer avec le chemin; l'action de ce drainage demande un certain temps pour se faire sentir et offrir des certitudes; nous espérons, je pourrais dire nous sommes sûrs que, dès le mois de mai prochain, les effets attendus se seront produits et nous permettront de terminer notre tâche. Voici un état détaillé des longueurs faites et à faire:

Division est:

Sur la division est, qui s'étend sur une longueur de 48.37 milles, entre l'extrémité du chemin à barrières, dans la municipalité de Saint-Augustin, comté de Portneuf, et la rivière Batiscan, tous les travaux sont terminés, à part la côte Donnacona-Ouest, dont la longueur est de 2032 pieds; 835 pieds dans la côte Donnacona-Est et la côte du Cap-Santé, dont la longueur est de 1460 pieds.

Dans la municipalité de Sainte-Anne, 800 pieds ont été faits en béton.

PLANCHE VI



Sur ces trois parties de la route, il reste le macadam à poser, soit une longueur de 0.82 mille. Il a fallu attendre à l'an prochain pour permettre aux remblais de se tasser.

Division centre:

Batiscan: 4.36 milles de macadam terminé; 0.9 mille à faire.

Champlain: 6.03 milles de macadam terminé; 1.78 mille à faire.

Cap-de-la-Madeleine: 3.2 milles de béton terminé; 1.79 mille de macadam terminé et 1.55 mille de macadam à faire. Fondations posées sur une longueur de 0.25 mille.

Trois-Rivières: 2.11 milles de macadam terminé; 1.22 mille de béton terminé.

Pointe-du-Lac: 0.95 mille de macadam terminé; 0.9 mille de macadam à faire; 4.07 milles de béton terminé; 2.1 milles de béton à faire.

Yamachiche: 1.81 mille de rocmac terminé; 4.8 milles de macadam terminé et la fondation posée sur le mille qui reste.

Louiseville, paroisse: 3.31 milles de rocmac terminé et 2 milles de macadam terminé.

Louiseville, ville:  $\frac{1}{2}$  mille à faire.

Maskinongé: 4.37 milles de macadam terminé et un mille à faire.

En tout, 26.41 milles de macadam terminé, 6.63 milles à faire, 5.12 milles de rocmac terminé, 8.49 milles de béton terminé, 2.10 milles à faire. Les fondations ont été posées sur une longueur de 1.25 mille.

Division ouest:

La longueur de cette division est de 49 1-3 milles. Dans la municipalité de Charlemagne, tout est complètement terminé. Longueur, 1.11 mille. Dans Saint-Paul-l'Ermite, tout est terminé. Longueur, 3.62 milles.

Dans l'Assomption, paroisse, tout est terminé. Longueur, 4.76 milles.

Dans l'Assomption, village, tout est terminé. Longueur, 1.46 mille.

Dans St-Sulpice, tout est terminé sur une longueur de 4.68 milles.

---

Il reste à achever 0.89 mille, sur laquelle partie les fondations sont posées.

Dans Lavaltrie, tout est complètement terminé. Longueur, 4.81 milles.

Dans Lanoraie, il y a 0.1789 mille de terminé et les fondations sont posées sur le reste du parcours, excepté sur une longueur de 4400 pieds.

Dans Berthier, paroisse, 3.89 milles sont terminés et les fondations sont posées sur le reste du parcours.

Dans Berthier, ville, 4200 pieds de béton sur une largeur de 20½ pieds et 1050 pieds de macadam sont terminés; la fondation est posée sur 800 pieds.

Dans St-Cuthbert, il y a 1.1392 mille de terminé. Les fondations sont posées sur le reste du parcours.

Dans St-Barthélémi, il y a 1.1420 mille de terminé. Les fondations sont posées sur le reste du parcours.

En tout, 27.94 milles sont complètement terminés et les fondations sont posées sur le reste du parcours. Savoir, 20.56 milles. Il n'y a que 4400 pieds sur lesquels rien n'a été fait.

### ROUTE LÉVIS-JACKMAN

Pour terminer cette route, qui s'étend sur 90.15 milles entre Lévis et la frontière, il reste 14.39 milles de mise en forme et de gravelage, chose facile à faire en moins d'une saison, et qui nous fait espérer de livrer en entier cette voie de communication à la circulation au cours de 1916. Le pays qu'elle traverse est très accidenté: malgré la somme énorme de travail que représentent six mois bien employés, l'observateur superficiel, qui trop souvent ne voit que le résultat tangible, est porté à manifester son impatience. Il n'en va pas de même pour celui qui sait ce que signifie la réduction à 5 ou 6% de rampes qui ont 15, 20, et parfois 25%. D'ailleurs, pour ce qui est de cette route, la réduction des rampes et les changements de tracés faits en vue d'éviter les inondations, à l'Enfant-Jésus en particulier, se sont compliqués de la difficulté d'obtenir le terrain nécessaire. Pour établir la nouvelle voie, il a fallu se

---

procurer une langue de terre dont la compagnie du Québec Central devait avoir éventuellement besoin pour ses cours et voies d'évitement: d'où pourparlers, nouveaux tracés plusieurs fois modifiés, discussions avec d'autres propriétaires adjacents que chaque nouveau tracé affectait de diverses manières, puis, après accord, passation de contrats avec la compagnie, les dits contrats sujets à ratification par la compagnie du Pacifique Canadien. Tout cela prend du temps, et, ne l'oublions pas, la saison de confection des chemins ne dure pratiquement que 100 jours.

En dépit de ces contretemps, nous avons amélioré, cette année, 19.78 milles de cette route, ce qui, avec le travail fait l'an dernier, porte à 66.28 milles le total fait depuis le commencement des travaux. En outre nous l'avons entretenue dans toute sa longueur, faisant en cela une expérience très concluante sur le bon marché relatif et sur l'efficacité complète d'un entretien suivi des chemins gravelés.

### ROUTE SHERBROOKE-DERBY LINE

De Sherbrooke à la frontière, à Derby Line, dans le Vermont, cette route a environ 32 milles. Nous en avons macadamisé (macadam au tarvia) 6.66 milles, et le reste, 23.24 milles, a été gravelé (une petite longueur, dans le village de Rock-Island, a été gravelée au tarvia). La route Sherbrooke-Derby Line traverse un pays enchanteur, elle longe le beau lac Massawippi, et elle constitue, tant pour les cultivateurs de la région que pour les touristes des Etats-Unis une amélioration déjà pleine d'avantages et pleine de promesses. Comme sur la route Lévis-Jackman, il s'était présenté là des difficultés nombreuses. Dès le printemps dernier ces difficultés ont pu être réglées, les entrepreneurs se sont mis à la besogne, et dans une seule saison une autre artère a été construite.

### ROUTE CHAMBLY

Cette route, longue d'environ 20 milles, est maintenant terminée. Elle a été construite par les municipalités intéressées d'abord au moyen de subventions sous le régime de la loi de 1911, puis au moyen d'allocation



2.—Route Montréal-Québec.—St-Cuthbert (Berthier). Macadam fait en 1915.

---

tions sous le régime de la loi de 1912. Elle offre une communication directe entre Montréal et la frontière, par St-Jean.

### ROUTE EDOUARD VII

La loi des bons chemins, 1912, décrète que les routes provinciales, une fois construites, restent ou deviennent la propriété des municipalités qu'elles traversent. Aux propriétaires des chemins incombe leur entretien. Il est peu de municipalités qui comprennent parfaitement ce devoir. Nous avons dû y suppléer, pour ce qui est de la route Edouard VII. Nous avons d'abord refait le bombement, que la circulation d'un grand nombre d'automobiles, (souvent 600 à 700 par jour) avait détérioré, et nous avons ainsi rendu la voie parfaitement passable durant toute la saison; puis, à la fin de la saison, une fois fait ce travail préliminaire, nous avons commencé à appliquer un tapis asphalté. Dès que la température le permettra, nous continuerons ce travail.

#### **Ponceaux, cours de Richmond, routes projetées, etc., etc.**

Je ne m'attarderai pas à cette revue des divers travaux et affaires de mon ministère. Je citerai brièvement encore les nombreux travaux spéciaux dont le détail est donné plus loin, le remplacement des petits ponts de bois subventionné comme d'habitude, le cours de confection de macadam, donné cette année à Richmond et qui fut suivi pendant six jours par un grand nombre d'instructeurs, d'inspecteurs du ministère et d'autres personnes venues de toutes les parties de la province, puis enfin les demandes constantes que l'on nous fait de construire de nouvelles routes provinciales. Ces demandes prennent parfois une forme qui les rend particulièrement intéressantes. Par exemple un groupe d'hommes d'affaires des villes de Trois-Rivières, de Shawinigan et de Grand'Mère nous a dernièrement proposé de fournir la moitié de la somme que coûtera la construction d'une route destinée à relier ces trois centres industriels. En général les propositions ne sont pas encourageantes à ce point; cependant nous nous faisons un devoir de les étudier toutes avec soin et de rechercher les moyens à prendre pour les mettre à exécution lorsque les circonstances favorables nous le permettront.

La question des routes provinciales nous amène naturellement à considérer celles des grandes voies ininterrompues, et, à ce sujet, il est curieux de rapprocher les faits que nous avons aujourd'hui sous les yeux des opinions émises un peu partout, il y a trois ans, sur l'opportunité pour le gouvernement de faire lui-même tous les chemins de la province. A cela nous avons deux réponses. La première était une objection: nous prétendions qu'avec 45,000 milles environ de chemins de toutes sortes, et des ressources financières limitées, il était insensé pour une province de songer à mettre un tel fardeau sur le peuple. En deuxième lieu, nous disions que l'initiative des contribuables réussirait à créer des réseaux partiels qui, ajoutés les uns aux autres, seraient des routes régionales. Nous voulions aussi collaborer, comme gouvernement, à cette œuvre des municipalités et c'est pourquoi nous avons construit nous-mêmes des routes provinciales.

En jetant les yeux sur les planches intercalées dans le présent rapport (section I), on constatera que nos prévisions se sont réalisées. La planche I montre une communication entre Pointe-Fortune, sur la frontière de l'Ontario, et Saint-Joseph-de-Soulanges, d'un côté, ou Montréal, de l'autre. Sur ce parcours de plus de 50 milles, il n'y a guère que 4 ou 5 milles d'interruption, et cette solution de continuité disparaîtra infailliblement dès la reprise des travaux. Ces routes améliorées par les municipalités, grâce aux allocations fournies par le gouvernement, constituent un tronçon qui relie la province de Québec à la province d'Ontario et nous donnent non seulement sur cette dernière, mais sur toutes les provinces du Dominion, sauf peut-être la Colombie-Anglaise, une avance considérable dans l'exécution du grand projet de route transcontinentale dont on parle tant aujourd'hui. La route qu'on pourrait appeler "Pointe-Fortune-Soulanges" ou "Pointe-Fortune-Montréal", se bifurque à Montréal et se relie à Rouse's Point, ou à St-Jean, par Longueuil, (planche III), ou encore à Québec, ou encore à Jackman, ou encore à Berthier, comté de Bellechasse, (planche II). Du reste, elle se relie avec un grand nombre de points importants rattachés eux-mêmes à Montréal par les routes qui rayonnent autour de cette ville, (planche III), ou encore à St-Antoine-Abbé, dans le comté de Château-guay, (planche V), par la route Edouard VII, St-Constant, St-Rémi, Ste-Clotilde et St-Chrysostôme. De ce dernier côté, il ne manque qu'environ cinq milles pour compléter le tronçon. Sur la planche V,

---

au travers des nombreux réseaux dont sont couverts les comtés de Châteauguay, de Huntingdon, de Beauharnois, de Laprairie et de Napierville, notons d'abord une route régionale complète entre St-Antoine-Abbé (comté de Châteauguay) et Montréal, (à Laprairie, par la route Edouard VII), route d'autant plus importante et intéressante qu'elle dessert toute une population de maraîchers pour qui un chemin macadamisé est une source de profits énormes. Remarquons ensuite une autre route régionale entre Huntingdon (village) et Dundee, puis la frontière; à celle-ci il ne manque plus qu'un mille et demi environ.

Comme le fait voir la planche III, il y a une route complète entre la ville de Terrebonne et St-Jean, P. Q., par le comté de Laval, Montréal, et la route Chambly; Terrebonne se relie encore à Sainte-Angèle, Rouville, ou à Marieville par les mêmes réseaux. La même planche III, montre aussi une route entre Ste-Thérèse et Montréal, puis les autres points déjà mentionnés

Attirons l'attention sur une route (planche II), entre Berthier, (Bellechasse) et St-Henri-de-Lévis, et par conséquent entre Berthier et Jackman (par la route Lévis-Jackman), entre Berthier et Québec, (par le chemin de la commission), entre Berthier et Stoneham, le Lac Beauport et Notre-Dame-des-Laurentides

Sauf une petite interruption de quatre milles environ, Notre-Dame du Bon-Conseil (Drummond) communique avec St-Guillaume-de-Yamaska (planche VI)

Enfin, au Lac-St-Jean, (planche IV), St-Joseph-d'Alma est relié à Chambord par une route presque complète, puis à Hébertville et à Saint-Jérôme.

Je pourrais signaler d'autres tronçons; je me contenterai de citer une autre voie de communication, complète à peu de chose près, entre Valleyfield et Malone, Etat de New-York

Nos routes provinciales complètent les routes régionales dont je viens de parler; il serait peut-être plus juste de dire que, sur l'immense canevas de la province, elles sont les lignes maîtresses auxquelles sont venues et viendront se joindre les lignes secondaires tracées par les municipalités. Les planches contenues dans ce rapport ne font pas voir toutes les routes améliorées de la province, ni même toutes celles des

régions qu'elles couvrent, ce n'est pas là leur objet; elles ne font qu'indiquer jusqu'à quel point nos prévisions étaient justes. En y attirant l'attention, mon but n'est pas d'en faire une gloire au gouvernement seul, car, si nous avons quelque mérite, nous voulons le partager loyalement avec le contribuable, pour qui nous avons travaillé et qui nous a si intelligemment secondés.

A ces considérations j'ajoute les quelques chiffres suivants:

- ¶ En 1915, il a été fait, dans la province, sous la direction et avec l'aide du gouvernement, **295.60** milles de macadam (routes municipales et provinciales).
- ¶ En 1915, il a été fait, dans la province, sous la direction et avec l'aide du gouvernement, **140.70** milles de gravelage (routes municipales et provinciales).
- ¶ En 1915, le ministère de la voirie a fait faire **2,220** inspections de toutes catégories.
- ¶ Depuis 1911, il s'est fait, dans la province, sous le contrôle du gouvernement, **1,173.10** milles de macadam et **494.57** milles de gravelage, soit **1,667.67** milles de chemins améliorés d'une manière permanente.
- ¶ Depuis 1911, le gouvernement de la province a payé, tant pour entretien et amélioration de chemins de terre que pour confection de macadam et de gravelage et frais d'administration de la voirie **\$14,584,681.12.**

Respectueusement soumis,

J.-A. TESSIER,

*Ministre de la voirie.*

Québec, 31 décembre 1915.

$$\begin{array}{r}
 295.60 \\
 140.70 \\
 \hline
 436.30
 \end{array}$$



3.—Route Montréal-Québec.—Donnacona (Portneuf). Macadam fait en 1915.

SECTION 2  
CHEMINS DE TERRE

LISTE DES MUNICIPALITÉS QUI, DURANT L'EXERCICE 1914-15, 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 1914 OU ANTÉRIEUREMENT.

Subventions totales :

Entretien des chemins, Art.	2012,	(50% à \$400)	\$58,643.21
“ “ “	2012,	(40% à \$200)	3,073.11
“ “ “	2014,	(75% à \$600)	2,183.62
“ “ “	2015,	(50% à \$200)	11,869.85
“ “ “	2019,	(50% à \$400)	12,000.00
“ “ “	2019,	(40% à \$200)	1,841.30

Le détail de ces sommes est donné aux comptes publics du même exercice

N.-B.—Les travaux d'amélioration permanents consistent dans le déblai dans le roc, le drainage, l'abaissement des côtes, l'allongement des courbes, le creusage de nouveaux fossés, la construction de ponceaux de moins de 8' d'arche, etc., sans y comprendre les travaux de macadamisage ou de gravelage.

Les travaux d'entretien ordinaire consistent à remplir les ornières, arrondir le chemin en se servant de la machine à chemins ou de la gratte, nettoyer les fossés, réparer les ponceaux de moins de 8' d'arche, enlever les pierres, etc.

MUNICIPALITÉS	Longueur entretenue	Longueur sur laquelle on a fait des améliorations permanentes
ARGENTEUIL	Milles	Milles
Morin, canton.....	31	
ARTHABASKA		
Warwick, canton (1913).....	50	1.81
“ (1914).....	18	3.50
Cartierville, village.....		0.72

MUNICIPALITÉS	Longueur entretenu	Longueur sur laquelle on a fait des amé- liorations manentes
<b>BAGOT</b>		
	Milles	Milles
Saint-Liboire.....	4.58	1
Saint-Théodore-d'Acton.....	5	0.50
<b>BEAUCE</b>		
Saint-Joseph, village (1913).....	2.50	1.50
"          "          (1914).....	3.50	0.75
L'Enfant-Jésus.....	12	0.51
Lambton, paroisse.....	31	1
Saint-Théophile.....	.....	6
Saint-Ephrem.....	28	2
Sacré-Cœur-de-Jésus, village.....	6	1
<b>BEAUHARNOIS</b>		
Saint-Stanislas-de-Kostka.....	19	2
<b>BERTHIER</b>		
Ste-Geneviève (1913).....	9.50	
"          "          (1914).....	9.50	
Saint-Gabriel-de-Brandon.....	.....	1.01
<b>BELLECHASSE</b>		
Saint-Raphael (1913).....	9.02	5.45
"          "          (1914).....	5	
Saint-Valier (1913).....	8	1
"          "          (1914).....	2	1
Saint-Gabriel-de-la-Durantaye.....	10	4
<b>BONAVENTURE</b>		
Saint-Jean-l'Evangéliste.....	0.91	0.91
Escuminac.....	1.82	0.96
Musseleyville.....	13.25	1.75
Saint-Godefroy.....	2	
Mann, canton.....	2	

MUNICIPALITÉS	Longueur entretenu	Longueur sur laquelle on a fait des amé- liorations permanentes.
	Milles	Milles
<b>BROME</b>		
Bolton-Ouest (1913).....	55	5
" (1914).....	40	1
Eastman, village (1913).....	4.50	4.50
" (1914).....	5.50	
Potton, canton.....	115	1
Farham, partie-est, canton (1913).....	80	7
" " (1914).....	80	1
<b>CHAMBLY</b>		
Saint-Basile-le-Grand.....	18	1
<b>CHAMPLAIN</b>		
Saint-Narcisse.....	9	1
<b>CHARLEVOIX</b>		
Saint-Irénée (1913).....	2.85	
" (1914).....	2.36	5.75
<b>CHATEAUGUAY</b>		
Très-Saint-Sacrement.....	35	
Sainte-Philomène.....	21	1
<b>CHICOUTIMI</b>		
Saint-Dominiques-de-Jonquières (1913).....	8	4
" " (1914).....	3	3
Saint-Fulgence.....	6	4
Saint-Ambroise.....	18	5
Saint-Louis-Nazaire.....	15.50	1

MUNICIPALITÉS	Longueur entretenu	Longueur sur laquelle on a fait des amé- liorations permanentes
	Milles	Milles
<b>COMPTON</b>		
Hereford, canton (1913).....	40	4
“ (1914).....	34	1.50
Sawyerville, village (1913).....	12	
“ (1914).....	5.75	0.25
Saint-Isidore-d'Auckland (1913).....	25	
Clifton, canton (1913).....	20	
Lingwick, canton.....	60	
Emberton.....	7.75	2.50
Whitton-Nord, canton.....	4	25
Clifton-Est, canton.....	44	1
Hampden, canton.....	20	15
Eaton, canton (1913).....	100	0.50
Newport, canton.....	80	3
Sainte-Edwidge-de-Clifton.....	44	1
Westbury, canton.....	32.50	4
Chesham, canton.....	31	
Bury, canton.....	42.50	1
<b>DEUX-MONTAGNES</b>		
Saint-Augustin.....	11.50	3.50
<b>DORCHESTER</b>		
Saint-Isidore.....	15	0.50
Saint-Maxime.....	5	0.14
Saint-Anselme.....	14	
Sainte-Hénédiine.....	3	2
<b>DRUMMOND</b>		
Wickham, canton.....	39	
Durham-Sud, canton (1913).....	72	72
“ (1914).....	58	10
Kingsey, canton.....	33	3
Kingsey-Falls.....	32	1.50



4.—Route Sherbrooke-Derby Line.—Macadam au tarvia fait en 1915, près du pont Comstock.

MUNICIPALITÉS	Longueur entretenu	Longueur sur laquelle on a fait des amé- liorations manentes
	Milles	Milles
Durham, canton.....	30	1.75
L'Avenir.....	58	10
FRONTENAC		
Winslow-Nord, canton (1913).....	29	2
" " (1914).....	27	0.91
Gayhurst, Sud-Est, canton (1913).....	13	1
" " (1914).....	14	1
Resborough & partie Marlow, canton.....	40	2
Gayhurst, canton.....	32.50	1.50
Saint-Léon-de-Marston.....	5.25	4.25
Saint-Augustin-de-Woburn.....	26	0.50
Marston-Sud, canton.....	17.50	2.50
Saint-Sébastien-d'Aylmer.....	20	1
Ditchfield & Spaulding, cantons.....	51.75	0.25
Marston, canton (1913).....	20	4
" (1914).....	14	0.25
GASPÉ		
Sainte-Adélaïde-de-Pabos (1913).....	25	10
" " (1914).....	10	
Baie-Nord & Sydenham-Sud.....	0.28	0.50
HUNTINGDON		
Hemmingford, canton (1913).....	61	1
Saint-Anicet.....	6	5
IBERVILLE		
Saint-Alexandre.....	26	1
ILES-DE-LA-MADELEINE		
Havre-aux-Maisons.....	5.75	0.50
Havre-Aubert.....	9	2.50
Grosse-Ile.....	2	1.25

MUNICIPALITÉS	Longueur entretenue	Longueur sur laquelle on a fait des améliorations permanentes.
	Milles	Milles
<b>JOLIETTE</b>		
Saint-Ambroise-de-Kildare.....	10	1
Sainte-Emélie-de-l'Energie.....	17	1
Saint-Paul-de-l'Industrie.....	11	5
<b>KAMOURASKA</b>		
Saint-Pacôme.....	27.25	0.75
Sainte-Hélène.....	1	1
Saint-André.....	33	0.50
Rivière-Ouelle.....	6.50	
<b>L'ISLET</b>		
Saint-Roch-des-Aulnaies.....	6	
Bonsecours, village.....	2	
<b>LABELLE</b>		
Portland, canton (1913).....	17	1.50
La Minerve, canton.....	8.50	.36
Buckingham, canton.....	50.75	2
Portland, canton (1914).....		5.50
Plaisance.....		3
<b>LAC-SAINT-JEAN</b>		
Hébertville, paroisse.....	10	1
Normandin, canton.....	19	1
Péribonka.....	2.50	0.50
Saint-Bruno.....	9	
Saint-Amédée.....	4	0.54
Saint-Joseph-d'Alma.....	25	5
Saint-Gédéon.....	17	1
Saint-Hedwidge.....	9	1.50
N.-D.-d'Hébertville, village.....	2.69	2.69

MUNICIPALITÉS	Longueur entretenue	Longueur sur laquelle on a fait des améliorations permanentes
	Milles	Milles
Saint-Félicien, paroisse . . . . .	8	8
Saint-Méthode . . . . .	15.75	1.23
Saint-Prime, paroisse . . . . .	33	
Saint-Henri-de-Taillon . . . . .	7	2
Saint-Louis-de-Métabetchouan . . . . .	15	
Saint-François-de-Sales . . . . .	18	
Saint-Michel-de-Mistassini . . . . .	6	10
<b>L'ASSOMPTION</b>		
Saint-Lin (1913) . . . . .	10.50	
" (1914) . . . . .	13.27	
Saint-Henri-de-Mascouche (1913) . . . . .	8	0.87
" " (1914) . . . . .	10	1
Saint-Roch-l'Achigan, paroisse . . . . .	61.50	2.57
<b>LÉVIS</b>		
N.-D.-du-P.-S.-de-Charny . . . . .	5	
Sainte-Hélène-de-Breakeyville (1913) . . . . .	7	
Saint-Joseph-de-Lévis . . . . .	2	1
Saint-Romuald . . . . .	10	
Saint-Nicolas-Sud . . . . .	7	1.27
<b>LOTBINIÈRE</b>		
Leclercville, village (1913) . . . . .	3	0.50
" " (1914) . . . . .	3	
Sainte-Emélie (1913) . . . . .	1.67	17
" (1914) . . . . .	11	5
Sainte-Croix (1913) . . . . .	13	
" (1914) . . . . .	1.43	1.46
Saint-Flavien, village . . . . .	2.58	0.54
Sainte-Agathe . . . . .	4	4
Deschailions, village (1913) . . . . .	2.54	
" " (1914) . . . . .	3.74	3.20
Saint-Narcisse . . . . .	6	1.45

MUNICIPALITÉS	Longueur entretenu	Longueur sur laquelle on a fait des amé- liorations manentes
	Milles	Milles
Saint-Louis.....	15	1.50
Saint-Flavien, paroisse.....	3.25	1
Saint-Agapit-de-Beaurivage.....	1.89	1
Saint-Edouard.....	10	1.30
<b>MASKINONGÉ</b>		
Saint-Paulin (1913).....	6	1.50
“ (1914).....	6	2
<b>MATANE</b>		
Saint-Pierre-du-Lac (1913).....	4.75	8.50
“ “ (1914).....	19	1.50
Sainte-Marie-de-Sayabec.....	21	2.50
Sainte-Flavie, paroisse.....	2.76	1.01
<b>MEGANTIC</b>		
Somerset-Sud, canton (1913).....	3.50	1.
“ “ (1914).....	3.50	1.08
Saint-Antoine-de-Pontbriand.....	27	1
Irlande-Nord, canton.....	30	1
Somerset-Nord.....	4.75	5.25
Halifax-Sud, canton.....	21	1
Bernierville, village.....	0.37	0.37
Irlande-Sud, canton.....	35	1.50
Leeds, canton.....	71	10
Notre-Dame-de-Lourdes.....	6	4
Saint-Pierre-Baptiste.....	31	0.50
<b>MISSISQUOI</b>		
Durham, canton (1913).....	1.30	
Frelighsburg, village (1913).....	2.50	
“ “ (1914).....	2.50	
Saint-Armand-Est.....	60	
Stanbridge, Station.....	20	1.23
Cowansville, village.....	1	5

MUNICIPALITÉS	Longueur entretenu	Longueur sur laquelle on a fait des amé- liorations permanentes.
	Milles	Milles
<b>MONTCALM</b>		
Saint-Jacques-l'Achigan, paroisse (1913).....	11	
Lussier, canton.....	3	0.72
<b>MONTMAGNY</b>		
Montminy, canton.....	11	1
Cap-Saint-Ignace.....	65	5
Berthier.....	9.	2.18
<b>MONTMORENCY</b>		
Sainte-Brigitte-de-Laval (1913).....	26	7
" " (1914).....	36	1.05
Beaulieu, village.....	4	4.07
Saint-Joachim.....	6	1
<b>NAPIERVILLE</b>		
Saint-Edouard.....	21	0.28
<b>NICOLET</b>		
Précieux-Sang (1913).....	27	
" (1914).....	20	1.63
Saint-Jean-Baptiste (1911).....	13.60	
" (1912).....	13.60	
" (1913).....	13.60	
Saint-Pierre-les-Becquets.....	21.50	0.50
Sainte-Angèle-de-Laval.....	11	1
Laval, village.....	0.80	
Saint-Samuel-de-Horton.....	4.36	2.68

MUNICIPALITÉS	Longueur entretenu	Longueur sur laquelle on a fait des amé- liorations permanentes
	Milles	Milles
<b>OTTAWA</b>		
Masham-Sud, canton.....	29	
Northfield, canton.....	3.50	1
Maniwaki, canton.....	3	1
Aylwin, canton.....	39.50	10.50
Hincks, canton.....	45.50	1
Hull-Sud, canton.....	5	6
Hull-Ouest, canton.....	40	
Templeton-Ouest, canton.....	34	5
Low, canton.....	63.50	
<b>PONTIAC</b>		
Guérin, canton (1913).....	3	1
Chichester, canton (1913).....	20	4
" (1914).....	20	2.50
Quyion, village (1912).....	7.75	
" (1913).....	7.75	
Clarendon, canton (1913).....	20	
Waltham & Bryson, cantons.....	20	4
<b>PORTNEUF</b>		
Saint-Basile (1913).....	6.50	5
Saint-Casimir (1913).....	8	1
Sainte-Catherine (1913).....		13.25
" (1914).....	13.25	
Notre-Dame-de-Portneuf, paroisse (1913).....	30.75	3.25
Saint-Joseph-de-Deschambault.....	13	0.18
<b>QUEBEC</b>		
Notre-Dame-des-Laurentides (1913).....	12	
Giffard, village (1913).....	1.50	
" (1914).....	1.50	0.21

MUNICIPALITÉS	Longueur entretenu	Longueur sur laquelle on a fait des amé- liorations permanentes
	Milles	Milles
Saint-Gabriel-Ouest. ....	35	
Saint-Gabriel-de-Valcartier.....	20	
Saint-Ambroise.....	4	6
<b>RICHMOND</b>		
Windsor, canton (1913).....	25	20
" (1914).....	40	40
Saint-Georges-de-Windsor (1913).....	52	
" " (1914).....	51	
Melbourne & Brompton Gore.....	100	0.50
Brompton, canton.....	46	4
Cleveland, canton.....	140	
<b>RICHELIEU</b>		
Saint-Roch.....	2.80	
Saint-Ours, paroisse.....	12	1
<b>RIMOUSKI</b>		
Notre-Dame-du-Sacré-Cœur.....	16	1
Sainte-Cécile-du-Bic.....	35.50	1.50
Sainte-Blandine.....	6	1
Saint-Donat.....	35	
<b>ROUVILLE</b>		
Sainte-Angèle-de-Monnoir.....	17	
Sainte-Marie-de-Monnoir.....	34	1
Saint-Hilaire, paroisse.....	19	1
<b>SAINT-HYACINTHE</b>		
Saint-Charles, paroisse (1913).....	26	5
" " (1914).....	26	3
La Présentation.....	38.50	1
Sainte-Marie-Madeleine.....	21	3

MUNICIPALITÉS	Longueur entretenu	Longueur sur laquelle on a fait des amé- liorations permanentes.
	Milles	Milles
<b>SAINT-JEAN</b>		
Saint-Valentin (1913).....	15.75	15.75
<b>SAINT-MAURICE</b>		
Saint-Boniface (1913).....	1	7
Baie Shawinigan, village (1913).....	1.75	0.75
“ “ (1914).....	1	1
<b>SHEFFORD</b>		
Sainte-Pudentienne, paroisse (1913).....	52	1.27
“ “ (1914).....	50	
Sainte-Pudentienne, village (1913).....	3	
“ “ (1914).....	3	0.50
Granby, canton (1913).....	124	1.50
Saint-Alphonse.....	25	1
Stukely-Nord, partie-est.....	15.50	1
Ely, canton, partie-est.....	15	1
Ely, canton.....	55	
<b>SOULANGES</b>		
Saint-Joseph de Soulanges, paroisse (1912).....	30	5
<b>SHERBROOKE</b>		
Orford, canton (1913).....	75	
“ (1914).....	73	7
Compton, canton.....	190	1
Saint-Elie-d'Orford.....	39	1
Ascot Corner.....	50	0.50
<b>STANSTEAD</b>		
Barford, canton (1912).....	70	
Barnston, canton.....	200	7



5.—Route Edouard VII.—Paroisse de Napierville (Napierville). Chemin traité au fluxphalte (de haut en bas) (a) Balayage du chemin au moyen de la balayeuse mécanique; (b) application du fluxphalte au moyen du distributeur à pression; (c) pose du gravier sur le fluxphalte; (d) chemin terminé.]

MUNICIPALITÉS	Longueur entretenu	Longueur sur laquelle on a fait des amé- liorations permanentes.
	Milles	Milles
<b>STANSTEAD—(suite)</b>		
Beebe Plain, village . . . . .	4	1
Sainte-Catherine-de-Hatley . . . . .	22	1.50
Hatley, village . . . . .	10	1.30
Hatley-Nord, village . . . . .	10	
<b>TÉMISCAMINGUE</b>		
Saint-Edouard-de-Fabre . . . . .	13	22
<b>TÉMISCOUATA</b>		
St-George-de-Cacouna (1913) . . . . .	2	21
" " (1914) . . . . .	22	1
Saint-Jean-Baptiste-de-l'Île-Verte . . . . .	42	0.72
Bégon, canton . . . . .	41.50	0.50
Notre-Dame-du-Portage . . . . .	17	1.50
Saint-Mathias-de-Cabano . . . . .	1.75	1
Hocquart, canton . . . . .	15	1.45
Saint-Clément . . . . .	30	1.30
<b>TERREBONNE</b>		
Ivry-sur-le-Lac (1913) . . . . .	13	
" " (1914) . . . . .	4	5
Sainte-Anne-des-Plaines . . . . .	8.76	0.21
<b>VAUDREUIL</b>		
Sainte-Jeanne, Île-Perrot (1913) . . . . .	21	
" " (1914) . . . . .	16	
Très-Saint-Rédempteur (1913) . . . . .	7	0.50
" " (1914) . . . . .	5	0.75
Sainte-Madeleine . . . . .	30	1.50

MUNICIPALITÉS	Longueur entretenu	Longueur sur laquelle on a fait des amé- liorations permanentes.
	Milles	Milles.
<b>VERCHÈRES</b>		
Saint-Antoine-de-Padoue (1913).....	7	
" " (1914).....	6	1
Saint-Marc.....	29.50	0.50
Sainte-Théodosie.....	4.50	2.50
Verchères, paroisse.....	16	0.11
<b>WOLFE</b>		
Lac Weedon, village (1913).....	10	0.14
Dudswell (1913).....	50	
" (1914).....	85	4
Weedon, canton (1913).....	39	1
Stratford, canton (1913).....	30	1
" " (1914).....	25	3
Saint-Joseph-de-Ham-Sud (1913).....	36	6
" " (1914).....	41	1
Ham-Nord, canton.....	33.50	6
Garthby, canton.....	22.75	0.21
Saint-Camille.....	25	0.01
Wotton, canton.....	60	
Marbleton, village.....	8.50	1.50
Beaulac, village.....	4	0.36
<b>YAMASKA</b>		
Saint-Antoine-de-la-Baie-du-Febvre (1913).....	2.90	
Saint-Gérard-Magella.....	5	

SECTION 3  
CHEMINS GRAVÉLÉS

LISTE DES MUNICIPALITÉS QUI, DURANT L'EXERCICE 1914-15, ONT TOUCHÉ DES SUBVENTIONS EN VERTU DE 1 GEO. V, 2de SESSION, CH. 21, SEC. 1, POUR TRAVAUX DE GRAVELAGE FAITS EN 1914 OU ANTÉRIEUREMENT.

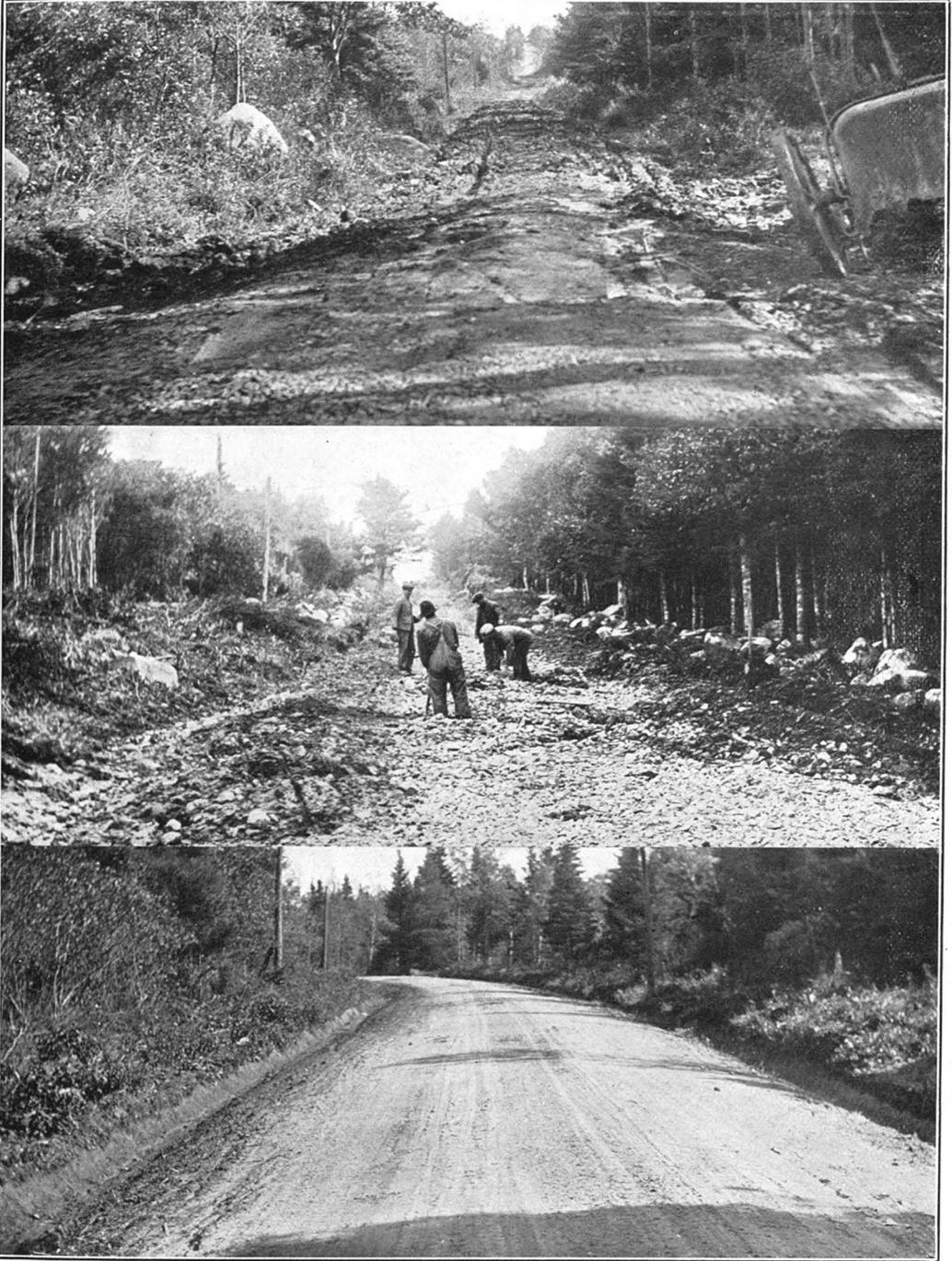
Subventions totales (Art. 2021-20) : \$19,644.49

Subventions spéciales totales : \$4,936.54.

Le détail de ces sommes est donné dans les comptes publics du même exercice.

MUNICIPALITÉS.	Longueur gravelée.
ARTHABASKA.	
Saint-Christophe.....	0.38
BELLECHASSE.	
Saint-Gervais.....	0.32
Saint-Gabriel de la Durantaye.....	1.36
“ “ .....	Solde pour 1913
BROME.	
Potton, canton, (1912).....	0.19
Potton, canton, (1913).....	0.29
CHARLEVOIX	
Saint-Agnès, (1913).....	0.51
Baie-Saint-Paul.....	0.54
CHICOUTIMI	
Saint-Dominique-de-Jonquières.....	0.07
Saint-Alphonse, (1913).....	0.56

MUNICIPALITÉS.	Longueur gravelée.
Milles	
COMPTON.	
Emberton, canton, (1913).....	1.02
Bury, canton.....	0.35
DORCHESTER.	
Saint-Isidore.....	0.47
Sainte-Hénédine.....	1.01
DRUMMOND.	
Kingsey, canton.....	0.58
IBERVILLE.	
Sainte-Brigide.....	0.38
Saint-Grégoire-le-Grand.....	0.80
ILES-DE-LA-MADELEINE.	
Havre-aux-Maisons.....	0.85
KAMOURASKA.	
Saint-Pacôme.....	0.95
Sainte-Anne-de-la-Pocatière.....	0.23
Rivière-Ouelle.....	0.14
Saint-Louis-de-Kamouraska.....	0.47
Saint-Alexandre.....	0.65
Saint-Philippe-de-Néri.....	0.28
L'ISLET.	
Saint-Roch-des-Aulnaies.....	1.01
Sainte-Louise.....	1.26
MONTMAGNY.	
Montminy, canton.....	0.79
Saint-Pierre.....	0.39



6.—Scottstown (Compton).—Macadam fait en 1915. (de haut en bas) Le chemin avant, pendant et après la construction.

MUNICIPALITÉS.	Longueur gravelée.
Milles	
QUEBEC.	
Saint-Gabriel-Ouest.....	0.32
Saint-Ambroise.....	0.13
SHEFFORD.	
Lawrenceville, village.....	0.36
Stukely-Nord, partie-est.....	0.28
SOULANGES.	
Saint-Ignace-de-Côteau-du-Lac.....	0.42
SHERBROOKE.	
Ascot, canton, (1912).....	0.43
Ascot, canton, (1913).....	0.63
Ascot, canton, (1914).....	0.62
Saint-Elie-d'Orford.....	0.45
STANSTEAD.	
Beebe-Plain, village.....	0.56
Hatley, village.....	0.11
TÉMISCOUATA.	
Saint-Arsène.....	Solde pour trav. de 1913
Saint-Jean-Baptiste-de-l'Ile-Verte.....	
Saint-Epiphanie.....	0.43
WOLFE.	
Saint-Camille, (1913).....	0.48
Saint-Camille, (1914).....	0.54
Dudswell-Sud.....	0.70
Ham-Nord, canton.....	0.52

SECTION 4  
CHEMINS MACADAMISÉS

LISTE DES MUNICIPALITÉS QUI, DURANT L'EXERCICE 1914-15, ONT TOUCHÉ DES SUBVENTIONS EN VERTU DE 1 GEO. V., 2de SESSION, CH. 21, SEC. 1, POUR TRAVAUX DE MACADAMISAGE EXÉCUTÉS EN 1914 OU ANTÉRIEUREMENT.

Subventions totales (Art. 2020-21) : \$12,329.16

Subventions spéciales totales : \$4,525,14

Le détail de ces sommes est donné dans les comptes publics du même exercice.

MUNICIPALITÉS.	Longueur macadamisée
	Milles
BELLECHASSE.	
Saint-Charles.....	2.13
DRUMMOND.	
Wendover & Simpson.....	1.34
PORTNEUF.	
Saint-Augustin, (1913).....	0.22
QUEBEC.	
Saint-Ambroise, (1913).....	0.41
YAMASKA.	
Saint-Guillaume, (1910-11).....	1.25
Saint-Bonaventure-d'Upton.....	0.94

SECTION 5

TRAVAUX SPÉCIAUX

LISTE DES SUBVENTIONS SPÉCIALES PAYÉES, SUR LE BUDGET 1914-15, POUR RECONSTRUCTION ET RÉPARATION DE PONTS, AMÉLIORATION DE CHEMINS ET DE COTES, ETC.

Subventions spéciales totales payées aux municipalités : \$23,683.02

Subventions spéciales totales payées à des particuliers : \$1,490.46

Le détail de ces sommes est donné dans les comptes publics de l'exercice 1914-15.

MUNICIPALITÉS.	NATURE DES TRAVAUX.
BAGOT.	
Saint-Dominique.....	Route du 6ème rang; empièrrement sur une longueur de 1950' x 16' x 12"; route du 7ème rang, empièrrement sur une longueur de 0.85 mille x 12' x 8" et abaissement d'une côte sur 125' x 3' x 12"; chemin Brulé, empièrrement sur 95' x 16' x 12".
BELLECHASSE.	
Saint-Damien.....	Chemin de front entre les 4ème et 5ème rangs du canton Buckland; réparé sur une longueur de 3 arpents.
Saint-Damien.....	Chemin de front entre les 6ème et 7ème rangs: côte abaissée sur une longueur de un arpent en enlevant la pierre et la terre.
Saint-Damien.....	Route du 10ème rang: une côte abaissée sur une longueur de 3 arpents.
Saint-Lazare.....	Route du 1er rang: On a fait du minage sur une longueur de 5 arpents.
Saint-Camille.....	Pour relever les approches du pont de la rivière Noire, on a fait deux remblais dont l'un de 80' x 15' x 4' 10", et l'autre de 60' x 15' x 4' 10".

MUNICIPALITÉS.	NATURE DES TRAVAUX.
<b>BONAVENTURE.</b>	
Saint-Bonaventure-de-Hamilton	Gravelage du chemin de l'Anse sur une longueur de 1866' et sur une largeur de 24'.
Saint-Bonaventure-de-Hamilton	Solde pour travaux de gravelage dans le chemin de l'Anse (1913).
Saint-Bonaventure-de-Hamilton	Travaux de gravelage des routes Bourdages, Poirier, Bélanger et Thériault; Route Bourdages a été gravelée sur une longueur de 28 arpents x 9' x 6''; Route Poirier a été gravelée sur une longueur de 7 arpents x 8' x 6''; Route Bélanger a été gravelée sur une longueur de 5 arpents x 14' x 10''. Route Thériault 1er rang gravelée sur une longueur de 17 arpents x 15' x 6''. Route Thériault 2ème rang gravelée sur une longueur de 1500' x 11' x 6''
Anse-aux-Gascons.....	Dans la route de la Pointe-aux-Maqueraux, on a élargi la route, fait du pontage sur une longueur de 300' et construit 6 petits ponts.
Canton Hope.....	Dans la route Thompson & Tannière, on a réparé sur une longueur de 25 acres, fait des fossés et réparé un pont de 55' de long.
<b>CHAMPLAIN</b>	
Sainte-Anne-de-la-Pérade.....	La côte Lebœuf a été abaissée sur une longueur de 600'; on a aussi fait un drain en pierre sèche de 160' de longueur.
<b>CHARLEVOIX.</b>	
Iles-aux-Coudres.....	Reconstruction du pont de la Rivière-Rouge; le pont a 8½' x 10½' x 18'; on a fait deux remblais dont l'un de 28' x 22' x 5', et l'autre 25' x 22' x 5'.
<b>CHATEAUGUAY.</b>	
Ville de Léry.....	Ouverture et construction d'une montée conduisant de la rivière Châteauguay à la station de Bellevue, sur le New-York-Central et au quai de Bellevue, sur le lac Saint-Louis.



7.—Ville de Rigaud (Vaudreuil). Macadam fait en 1915.

MUNICIPALITÉS.	NATURE DES TRAVAUX.
<b>CHICOUTIMI.</b>	
Saint-Louis-Nazaire.....	Dans le chemin conduisant à la fromagerie, une côte a été abattue sur une longueur de 2 arpents..
Saint-Honoré.....	Dans la route du Gouvernement conduisant à canton Tremblay, on a fait du gravelage sur une longueur de 3858', 9 arpents de fossés, et construit 3 ponceaux.
Canton Tremblay.....	Dans la route du gouvernement conduisant à Saint-Honoré, sur une longueur de 7,000', l'on a charroyé du sable et du gravier.
<b>DORCHESTER.</b>	
Saint-Malachie.....	Détournement et abaissement d'une côte située sur les lots Nos 11 et 12 du 7ème rang Frampton, sur une longueur de 4½ arpents et 30' de largeur.
Sainte-Germaine.....	On a rehaussé le pied d'une côte, sur une longueur de ¾ arpents, avec de la pierre et de la terre. Cette côte est située dans le 5ème rang Ware.
<b>DEUX-MONTAGNES.</b>	
Saint-Eustache, paroisse.....	Macadam fait en 1911 sur le chemin de front du côté sud de la Petite-Rivière, vis-à-vis les Nos 219 à 218 inclusivement longueur 20½ arpents.
<b>GASPÉ.</b>	
Grande-Rivière.....	Reconstruction du pont de la Brèche-à-Menon. Ce pont a 190' de longueur, 18 de largeur et 15' de hauteur avec 5 piliers. (Solde)
Rivière-aux-Renards.....	Réparation de 3 ponts et des chemins. (Solde).
Percé.....	Réparation des chemins Red-Head-Lane, Mill Lane et South-West-Lane; Red-Head-Lane a été réparé sur une longueur de 33 arpents ; South-West-Lane a été arrondi et nivelé sur une longueur de 5 arpents et on a creusé des fossés de chaque côté; Mill Lane a été réparé sur une longueur de 5 arpents et on a fait 4 ponceaux.

MUNICIPALITÉS.	NATURE DES TRAVAUX.
<b>HUNTINGDON.</b>	
Canton Franklin.....	Ouverture d'un chemin conduisant à Saint-Malachie-d'Ormstown entre le 6ème et le 7ème rang de Jamestown.
<b>ILES-DE-LA-MADELEINE.</b>	
Grosse-Ile.....	Côte abaissée dans le chemin de front B.
Havre-Aubert.....	Réparation du chemin public d'Amherst. L'on a fait des fossés dans le roc et la terre sur une longueur de 150 verges.
Havre-Aubert.....	L'on a abattu des côtes dans le chemin qui conduit du quai jusqu'à l'église d'Amherst et l'on a aussi fait du planchéage sur une longueur de 50'.
Havre-Aubert.....	Réparation du chemin "Les Caps et Colonisation," Ile Amherst, sur une longueur de 300', avec fossés de chaque côté.
Etang-du-Nord.....	Travaux de gravelage faits dans le chemin de front, sur une longueur de 5,100', largeur 12', épaisseur 9" au centre et 4" au bord.
".....	Travaux faits dans le chemin de Grindstone, sur une longueur de 220 verges, ainsi que des fossés de chaque côté.
Havre-aux-Maisons.....	Réparation du chemin de "la Pointe", sur une longueur de 235 verges, largeur 12', épaisseur 15"'.
Havre-aux-Maisons.....	Construction d'un mur de protection dans le chemin de "la Pointe". Le mur a 416 verges de longueur sur 12' de largeur et 2' d'épaisseur.
Havre-aux-Maisons.....	Gravelage et entretien des chemins de terre.
<b>JOLIETTE.</b>	
Sainte-Mélanie.....	Amélioration de deux côtes du Domaine. Les travaux ont été faits sur une longueur de 750'; l'on a élargi le chemin de 10' sur une longueur de 450' une épaisseur de 4' et le bas a été relevé de 3'.

MUNICIPALITÉS.	NATURE DES TRAVAUX.
<b>JOLIETTE—(suite)</b>	
Sainte-Mélanie.....	Amélioration de la Côte Saint-Albert. Les travaux ont été faits sur une longueur de 1200' en élargissement, abaissement et exhaussement; on a sablé 900' et glaisé 300'; on a aussi fait un ponceau de 35' par 15''.
Saint-Jean-de-Matha.....	Amélioration d'une côte au pont de la rivière Noire. La côte a été abaissée sur une longueur de 1½ arpent, sur une largeur de 9' et sur une hauteur de 3'. La pierre et la terre ont été transportées au pied de la côte.
Saint-Félix-de-Valois.....	Améliorations dans le chemin de St-Félix à Ste-Mélanie. L'on a abaissé des côtes sur une longueur de 220', sur une hauteur de 30' à 40' et sur une largeur de 10'; on a fait des fossés sur le côté opposé à la rivière.
Saint-Ambroise-de-Kildare.....	Sur le côté sud-est du pont du ruisseau, on a relevé le terrain sur une hauteur de 4', sur une longueur de 100' et sur une largeur de 20' avec de chaque côté rempart en pierre de 3' de hauteur et 50' de longueur; sur le côté sud-ouest on a relevé le terrain sur une longueur de 70', sur une largeur de 20' et sur 3' de hauteur, avec aussi rempart en pierre de 2½' de hauteur.
Saint-Ambroise-de-Kildare.....	Dans le chemin de front des 7ème et 8ème rangs on a fait un remblai de 6' de hauteur sur 40' de longueur et 27' de largeur pour combler un ravin; on a posé des garde-fous avec tuyaux galvanisés de 1½'' de diamètre sur 40' de longueur.
Saint-Ambroise-de-Kildare.....	Abaissement de la côte sud-est de la rivière Blanche dans la route du 8ème rang. Le pont sur cette rivière a été relevé de 3' 9'' du côté nord-ouest à partir du pont; 125' de chemin, pour se rendre à la côte, ont été relevés de 4' de hauteur sur 20' de largeur; le chemin du côté sud-est a été relevé sur 30' de longueur et sur 3' de hauteur, et la côte a été abaissée de 2' sur une longueur de 20'.

MUNICIPALITÉS.	NATURE DES TRAVAUX.
JOLIETTE—(suite)	
Saint-Ambroise-de-Kildare . . . .	Dans le chemin de front entre les 7 <sup>me</sup> et 8 <sup>me</sup> rangs on a fait un remblai de 10' de hauteur sur 40' de longueur avec garde-fous en tuyaux galvanisés de 1½"; le sommet des deux côtes a été abaissé de 2½'.
Saint-Ambroise-de-Kildare . . . .	Dans la coulée du ravin du chemin du 9 <sup>me</sup> rang, on a fait un remblai de 4' de hauteur sur 28' de largeur et de 40' de longueur; une maçonnerie en pierre sèche de 4' de hauteur et 12' de longueur, du côté sud-est, et de 2' sur 12' du côté nord-ouest.
Saint-Ambroise-de-Kildare . . . .	Dans la coulée du 4 <sup>me</sup> rang on a fait un remblai de 5' de hauteur sur 26' de largeur et 50' de longueur. Le sommet des côtes a été abaissé de 1½'.
Saint-Ambroise-de-Kildare . . . .	Dans la coulée du 4 <sup>me</sup> rang, on a fait un remblai de 5' de hauteur sur 40' sur 26' de largeur et 50' de longueur. Le sommet des côtes a été abaissé de 1'.
Saint-Ambroise-de-Kildare . . . .	Dans la coulée du 4 <sup>me</sup> rang, on a fait un remblai de 3' de hauteur sur 26' de largeur et 25' de longueur. Le sommet des côtes a été abaissé de 1'.
Saint-Ambroise-de-Kildare . . . .	Dans la coulée du 9 <sup>ème</sup> rang; on a fait un remblai de 7' de hauteur sur 34' de largeur et 60' de longueur, et aussi garde-fous avec tuyaux galvanisés de 1½", sur une longueur de 70'. Du côté sud-est du remblai, il a été fait un mur en pierre sèche de 100' de longueur sur 3' de hauteur, et du côté sud-ouest une autre maçonnerie de 3' de hauteur sur 40' de longueur.
Saint-Ambroise-de-Kildare . . . .	Dans la coulée du 10 <sup>me</sup> rang, on a fait un remblai de 6' de hauteur sur 15' de largeur et 15' de longueur. On a fait de chaque côté un mur en pierre sèche de 3½' de hauteur et des garde-fous dont l'un 16' de longueur et l'autre de 18'.

MUNICIPALITÉS.	NATURE DES TRAVAUX.
JOLIETTE—(suite)	
Saint-Ambroise-de-Kildare.....	Dans le chemin entre le 7 <sup>me</sup> et 8 <sup>me</sup> rang, on a fait des travaux dans trois coulées; on a fait des remblais de 3' et 4' de hauteur sur 50' à 60' de longueur. Le sommet des côtes a été abaissé de 1½'.
LAC-SAINT-JEAN	
Saint-Bruno.....	Abaissement des côtes dans le 9 <sup>me</sup> rang Labarre. On a fait deux déblais dont l'un a 6' d'un côté et 5' de l'autre, et une largeur de 23', et l'autre 5' d'un côté et 4' de l'autre, et une largeur de 23'; on a ponté sur une longueur de 15'.
Saint-Bruno.....	Chemin du 6 <sup>me</sup> rang Signai. Sur le lot 19, le chemin a été réparé sur une longueur de de 1 arpent avec terrasse de 20' de long; sur le lot 20 la côte a été détournée sur une longueur de 3½ arpents; on a fait aussi une terrasse de 70' de longueur sur 20' de largeur.
Saint-Hedwidge.....	Amélioration d'une côte entre les rangs 5 et 6 du canton Quiatchouan. La côte a été abaissée sur une longueur de 4 arpents et sur une hauteur de 2'. La terre a servi à relever le bas de la côte.
Normandin.....	Dans les rangs 10 et 11 on a fait trois remblais, l'un de 200' de long sur 4' de hauteur, un autre de 300' de long sur 11' de hauteur, et un troisième de 200' de longueur sur 5' de hauteur.
Saint-Méthode.....	On a construit un pont avec des tuyaux, en tôle ondulée et l'on a fait un terrassement de 90' de longueur, 18' de largeur et 4' de hauteur.

S<sup>te</sup> Hedwige - Coulee Signai" Rang B + 10. Remblai  
 36' hauteur, 121' à la base et 16'  
 à la surface, 200' longueur  
 Porceau de 125' longueur

MUNICIPALITES.	NATURE DES TRAVAUX.
LAC-ST-JEAN—(suite)	
Hébertville, paroisse.....	On a abattu deux côtes dans le chemin conduisant au moulin à farine. Dans la côte côté sud de la Belle-Rivière on a fait un déblai de 300' sur 8', on a abaissé la côte sur une longueur de 650' sur une largeur de 25' et sur une hauteur de 7'. Dans la côte du côté nord on a fait un déblai de 530' sur 8'; la côte a été abaissée sur une longueur de 750' sur une largeur de 25' et sur une hauteur de 6'.
Hébertville, paroisse.....	Abaissement des côtes dans le chemin conduisant à la fromagerie. La côte Jean Ouellette, père, sur une longueur de 25' et sur une hauteur de 3'; La côte Jean Ouellette, fils, sur une longueur de 30' et sur une hauteur de 4'; La côte Isidore Ouellette, sur une longueur de 80' et sur une hauteur de 8'; La côte Oscar Thériault, sur une longueur de 150' et sur une hauteur de 8'. On a fait un remblai de 47' de longueur, 24' de largeur et 4' de hauteur.
Roberval.....	Amélioration d'une route située entre les lots 11 et 12 des rangs 2 et 3 du canton Ouat-chouan. L'on a fait des améliorations permanentes sur une longueur de 1½ mille; 60 verges cubes de pierre ont été minées pour élargir le chemin et abattre les côtes; on a creusé les fossés sur une longueur de 1 mille; on a fait un remblai en sable sur une longueur de 300'.
Bagotville.....	Travaux de gravelage faits en 1911 (solde).

MUNICIPALITÉS.	NATURE DES TRAVAUX.
<b>L'ASSOMPTION</b>	
La-Purification-de-Repentigny..	On a relevé la coulée Noiseux à partir du pont sur une hauteur de 1' à 3', sur une longueur de 2 arpents et sur une largeur de 28'. On a employé 8 toises de pierre pour faire la bordure, et au centre on a mis du gravier.
Saint-Roch-l'Achigan, par.....	Abaissement de certaines côtes et ouverture d'un chemin. On a fait deux murs en béton 173' de long, 11' de hauteur et 18'' de largeur, 1 mur en béton de 66' de long, 7½, de haut et 14'' de large; un autre mur de 83' de long, 7¾' de haut et 14'' de large; 1 remblai en pierre de 125' x 25' x 5'; un déblai de 90' x 20' x 2' et un autre déblai de 40' x 6' x 4'.
<b>LOTBINIERE</b>	
St-Agapit-de-Beaurivage.....	Reconstruction d'un pont dans la route du 2me rang. Ce pont a 7'9'' d'arche, 6' de hauteur et 15' de largeur; les culées ont 4'.
Saint-Patrice-de-Beaurivage....	Amélioration de la route conduisant à Saint-Narcisse. La route a été empierrée sur une longueur de 12 arpents, 12' de largeur et 10'' d'épaisseur. La pierre est couverte de terre sur une épaisseur de 8''. L'on a aussi fait un déblai de 150' x 26' x 10'.
Saint-Jacques-de-Parisville.....	Reconstruction du pont Desrosiers. Ce pont a 148' x 11' x 20' avec culées en granit et ailes de 23'.
Saint-Sylvestre.....	Travaux faits en 1913, dans les chemins Sainte-Marie-Ouest et Beaurivage (solde).
Saint-Gilles.....	Le chemin Craig a été réparé sur une longueur de 20 arpents et sur une largeur de 30'; on a construit 15 ponceaux en bois.

MUNICIPALITÉS.	.NATURE DES TRAVAUX.
<b>MÉGANTIC</b>	
Canton Somerset-Sud.....	Déblai de 300' de longueur fait dans la route Bellemare, sur la côte No 1.
Saint-Pierre-Baptiste.....	Déblai dans le roc faits dans les chemins de front entre les 3 <sup>me</sup> et 4 <sup>me</sup> rangs, entre les 9 <sup>me</sup> et 10 <sup>me</sup> rangs et dans les routes; creusage des fossés dans le roc, élargissement du chemin et abaissement des côtes.
Sainte-Sophie.....	Déblai dans le roc fait dans le chemin de front, sur une longueur de 3816' et dans les routes sur une longueur de 540'.
<b>NICOLET</b>	
Sainte-Sophie-de-Lévrard.....	Abaissement de la côte de la rivière du Grand-Bras, située dans le 3 <sup>me</sup> rang. On a relevé le bas de la côte sur une longueur de 1 arpent et sur une hauteur de 3' à 4' avec de la pierre et du bois. On a aussi fait d'autres travaux sur une longueur de 4 arpents.
Sainte-Sophie-de-Lévrard.....	Reconstruction de deux ponts, dont l'un dans la route du 3 <sup>ème</sup> rang et l'autre dans le chemin de front du 3 <sup>ème</sup> rang. Dans la route du 3 <sup>ème</sup> au 4 <sup>ème</sup> rang, le pont a 28' de longueur sur 15' de largeur et 5' de hauteur; les culées ont 26' de longueur, 8' d'épaisseur à la base et 24' sur 5' à la surface. On a abaissé la côte du côté nord de 5' à 6' et relevé le bas de 5' à 6' sur une longueur de 100'; du côté sud le bas a été relevé sur une longueur de 60' et sur une hauteur de 4' à 5'; Dans le chemin de front du 3 <sup>ème</sup> rang le pont a 28' de longueur, 15' de largeur et 10' de hauteur. La côte du côté nord-est a été abaissée de 7' à 8' et la côte du côté sud-est de 5 environ; le terrain a été relevé de 7' sur une longueur de 150'.

MUNICIPALITÉS.	NATURE DES TRAVAUX.
NICOLET—(suite)	
Sainte-Gertrude . . . . .	Reconstruction des ponts Saint-Louis et de la coulée Saint-Antoine. Le pont de la coulée Saint-Antoine a été fait en tuyaux et en béton. Construction de deux murs, dont l'un de 36' de long sur 11' de hauteur et 2' d'épaisseur et l'autre de 36' de long sur 8' de hauteur et 2' d'épaisseur. Le pont Saint-Louis a 32' de tablier, 14' de largeur et 3' de hauteur et on y a fait deux culées.
OTTAWA	
Canton Hincks . . . . .	Abaissement d'une côte sur le rang 3 vis-à-vis les lots 31 et 32, sur une longueur de 600' et sur une largeur de 30'; la pierre et la terre ont été charroyées au bas de la côte.
PORTNEUF	
Saint-Alban . . . . .	Amélioration de la côte Bertrand. La côte a été allongée de 280' à 465'; on a enlevé 8' de terre et de pierre que l'on a étendue au pied de la côte, on a mis des madriers sur une longueur de 90', fait du boisage sur une longueur de 120', des fossés et du drainage sur une longueur de 66'.
Saint-Alban . . . . .	Amélioration de la Côte Matte sur les lots 11d et 12d du 3ème rang du canton Alton. La côte a été abaissée sur une longueur de 3 arpents, détournée sur une longueur de 1½ arpent; on a fait du planchéiage sur une longueur de 30'.
Saint-Casimir . . . . .	Amélioration de la côte Bertrand. La côte a été redressée sur une longueur de 1½ arpent; on a fait un ponceau avec tuyaux en béton, du déblai dans le roc, abattu des arbres, arraché des roches et des souches, fait des fossés, nivelé et arrondi le chemin.

MUNICIPALITÉS.	NATURE DES TRAVAUX.
PORTNEUF—(suite)	
Saint-Casimir . . . . .	Abaissement d'une côte connue sous le nom de côte No 1, dans le rang de la rivière Noire. Sur le côté sud on a fait un remblai de 150' de longueur, 37' de largeur, et 17' de hauteur venant à rien à la partie supérieure du chemin actuel; sur le côté nord on a fait un mur en pierre sèche sur toute la longueur du remblai.
Saint-Thuribe . . . . .	Amélioration des côtes Sauvageau et Naud. On a ouvert un nouveau chemin à côté du chemin public, sur une longueur de 2 arpents et 9 perches. Le chemin a été fini complètement sur une longueur de 1 arpent.
Saint-Basile . . . . .	Construction de trois ponts en béton armé: Pont chemin Ste-Angélique, 10' de portée, 12' de hauteur et 25' de largeur. Pont chemin Saint-Jean, 18' de portée, 12' de hauteur et 25' de largeur. Pont rang St-Jacques, 10' de portée, 12' de hauteur et 25' de largeur.
Saint-Basile . . . . .	Travaux faits dans les chemins de terre en 1913.—(Solde.)
QUÉBEC	
Beauport, paroisse . . . . .	Reconstruction d'un pont dans le rang Saint-Michel. Ce pont a 6' x 14½'; fait en acier et entouré d'une maçonnerie.
St-Dunstan-du-Lac-Beauport . . . . .	Travaux d'empierrement faits dans la route Bigaouette sur une longueur de 1¼ mille.
Saint-Gabriel-Ouest . . . . .	Reconstruction d'un pont sur la rivière aux Pins.
RICHMOND.	
Canton Brompton . . . . .	Redressement du chemin de Stoke.
Canton Brompton . . . . .	Ouverture d'une route entre le 14ème et le 15ème rang du canton Windsor sur une longueur de 28 arpents.

MUNICIPALITES.	NATURE DES TRAVAUX.
RICHMOND—(suite)	
Melburne et Brompton-Gore....	Chemin Fraser, travaux d'empierrement et de gravelage sur une longueur de 140', 14' de largeur et 2' d'épaisseur.
Saint-Georges-de-Windsor.....	Reconstruction d'un pont de 23¾ x 9' x 2½' dans la route Benoît.
RIMOUSKI.	
Sainte-Luce.....	Réparation du chemin chez Absolon St-Laurent. On a construit 2 ponceaux et posé des fascines sur une longueur de 1 arpent.
Saint-Fabien.....	Amélioration de la route conduisant au fleuve. On a gravelé la route sur une longueur de 10 arpents, abaissé les côtes, planchéié sur 60' et construit 3 ponceaux.
Saint-Germain-de-Rimouski....	Abaissement et détournement d'une côte dans la route conduisant du 2ème au 3ème rang sur une longueur de 1½ arpent.
Saint-Gabriel.....	Amélioration du chemin, depuis la route du 5ème rang jusqu'à l'église, sur une longueur de 8 arpents, avec de la pierre et de la terre.
Saint-Donat.....	Construction d'un pont sur la rivière Neigette. (Aide pour l'achat du bois).
Saint-Donat.....	Amélioration de la route des Ecorchis. La route a été améliorée d'une manière permanente sur une longueur de 12 arpents, et on l'a réparée sur une longueur de 2½ milles; on a abattu des côtes et fait du déblai dans le roc.
Saint-Mathieu.....	Abaissement de la côte à l'ouest de l'église; 1er rang.
Saint-Mathieu.....	Amélioration du chemin du 5ème rang. On a fait un chemin neuf sur une longueur de 4½ arpents, pour détourner une côte.
Saint-Valérien.....	Reconstruction d'un pont sur la Grande-Coulée. Ce pont a 240' de longueur.

MUNICIPALITES.	NATURE DES TRAVAUX.
<b>SAINT-HYACINTHE.</b>	
Saint-Jude.....	Travaux de remblais du pont projeté sur la rivière Salvail. L'on a fait un remblai sur une longueur totale de 300', 18' de hauteur, 66' de largeur à la base, et 21' à la surface.
<b>SAINT-MAURICE.</b>	
Saint-Sévère.....	Amélioration d'une côte sur les lots Nos 208-9-10 et 11 du rang Bellechasse. Les travaux ont été faits sur une longueur de 4½ arpents. On a planté des poteaux de 12' à 14' de longueur; d'un côté on a mis des fascines et de l'autre côté on a fait des tranchées de 10' à 15' de hauteur.
<b>SHEFFORD.</b>	
Waterloo.....	Travaux de gravelage faits en 1912 sur une longueur de 2 milles dans le chemin Foster.
<b>STANSTEAD.</b>	
Canton Magog.....	Travaux d'amélioration du chemin conduisant de Magog à Orford, faits en 1912.
<b>TÉMISCOUATA.</b>	
Saint-Eloi.....	Travaux dans la route de l'arrondissement No 5. On a fait des déblais dans le roc sur une longueur de 2½ arpents.
<b>YAMASKA.</b>	
Saint-Zéphirin.....	Reconstruction des ponts et remblais chez Joseph et Alfred Lasonde. Les ponts ont été faits avec des tuyaux de 45' x 36'' et 45' x 24'' entourées de ciment; un remblai de 13' de haut sur 50' sur 28' à la surface et un autre remblai de 7' de hauteur sur 40' de longueur sur 28' à la surface; des garde-corps en tuyaux de 1½''.
Saint-Guillaume.....	Reconstruction du pont Leclerc.



8.—Saint-Paul-d'Abbotsford (Rouville). Gravelage fait en 1915 dans le chemin de la montagne.

SECTION 6  
PONCEAUX

LISTE DES MUNICIPALITÉS AUXQUELLES IL A ÉTÉ FAIT, A MEME LE BUDGET 1914-15, UN REMBOURSEMENT SUR LE PRIX D'ACHAT ET DE TRANSPORT DES TUYAUX EN BÉTON, EN TERRE VITRIFIÉE, EN ACIER ONDULÉ, EN FER, 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).*

Subventions totales : \$12,269.40

Le détail de cette somme est donné aux comptes publics du même exercice.

MUNICIPALITÉS	Nombre des ponceaux	Nature des ponceaux
<b>ARGENTEUIL</b>		
Grenville et Augmentation .....	5	Béton.
“ “ .....	1	Fer.
Canton Morin .....	12	“
Saint-André .....	2	Béton.
Canton Arundel .....	2	“
<b>ARTHABASKA</b>		
Canton Tingwick .....	4	Fer.
Chénier .....	13	Béton.
Chesterville, village .....	3	Fer.
Canton Stanfold .....	12	Béton.
Saint-Albert-de-Warwick .....	5	“
Canton Warwick .....	9	“
<b>BAGOT</b>		
Saint-Ephrem-d'Upton .....	7	Fer.
“ “ .....	6	Béton.
Saint-Simon .....	4	“
Saint-Théodore .....	1	Fer.

MUNICIPALITÉS	Nombre des ponceaux	Nature des ponceaux
<b>BEAUCE</b>		
Sacré-Cœur-de-Jésus, village.....	2	Béton.
<b>BEAUHARNOIS</b>		
Sainte-Cécile, paroisse.....	3	Béton.
Saint-Louis-de-Gonzague.....	16	"
<b>BELLECHASSE</b>		
Saint-Valier.....	16	Béton.
Saint-Gabriel-de-la-Durantaye.....	24	"
Saint-Michel.....	7	"
Saint-Cajetan-d'Armagh.....	2	"
Saint-Gervais.....	6	"
Saint-Charles, paroisse.....	21	"
<b>BERTHIER</b>		
Saint-Gabriel-de-Brandon.....	1	Béton.
Saint-Norbert.....	2	"
Sainte-Geneviève-de-Berthier.....	1	Fer.
<b>BROME</b>		
Canton Potton.....	28	Grès.
".....	30	Fer.
Canton Bolton-Ouest.....	3	Béton.
Canton Sutton.....	52	"
<b>CHAMPLAIN</b>		
Saint-Maurice.....	2	Fer.
Saint-Prosper.....	2	Grès.
Sainte-Anne-de-la-Pérade.....	3	"
Saint-Sévère.....	2	Béton
".....	4	Grès
Notre-Dame-du-Mont-Carmel.....	11	Béton.
Saint-Narcisse.....	1	Fer.
<b>CHARLEVOIX</b>		
Sainte-Agnès.....	4	Béton.
Baie-Saint-Paul, paroisse.....	10	"

MUNICIPALITÉS	Nombre des ponceaux	Nature des ponceaux
<b>CHATEAUGUAY</b>		
Très-Saint-Sacrement.....	3	Béton.
<b>CHICOUTIMI</b>		
Saint-Fulgence.....	2	Béton.
Saint-Dominique-de-Jonquières.....	6	Grès.
“ “ .....	5	Béton.
<b>COMPTON</b>		
Canton Westbury.....	14	Acier.
Canton Whitton-Nord.....	10	Fer.
Canton Clifton-Est.....	14	Fer.
Canton Bury.....	28	Grès.
“ .....	5	Fer.
Canton Hampden.....	24	Fer.
<b>DEUX-MONTAGNES</b>		
Saint-Benoît, paroisse.....	2	Béton.
Saint-Benoît, village.....	6	“
“ “ .....	1	Acier.
Saint-Augustin.....	1	Béton.
<b>DORCHESTER</b>		
Sainte-Hénédine.....	11	Béton.
Saint-Anselme.....	101	Béton.
<b>DRUMMOND</b>		
Canton Durham.....	2	Fer.
Canton Wickham.....	4	“
Saint-Eugène-de-Grantham.....	3	Béton.
Canton Kingsey.....	14	Fer.
Kingsey-Falls.....	6	Béton.
“ .....	1	Acier.
L'Avenir.....	23	Fer.
Canton Durham-Sud.....	15	Fer.
“ .....	1	Béton.

MUNICIPALITÉS	Nombre des ponceaux	Nature des ponceaux
<b>FRONTENAC</b>		
Canton Marston.....	25	Fer.
Cantons Ditchfield & Spaulding.....	5	Fer.
Saint-Augustin-de-Woburn.....	1	Acier.
<b>GASPÉ</b>		
Percé.....	6	Béton.
<b>HUNTINGDON</b>		
Canton Hemmingford.....	3	Fer.
<b>IBERVILLE</b>		
Saint-Grégoire-le-Grand.....	2	Fer.
“ “.....	3	Acier.
Saint-Georges-de-Henryville.....	7	Béton.
Sainte-Brigide.....	1	Fer.
<b>ILES-DE-LA-MADELEINE</b>		
Hâvre-aux-Maisons.....	2	Béton.
<b>JACQUES-CARTIER</b>		
Saint-Raphael-de-l'Ile-Bizard.....	1	Béton.
<b>JOLIETTE</b>		
Saint-Félix-de-Valois.....	9	Béton.
“ “.....	2	Grès.
Saint-Thomas.....	12	Béton.
Saint-Ambroise-de-Kildare.....	30	“
Saint-Paul-de-l'Industrie.....	6	“
<b>KAMOURASKA</b>		
Sainte-Anne-de-la-Pocatière.....	6	Béton.
Saint-Pacôme.....	46	“
Saint-Alexandre.....	5	“
Saint-Louis-de-Kamouraska.....	2	“



9.—Paroisse de Sainte-Thérèse-de-Blainville (Terrebonne). Montée Sanche, avant et après le macadamisage (1915).

MUNICIPALITÉS	Nombre des ponceaux	Nature des ponceaux
<b>KAMOURASKA—<i>Suite</i></b>		
Saint-Germain.....	4	“
N.-D.-de-Liesse-de-la-Rivière-Ouelle.....	1	“
Saint-Philippe-de-Néri.....	1	“
<b>LABELLE</b>		
Notre-Dame-de-la-Salette.....	4	Béton.
Notre-Dame-de-Bonsecours.....	3	“
Plaisance.....	2	“
Canton Buckingham.....	5	Fer.
<b>LAC-SAINT-JEAN</b>		
Saint-Méthode.....	5	Béton.
<b>LAPRAIRIE</b>		
Saint-Constant.....	1	Béton.
<b>L'ASSOMPTION</b>		
Saint-Lin.....	26	Béton.
Saint-Henri-de-Moscouche.....	23	“
Saint-Roch-l'Achigan.....	15	“
<b>LÉVIS</b>		
Saint-Etienne-de-Lauzon.....	3	Béton.
Saint-Nicolas-Sud.....	3	Grès.
“.....	4	Béton.
<b>L'ISLET</b>		
Sainte-Louise.....	1	Béton.
Saint-Cyrille.....	14	“
Saint-Roch-des-Aulnaies.....	3	“

MUNICIPALITÉS	Nombre des ponceaux	Nature des ponceaux
<b>LOTBINIÈRE</b>		
Saint-Agapit.....	1	Béton.
Saint-Jacques-de-Parisville.....	12	“
Saint-Antoine-de-Tilly.....	2	“
Saint-Narcisse.....	5	“
Sainte-Philomène-de-Fortierville.....	4	“
Saint-Edouard.....	11	“
Fortierville, village.....	2	“
Saint-Louis.....	8	“
<b>MASKINONGÉ</b>		
St-Léon.....	16	Béton
<b>MÉGANTIC</b>		
Notre-Dame-de-Lourdes.....	26	“
Saint-Antoine-de-Pontbriand.....	10	Fer.
<b>MISSISQUOI</b>		
Canton Stanbridge.....	8	Fer.
Stanbridge Station.....	1	Fer.
Saint-George-de-Clarenceville.....	25	Acier.
Saint-Armand-Est.....	31	Fer.
<b>MONTCALM.</b>		
Saint-Jacques-l'Achigan, paroisse.....	3	Béton.
Canton Lussier.....	3	“
<b>MONTMAGNY</b>		
Saint-Pierre, Riv.-du-Sud.....	9	“
Canton Montminy.....	17	“
<b>MONTMORENCY.</b>		
Sainte-Brigitte-de-Laval.....	7	Grès.
“ “.....	3	Béton.

MUNICIPALITÉS	Nombre de ponceaux	Nature des ponceaux
<b>NICOLET</b>		
Sainte-Brigitte-des-Saults.....	5	"
Saint-Sylvère.....	16	Fer.
Laval, Village.....	2	"
Sainte-Sophie-de-Lévrard.....	1	"
" ".....	7	Béton.
Saint-Célestin.....	1	"
Précieux-Sang.....	55	"
Sainte-Angèle-de-Laval.....	17	"
Saint-Wenceslas.....	4	"
Saint-Grégoire, paroisse.....	8	"
Saint-Samuel-de-Horton.....	23	"
Saint-Pierre-les-Becquets.....	6	"
Saint-Jean-Baptiste.....	3	"
" ".....	1	Grès.
<b>OTTAWA</b>		
Canton Hincks.....	3	Fer.
Canton Hull, partie-sud.....	1	"
<b>PONTIAC</b>		
Canton Bristol.....	7	Fer.
" ".....	27	Béton.
<b>PORTNEUF</b>		
Saint-Casimir.....	7	Béton.
<b>QUÉBEC</b>		
Saint-Ambroise.....	14	Grès.
Charlesbourg, Village.....	3	Fer.
Saint-Gérard-Magella.....	30	Grès.
<b>RICHELIEU</b>		
Saint-Louis-de-Bonsecours.....	15	Béton.
" ".....	2	Acier.
Saint-Aimé.....	3	Béton.
Sainte-Victoire.....	6	"
Saint-Denis.....	5	"

MUNICIPALITÉS	Nombre des ponceaux	Nature des ponceaux
RICHELIEU— <i>Suite.</i>		
Saint-Robert.....	2	"
".....	1	Acier.
Saint-Ours.....	19	Béton.
Saint-Roch-de-Richelieu.....	7	"
Saint-Pierre-de-Sorel.....	5	"
RICHMOND		
Canton Windsor.....	13	Fer.
Melbourne & Brompton Gore.....	63	"
Canton Brompton.....	3	Béton.
RIMOUSKI.		
Saint-Fabien.....	2	Béton.
Saint-Donat.....	15	"
ROUVILLE.		
Sainte-Angèle-de-Monnoir.....	2	Béton.
SAINT-HYACINTHE.		
Saint-Hyacinthe, paroisse.....	2	Fer.
Saint-Barnabé.....	2	Béton.
Saint-Jude.....	3	"
Saint-Charles.....	16	"
Sainte-Marie-Madeleine.....	6	Fer.
SAINT-JEAN		
Saint-Paul-de-l'Île-aux-Noix.....	1	Fer.
Saint-Jean.....	3	"
Saint-Luc.....	1	"
SAINT-MAURICE.		
Yamachiche, paroisse.....	20	Grès.
Sainte-Flore.....	1	Béton.
Saint-Barnabé.....	1	Grès.

MUNICIPALITÉS	Nombre des ponceaux	Nature des ponceaux
<b>SHEFFORD.</b>		
Saint-Alphonse.....	7	Béton.
Canton Granby.....	5	Acier.
“ “.....	20	Grès.
Canton Stukely-Sud.....	3	Acier.
“ “.....	9	Fer.
Sainte-Cécile-de-Milton.....	1	Béton.
Canton Shefford.....	7	Fer.
Stukely-Nord, partie-est.....	9	Béton.
Canton Ely-Nord.....	39	Acier.
“ “.....	12	Béton.
<b>SHERBROOKE.</b>		
Canton Compton.....	30	Fer.
Saint-Elie-d'Orford.....	4	“
Canton Orford.....	16	“
<b>SOULANGES.</b>		
Saint-Télesphore.....	3	“
Saint-Polycarpe.....	7	Béton.
“ “.....	1	Acier.
Saint-Ignace-du-Coteau-du-Lac.....	9	Béton.
<b>STANSTEAD.</b>		
Canton Barnston.....	46	Fer.
Canton Stanstead.....	192	Grès.
“ “.....	22	Béton.
“ “.....	66	Fer.
Canton Magog.....	24	“
Sainte-Catherine-de-Hatley.....	27	Grès.
“ “ “.....	4	Fer.
<b>TÉMISCAMINGUE.</b>		
Canton Nédelec.....	2	“
<b>TÉMISCOUATA.</b>		
Saint-George-de-Cacouna, paroisse.....	12	Béton.
Notre-Dame-du-Portage.....	23	“
Saint-Jean-Baptiste-de-l'Île-Verte.....	8	“

MUNICIPALITÉS	Nombre des ponceaux	Nature des ponceaux															
<b>VAUDREUIL.</b>																	
Sainte-Justine-de-Newton.....	1	Béton.															
Saint-Lazare.....	2	Fer.															
<b>VERCHÈRES.</b>																	
Sainte-Théodosie.....	9	Béton.															
Saint-Antoine.....	5	"															
Sainte-Julie.....	4	"															
Saint-Marc.....	27	"															
Varenes, paroisse.....	5	"															
Verchères, paroisse.....	7	"															
<b>WOLFE.</b>																	
Canton Ham-Nord.....	12	Acier.															
Canton Wotton.....	2	"															
Dudswell.....	16	Fer.															
".....	14	Béton.															
<b>YAMASKA.</b>																	
Saint-François-du-Lac.....	4	"															
La Visitation.....	18	"															
Saint-Zéphirin.....	4	"															
Saint-David.....	2	"															
Saint-Pie-de-Guire.....	1	"															
Saint-Gérard-de-Magella.....	2	"															
Saint-Elphège.....	2	"															
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: right;">Ponceaux faits avec tuyaux en béton.....</td> <td style="text-align: right;">1,222</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">" " " " " acier.....</td> <td style="text-align: right;">110</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">" " " " " fer.....</td> <td style="text-align: right;">615</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">" " " " " grès.....</td> <td style="text-align: right;">388</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;"><b>Total.....</b></td> <td style="text-align: right;"><b>2,335</b></td> <td></td> </tr> </table>			Ponceaux faits avec tuyaux en béton.....	1,222		" " " " " acier.....	110		" " " " " fer.....	615		" " " " " grès.....	388		<b>Total.....</b>	<b>2,335</b>	
Ponceaux faits avec tuyaux en béton.....	1,222																
" " " " " acier.....	110																
" " " " " fer.....	615																
" " " " " grès.....	388																
<b>Total.....</b>	<b>2,335</b>																

## SECTION 7

**LISTE DES MUNICIPALITES QUI ONT BENEFICIE DE LA  
LOI DES BONS CHEMINS 1912, DURANT L'EXERCICE  
1914-15.**

MONTANT PAYÉ: \$3,829,745.34.

Le détail de ce montant est donné aux comptes publics  
du même exercice.

Argenteuil.....	Paroisse de St-Jérusalem.
“.....	Village de Grenville.
“.....	Ville de Lachute.
Arthabaska.....	Village de Princeville.
“.....	“ Warwick.
“.....	Ville d'Arthabaska.
Bagot.....	“ d'Acton-Vale.
“.....	Village d'Upton.
“.....	Paroisse de St-Hugues-de-Ramsay.
“.....	Village de St-Pie.
“.....	“ de St-Dominique.
Beauce.....	Ville de Beauceville.
“.....	Village de St-Joseph-de-Beauce.
Beauharnois.....	Paroisse de St-Timothée.
“.....	“ de St-Louis-de-Gonzague.
“.....	“ de St-Stanislas-de-Kostka.
“.....	Cité de Salaberry-de-Valleyfield.
Bonaventure.....	Canton de St-Godefroy.
Bellechasse.....	Paroisse de St-Raphael.
Brome.....	Partie est du canton Farnham.
“.....	Canton Brome.
“.....	Village de Knowlton.

Chambly.....	Village de Boucherville.
“.....	Paroisse de Boucherville.
“.....	“ de St-Bruno-de-Montarville.
“.....	Ville de Greenfield-Park.
“.....	Paroisse de St-Hubert.
“.....	“ de St-Basile-le-Grand.
“.....	Ville de Longueuil.
“.....	Village de Chambly
Champlain.....	Paroisse de St-Narcisse.
“.....	Ville de St-Tite.
“.....	Village de Ste-Thècle.
“.....	Paroisse de Batiscan.
“.....	Ville de Grand'Mère.
Charlevoix.....	Village de Pointe-aux-Pics.
“.....	Paroisse de St-Etienne-de-la-Malbaie.
“.....	Village de la Malbaie.
Châteauguay.....	Paroisse de St-Joachim-de-Châteauguay.
“.....	“ de Ste-Philomène.
“.....	“ du Très-St-Sacrement.
“.....	“ de St-Malachie-d'Ormston.
“.....	“ de Ste-Martine.
“.....	Village de St-Chrysostôme.
“.....	Paroisse de St-Urbain-Premier.
“.....	“ de St-Jean Chrysostôme-de-Russell
“.....	Ville de Léry.
Chicoutimi.....	Village de la Rivière-du-Moulin.
“.....	“ de Ste-Anne-de-Chicoutimi.
“.....	Ville de Chicoutimi.
“.....	Village de Kénogami.
“.....	“ de Bagotville.
Compton.....	Ville de Scotstown.
“.....	Canton St-Edwidge-de-Clifton.
“.....	“ Ditton.
“.....	“ Auckland.
Deux-Montagnes.....	Paroisse de Ste-Scholastique.
“.....	“ de St-Hermas.
“.....	“ de St-Eustache.



10.—Banlieue de Trois-Rivières.—Béton fait en 1915. (Les accotements n'étaient pas finis quand la photographie a été prise).  
(Route Montréal-Québec).

---



---

Deux-Montagnes— <i>Suite</i> .....	Paroisse de St-Augustin.
“ .....	“ de St-Joseph-du-Lac.
“ .....	Village de St-Eustache.
“ .....	“ de Ste-Scholastique.
Dorchester.....	Paroisse de St-Anselme.
Drummond.....	Ville de Drummondville.
“ .....	Canton Grantham.
“ .....	Paroisse de St-Germain-de-Grantham.
“ .....	“ de N.-D.-du-Bon-Conseil.
Frontenac.....	Paroisse de St-Evariste-de-Forsyth.
“ .....	“ de St-Vital-de-Lambton.
“ .....	“ de St-Sébastien-d’Aylmer.
“ .....	Village de Lambton.
“ .....	Canton Chesham.
“ .....	Winslow-Sud.
“ .....	Winslow-Nord.
“ .....	Ville de Mégantic.
Huntingdon.....	Village de Huntingdon.
“ .....	Canton Godmanchester.
“ .....	“ Hinchinbrooke.
“ .....	“ Hemmingford.
“ .....	“ Havelock.
“ .....	“ Dundee.
“ .....	“ Franklin.
“ .....	Paroisse de St-Anicet.
Iberville.....	Paroisse St-Sébastien.
“ .....	“ de St-Georges-de-Henryville.
“ .....	“ de St-Athanase.
“ .....	Ville d’Iberville
Jacques-Cartier.....	Village de Ste-Geneviève-de-Pierrefonds.
“ .....	“ de Senneville.
“ .....	Ville de Beaconsfield.
“ .....	“ de Pointe-Claire.
“ .....	“ de Cartierville.
Joliette.....	Paroisse de St-Félix-de-Valois.

Kamouraska .....	Canton Pohénégamook.
“ .....	Paroisse de Ste-Hélène.
“ .....	“ de St-Pascal.
“ .....	“ de St-André.
Labelle .....	Ville de Buckingham.
“ .....	Village de Monte-Bello.
“ .....	“ de Thurso.
“ .....	“ de Mont-Laurier.
“ .....	“ de Papineauville.
“ .....	Partie est de canton Campbell.
Lac-St-Jean .....	Paroisse de St-Joseph-d'Alma.
“ .....	“ de St-Gédéon.
“ .....	“ de Roberval.
“ .....	Village de St-Félicien.
“ .....	Paroisse de St-Louis-de-Métabetchouan.
“ .....	“ de Ste-Hedwidge.
“ .....	“ de St-Bruno.
“ .....	“ de St-Prime.
“ .....	“ de St-Félicien.
“ .....	“ de St-Jérôme.
“ .....	“ de Notre-Dame-d'Hébertville.
“ .....	Village de N.-D.-d'Hébertville.
“ .....	Partie N.-O., paroisse de St-Félicien.
Laprairie .....	Paroisse de St-Constant.
“ .....	“ de St-Isidore.
“ .....	“ de Laprairie.
Laval .....	Paroisse de St-Joseph-de-la-Rivière-des Prairies.
“ .....	“ de St-Léonard-de-Port-Maurice.
“ .....	“ de St-Vincent-de-Paul.
“ .....	“ de Ste-Dorothée.
“ .....	“ de St-Martin.
“ .....	Village de Ste-Rose.
“ .....	Comté de Laval.
“ .....	Ville de Laval-des-Rapides.
“ .....	Village de Sault-au-Récollet.
“ .....	Paroisse de St-François-de-Sales.

Lévis.....	Paroisse de St-Romuald-d'Etchemin.
“.....	“ de N.-D.-du-P.-S.-de-Charny.
“.....	“ de Ste-Hélène-de-Breakeyville.
“.....	“ de St-Henri-de-Lauzon.
L'Islet.....	Paroisse de l'Islet.
Lotbinière.....	Village de St-Agapitville.
“.....	“ de St-Jean-Deschaillons.
“.....	“ de St-Flavien.
“.....	Paroisse de Ste-Croix.
Matane.....	Paroisse de Ste-Marie-de-Sayabec.
“.....	“ de St-Jacques-le-Majeur-de-Causapscal.
“.....	“ St-Joseph-Benoît-Labre-d'Amqui.
Mégantic.....	Village de Laurierville.
“.....	Canton Somerset-Sud.
“.....	“ Irlande.
“.....	Paroisse de St-Antoine de-Pontbriand.
“.....	Canton Somerset-Nord.
“.....	Village de Robertsonville.
“.....	Ville de Thetford-Mines.
“.....	“ de Black Lake.
“.....	Village de Bernierville.
“.....	“ de Plessisville.
Missisquoi.....	Paroisse de St-Thomas.
“.....	Canton Dunham.
“.....	Ville de Farnham.
“.....	Paroisse de St-Ignace-de-Stanbridge.
“.....	Village de Cowansville.
“.....	Paroisse de St-Georges-de-Clarenceville.
“.....	“ de N.-D.-de-Santbridge.
“.....	Village de Dunham.
“.....	St-Pierre-de-Vérone-à-Pike-River.
“.....	Village de Sweetsburg.
Montcalm.....	Paroisse de St-Jacques-l'Achigan.
“.....	Village de St-Jacques-l'Achigan.
“.....	Paroisse de St-Esprit.

Montmagny	Paroisse	de St-François.
“	“	de St-Thomas-de-la-Pointe-à-la-Caille.
“	“	du Cap-St-Ignace.
Montmorency	Paroisse	de Ste-Famille, I.-O.
“	“	de St-Joachim.
“	“	de l'Ange-Gardien.
Napierville	Paroisse	de St-Rémi.
“	“	de St-Michel-Archange.
“	“	de St-Edouard-de-St-Georges.
“	“	de St-Cyprien-de-DeLéry.
“	Village	de St-Rémi.
Ottawa	Cité	de Hull.
“	Village	de Gracefield.
“	“	de la Pointe-à-Gatineau.
Pontiac	Village	de Fort-Coulonge.
“	“	Chapeau.
“	“	de Campbell's-Bay.
Portneuf	Paroisse	de St-Basile.
“	“	de St-Augustin.
“	Village	de St-Casimir.
“	Paroisse	du Cap-Santé.
“	Village	de St-Raymond.
“	“	de Ste-Jeanne-de-Neuville.
“	Paroisse	de St-Joseph-de-Deschambault.
“	“	de St-Charles-des-Grondines.
“	“	de St-Marc-des-Carières.
Québec	Village	de Montmorency.
“	Paroisse	de St-Félix-du-Cap-Rouge.
“	“	de St-Colomb-de-Sillery.
“	“	de St-Dunstan-du-Lac-Beauport.
“	Cantons unis	de Stoneham & Tewkesbury.
“	Paroisse	de Beauport.
“	“	de N.-D.-des-Laurentides
Richelieu	Cité	de Sorel.

---



---

Richmond.....	Ville de Windsor-Mills.
“ .....	Canton Cleveland.
“ .....	Paroisse de St-François-Xavier-de-Brompton.
“ .....	Village d’Asbestos.
“ .....	Ville de Bromptonville.
“ .....	“ de Richmond.
Rouville.....	Ville de Marieville.
“ .....	Paroisse de St-Paul-d’Abbotsford.
“ .....	“ de St-Césaire.
“ .....	“ de St-Hilaire.
“ .....	“ de St-Jean-Baptiste.
“ .....	“ de Ste-Angèle-de-Monnoir.
“ .....	“ de Ste-Marie-de-Monnoir.
“ .....	“ de l’Ange-Gardien.
“ .....	Village de St-Hilaire.
“ .....	“ de St-Césaire.
“ .....	“ de Richelieu.
Shefford.....	Canton Ely.
“ .....	Village de Granby.
Sherbrooke.....	Canton Compton.
“ .....	Village de Waterville.
Soulanges.....	Village de Coteau-du-Lac.
“ .....	Paroisse de St-Joseph.
“ .....	“ de St-Clet.
Stanstead.....	Ville de Coaticook.
“ .....	“ de Magog.
“ .....	Canton Barnston.
“ .....	Ste-Catherine-de-Hatley.
“ .....	Village d’Ayer’s-Cliff.
“ .....	“ de Stanstead-Plain.
“ .....	Paroisse de St-Herménégilde.
Témiscamingue.....	Village de Ville-Marie.
Témiscouata.....	Ville de Fraserville.
“ .....	Paroisse de St-Hubert.
“ .....	“ de St-Mathias-de-Cabano.

---



---

Terrebonne.....	Ville de Terrebonne.
“.....	Village de Ste-Thérèse-de-Blainville.
“.....	Paroisse de Ste-Thérèse-de-Blainville.
“.....	“ de Ste-Agathe-des-Monts.
“.....	Village de Ste-Agathe-des-Monts.
“.....	Paroisse de St-Louis-de-Terrebonne.
Trois-Rivières.....	Cité de Trois-Rivières.
Vaudreuil.....	Paroisse de Ste-Madeleine-de-Rigaud.
“.....	“ de Très-St-Rédempteur.
“.....	“ de Ste-Marthe.
“.....	“ de St-Michel-de-Vaudreuil.
“.....	“ de Ste-Jeanne-de-Chantal-de- l’Ile-Perrot.
“.....	Village de Pointe-Fortune.
“.....	“ de Como.
“.....	“ Dorion.
“.....	“ de Vaudreuil.
“.....	Ville de Rigaud.
Verchères.....	Paroisse de Beloeil.
“.....	“ de St-Marc-de-Cournoyer.
“.....	“ de Ste-Julie.
“.....	“ de Verchères.
“.....	“ de Contreœur.
“.....	Village de Varennes.
Wolfe.....	Village d’Israeli.
“.....	“ de Marbleton.
“.....	Weedon-Centre.
Yamaska.....	Paroisse de St-Antoine-de-la-Baie-du- Febvre.
“.....	“ de St-Guillaume.
“.....	Village de St-Guillaume.

SECTION 8

MACADAM FAIT PENDANT LA SAISON DE 1915.

A. *Outillage du gouvernement.*—B. *Outillage de la municipalité.*—C *Travaux faits par un entrepreneur.*

ARGENTEUIL	Longueur macadamisée
C.—Lachute, village.....	5653' Asphalte.
B.—Grenville, village.....	7599'
B.—St-Jérusalem, paroisse.....	5630'
<b>BAGOT</b>	
A.—St-Pie, village.....	4504'
C.—Upton, village.....	8199'
B.—St-Hugues, paroisse.....	3855'
<b>BEAUCE</b>	
B.—St-Honoré.....	2070'
B.—St-Evariste.....	9465'
B.—Beauceville.....	921'
<b>BEAUHARNOIS</b>	
C.—St-Louis-de-Gonzague.....	28364'
C.—St-Timothée.....	21981'
C.—St-Stanislas.....	15254'
<b>BELLECHASSE</b>	
A.—St-Charles.....	7750'
<b>CHAMBLY</b>	
A.—Boucherville, paroisse.....	15400'
A.—St-Bruno.....	5136'
B.—St-Lambert.....	6034' Bitulithic.
B.—Boucherville, village.....	964'
A.—Chambly, paroisse.....	6310'
A.—St-Hubert.....	8800'
B.—St-Basile-le-Grand.....	11450'
<b>CHAMPLAIN</b>	
B.—Grand-Mère.....	1035' tarvia.

MUNICIPALITÉ	Longueur macadamisée
<b>CHATEAUGUAY</b>	
B.—St-Joachim, paroisse.....	17150'
B.—Ste-Philomène.....	11800'
A.—Ville de Léry.....	14400'
B.—St-Urbain, paroisse.....	4014'
C.—St-Chrysostôme, paroisse.....	14330'
B.—St-Chrysostôme, village.....	3219'
B.—Très-Saint-Sacrement.....	9115' tarvia.
C.—St-Malachie.....	23764'
<b>CHICOUTIMI</b>	
B.—Ville de Jonquières.....	3686' roemac.
C.—Bagotville.....	1975' tarvia.
B.—Kénogami, village.....	3484'
C.—Ville de Chicoutimi.....	6405' tarvia.
<b>COMPTON</b>	
B.—La Patrie.....	1550'
B.—Canton Compton.....	4321'
A.—Canton Chesham.....	7150'
B.—Ste-Hedwidge.....	200'
B.—Winslow-Nord.....	665'
B.—St-Malo-d'Auckland.....	5300'
B.—Scotstown.....	6949'
<b>DEUX MONTAGNES</b>	
C.—St-Eustache, village.....	6306'
B.—St-Augustin.....	5000'
B.—Ste-Scholastique, paroisse.....	7558'
B.—St-Hermas.....	7100'
B.—St-Eustache, paroisse.....	9335'
<b>DORCHESTER</b>	
B.—St-Anselme.....	4804'
<b>DRUMMOND</b>	
B.—Drummondville.....	2090'
A.—Canton Grantham.....	6685'
A.—St-Germain.....	13240'
A.—Wickham Ouest.....	8130'

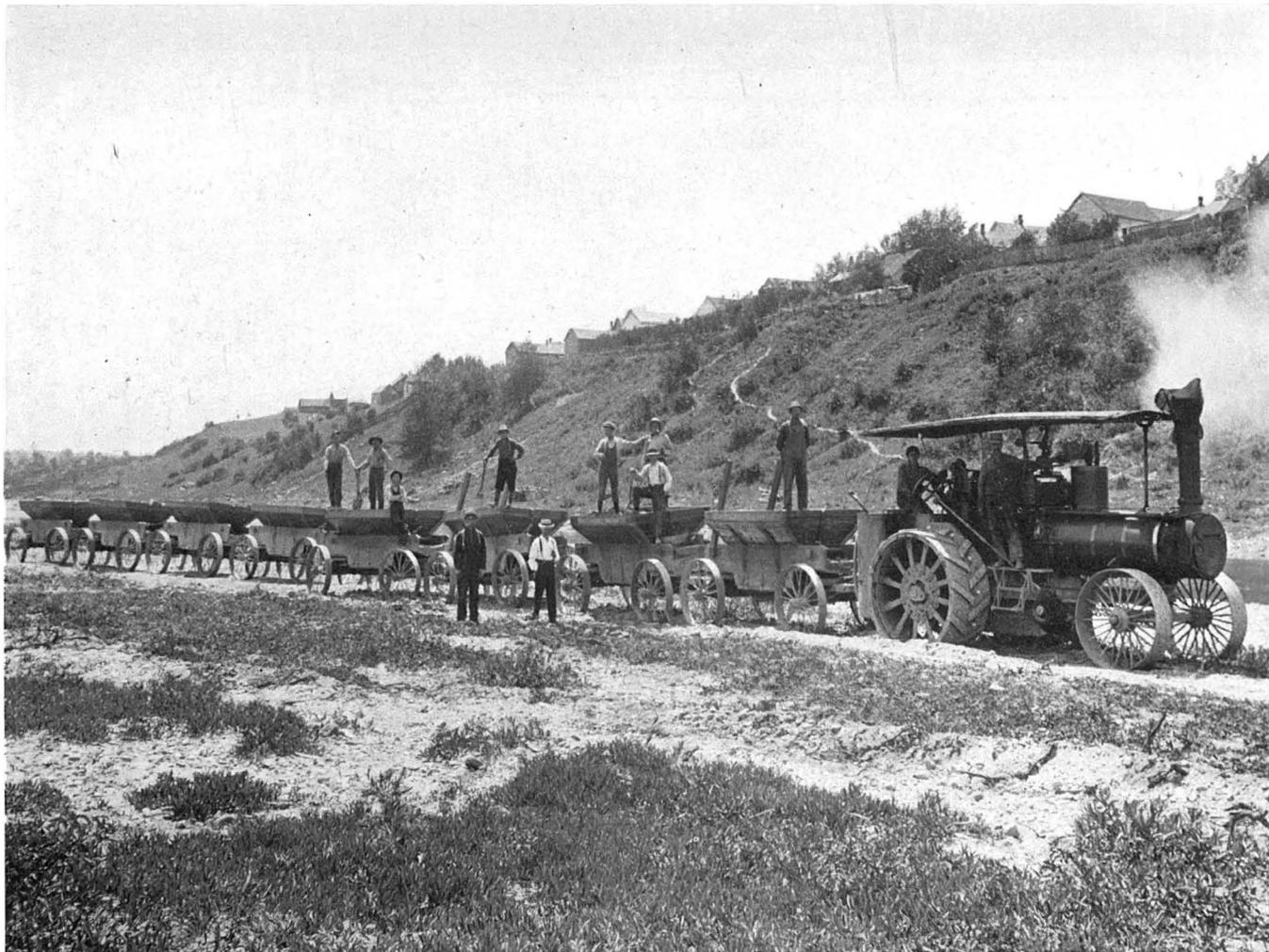
MUNICIPALITÉS	Longueur macadamisée
<b>FRONTENAC</b>	
A.—Lambton, paroisse.....	4668'
A.—St-Sébastien.....	8645'
B.—Winslow-Sud.....	3787'
<b>HUNTINGDON</b>	
B.—Hinchinbrooke, canton.....	31341'
C.—Hemmingford, village.....	6579' tarvia.
C.—Dundee.....	26394'
C.—Havelock, canton.....	15348'
C.—Godmanchester.....	8738'
C.—St-Anicet.....	12196'
C.—St-Anicet.....	41860'
C.—Canton Elgin.....	11300'
B.—Canton Hemmingford.....	13646'
<b>IBERVILLE</b>	
B.—St-Sébastien.....	4310'
B.—Ville d'Iberville.....	3270'
B.—Henryville.....	7150'
B.—St-Athanase.....	4032'
<b>JACQUES-CARTIER</b>	
B.—Ville de Dorval.....	4926' tarvia.
B.—Ste-Geneviève.....	4357' asphalte.
<b>JOLIETTE</b>	
B.—Ville de Joliette.....	3284' asphalte.
<b>LABELLE</b>	
B.—Ville de Buckingham.....	7720'
<b>LAC-ST-JEAN</b>	
B.—St-Félicien, paroisse.....	3800'
B.—St-Prime.....	10371'
B.—St-Bruno.....	1235'
C.—Roberval, paroisse.....	3280'
C.—St-Jérôme, paroisse.....	8155'
<b>LAPRAIRIE</b>	
A.—St-Constant.....	18015'
B.—St-Isidore.....	8980'

MUNICIPALITÉS	Largeur macadamisée
<b>LAVAL</b>	
C.—St-Vincent-de-Paul.....	5602'
C.—Laval-des-Rapides.....	11330'
B.—Ste-Rose, paroisse.....	6141' béton.
C.—St-François-de-Sales.....	8054'
C.—Rivière-des-Prairies.....	11057'
C.—Ste-Dorothée.....	9200'
<b>LEVIS</b>	
C.—St-Romuald.....	10382'
B.—St-Henri.....	4930'
<b>LOTBINIÈRE</b>	
A.—Ste-Croix.....	7704'
A.—St-Flavien, village.....	6842'
<b>MATANE</b>	
A.—Ste-Marie-de-Sayabec.....	8157'
<b>MÉGANTIC</b>	
B.—Somerset-Sud.....	3364'
<b>MISSISQUOI</b>	
B.—Farnham, ville.....	4028'
B.—St-Georges.....	2860'
B.—St-Thomas-de-Noyan.....	2667'
B.—Pike-River.....	3179'
B.—Notre-Dame-de-Stanbridge.....	4269'
<b>MONTCALM</b>	
A.—St-Esprit.....	11223'
A.—St-Jacques.....	6237'
<b>MONTMAGNY</b>	
B.—Cap-St-Ignace.....	5209'
A.—St-François.....	1200'
<b>MONTMORENCY</b>	
C.—Ste-Famille, I. O.....	12302'

MUNICIPALITÉS	Largeur macadamisée
<b>NAPIERVILLE</b>	
B.—St-Edouard.....	11800'
B.—St-Michel, paroisse.....	11006'
B.—St-Rémi, paroisse.....	19100'
B.—St-Cyprien.....	6695'
<b>PONTIAC</b>	
A.—Fort-Coulonge.....	2600'
A.—Campbell's-Bay.....	3140'
<b>PORTNEUF</b>	
B.—Grondines, paroisse.....	13510'
C.—Cap-Santé.....	20291'
B.—St-Basile.....	18032'
B.—Deschambault.....	7780'
B.—St-Marc.....	6778'
B.—St-Casimir.....	1070'
B.—St-Augustin.....	11105'
<b>QUÉBEC</b>	
C.—Cap-Rouge.....	6792'
<b>RICHMOND</b>	
C.—Ville de Richmond.....	4349' asphalte et macadam.
B.—Canton Cleveland.....	9699'
<b>RIMOUSKI</b>	
B.—St-Germain.....	1149'
<b>ROUVILLE</b>	
B.—St-Césaire, paroisse.....	5940'
B.—St-Césaire, village.....	1210'
C.—Richelieu, village.....	520'
B.—Ste-Angèle.....	12570'
<b>SHEFFORD</b>	
B.—Granby, village.....	2940'

MUNICIPALITÉS	Largeur macadamisée
<b>SOULANGES</b>	
C.—St-Joseph, village.....	2700'
C.—St Joseph, paroisse.....	10600'
C.—St-Clet.....	4306'
<b>STANSTEAD</b>	
B.—Ville de Magog.....	4270'
<b>TÉMISCOUATA</b>	
B.—Fraserville.....	7939'
<b>TERREBONNE</b>	
A.—Ste-Thérèse, paroisse.....	13146'
B.—Ste-Thérèse, village.....	5616'
A.—St-Louis, paroisse.....	1843'
B.—Ste-Agathe, paroisse.....	9400'
B.—Ste-Agathe, village.....	2562'
<b>VAUDREUIL</b>	
A.—Ville de Rigaud.....	3098'
B.—Très-Saint-Rédempteur.....	4875'
B.—Ste-Marthe.....	5885'
A.—Ste-Justine.....	3280'
B.—Ste-Madeleine, paroisse.....	7146'
B.—St-Michel, paroisse.....	16504'
C.—Ste-Jeanne.....	9660'
<b>VERCHÈRES</b>	
A.—Varenes, village.....	1928'
C.—Belœil, paroisse.....	3035'
B.—Verchères, paroisse.....	8400'
A.—Varenes, paroisse.....	4025'
B.—Contrecoeur, paroisse.....	5935'
<b>YAMASKA</b>	
A.—St-Guillaume, village.....	6429'

Longueur faite pendant la saison de 1915:  
1,134,871 pieds, ou 214.93 milles.



II.—Route Lévis-Jackman (1915). St-Georges (Beauce) Transport du gravier au moyen d'un tracteur et de wagonnets.  
La photographie montre le train sur un flot de la rivière Chaudière où le gravier  
a été pris et d'où il a été monté sur la route.

**SECTION 9**  
**GRAVELAGE OU EMPIERREMENT FAIT EN 1915**

MUNICIPALITÉS	Longueur gravelée ou empierrée.
<b>BAGOT</b>	
St-Dominique, village.....	5,955 pieds.
<b>BELLECHASSE</b>	
St-Raphaël.....	16,139 “
La Durantaye.....	5,076 “
<b>BONAVENTURE</b>	
St-Godefroy.....	4,166 “
St-Bonaventure-de-Hamilton.....	3,017 “
<b>BROME</b>	
Canton Brome.....	10,682 “
Knowlton, village.....	7,759 “
<b>CHARLEVOIX</b>	
Ste-Agnès.....	2,021 “
<b>CHICOUTIMI</b>	
St-Cyriac.....	9,300 “
St-Dominique-de-Jonquières (paroisse).....	700 “
<b>COMPTON</b>	
Canton Ditton.....	5,205 “
Canton Eaton.....	3,395 “
St-Romain-de-Winslow-Nord.....	1,058 “
<b>DORCHESTER</b>	
Ste-Hénédine.....	4,812 “
St-Anselme.....	5,740 “
St-Isidore.....	5,387 “
St-Maxime-de-Scott.....	1,810 “
<b>DRUMMOND</b>	
Notre-Dame-du-Bon-Conseil.....	36,230 “
Kingsey Falls.....	1,784 “

MUNICIPALITÉS	Longueur gravalée ou empierrée.
<b>FRONTENAC</b>	
Ville de Mégantic.....	10,712 "
St-Alphonse-de-Winslow-Sud.....	5,450 "
Lambton, paroisse.....	3,500 "
<b>HUNTINGDON</b>	
Canton Franklin.....	8,100 "
<b>ISLES DE LA MADELEINE</b>	
Etang-du-Nord.....	2,214 "
<b>KAMOURASKA</b>	
Rivière-Ouelle.....	3,200 pieds.
St-Philippe-de-Néri.....	2,288 "
St-Pacôme.....	2,619 "
St-Germain.....	7,000 "
Ste-Hélène.....	15,853 "
St-Alexandre.....	5,285 "
St-Louis.....	4,597 "
Pohénégamooke.....	4,171 "
Ste-Anne-de-la-Pocatière.....	7,039 "
Andréville.....	1,000 "
St-André.....	6,914 "
St-Pascal.....	8,175 "
<b>LAC-ST-JEAN</b>	
Chambord.....	5,316 "
Ste-Hedwidge.....	5,407 "
St-Prime.....	600 "
Hébertville, paroisse.....	6,300 "
St-Joseph-d'Alma.....	4,683 "
St-Gédéon.....	3,747 "
<b>L'ISLET</b>	
St-Roch-des-Aulnaies.....	9,279 "
Ste-Louise.....	4,157 "
L'Islet, paroisse.....	10,505 "
<b>LOTBINIÈRE</b>	
St-Flavien.....	1,000 "

MUNICIPALITÉS	Longueur gravalée ou empierrée.	
<b>MÉGANTIC</b>		
Irlande-Nord.....	3,600	“
Irlande-Sud.....	5,888	“
Black-Lake.....	6,773	“
<b>MISSISQUOI</b>		
St-Ignace-de-Stanbridge.....	7,124	“
Philipsburg.....	3,500	“
Bedford.....	8,070	“
Stanbridge-East.....	5,807	“
<b>MONTMAGNY</b>		
St-Thomas.....	7,500	“
St-François.....	12,549	“
Cap-St-Ignace.....	4,500	“
<b>MONTMORENCY</b>		
L'Ange-Gardien.....	1,300	“
<b>NAPIERREVILLE</b>		
St-Edouard.....	1,445	“
<b>PORTNEUF</b>		
St-Casimir.....	1,780	“
<b>QUÉBEC</b>		
St-Gabriel-Ouest.....	1,620	pieds.
Notre-Dame-des-Laurentides.....	14,276	“
Ancienne-Lorette.....	2,447	“
<b>RICHMOND</b>		
Bromptonville.....	10,867	“
Melbourne & Brompton Gore.....	6,028	“
St-François-Xavier-de-Brompton.....	2,293	“
<b>ROUVILLE</b>		
St-Paul-d'Abbotsford.....	16,770	“
St-Hilaire, paroisse.....	6,583	“
St-Hilaire, village.....	5,404	“
St-Jean-Baptiste.....	4,440	“

MUNICIPALITÉS	Longueu gravalée ou empierrée.
<b>SHEFFORD</b>	
Stukely-Nord, Partie Est. ....	450 “
Ste-Pudentienne. ....	11,185 “
Lawrenceville. ....	977 “
<b>SHERBROOKE</b>	
St-Elie-d'Orford. ....	2,852 “
<b>STANSTEAD</b>	
Canton Stanstead. ....	25,130 “
Coaticook. ....	10,787 “
Beebe Plain. ....	1,331 “
<b>TÉMISCOUATA</b>	
St-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte. ....	466 “
St-Hubert. ....	4,676 “
St-Arsène. ....	2,125 “
St-Epiphane. ....	1,594 “
Notre-Dame-du-Lac. ....	7,609 “
<b>VERCHÈRES</b>	
St-Marc. ....	5,000 “
<b>WOLFE</b>	
D'Israeli. ....	6,850 “
Stratford-Centre. ....	10,690 “
Ham-Nord. ....	4,113 “
	515,746 ou 97.68 milles.

SECTION 10  
INSPECTIONS

Inspections de macadam en construction durant la saison de 1915.....	1396
Inspections de gravelage en confection durant la saison de 1915.....	269
Inspections préliminaires pour devis du 1er décembre 1914 au 1er décembre 1915.....	104
Inspections de chemins de terre.....	385
Inspections diverses (ponts, côtes, etc.), durant la saison de 1915.....	66

RAPPORT DES OPÉRATIONS DU MAGASIN DES PIÈCES DE RECHANGE DU 10 DÉCEMBRE 1914 AU 15 DÉCEMBRE 1915.

Valeur en stock au 10 décembre 1914.....	\$ 19,788.73
Marchandises achetées pour le magasin.....	11,777.31
Pièces de rechange réparées et remises au magasin.....	3,897.57

Total..... \$ ~~21,345.61~~ <sup>35463</sup> 35463.61

Pièces de rechange expédiées..... 14,118.15 <sup>14118.15</sup>

Valeur en stock..... \$ 21,345.46 <sup>21345.46</sup>

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 LA LOI DES BONS CHEMINS, 1912.

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.....	4,018,916 68
1914-15.....	6,140,273 13

---

---

**LABORATOIRE DU MINISTÈRE DE LA VOIRIE****EXAMENS ET ESSAIS DE MATÉRIAUX FAITS DURANT LA SAISON DE 1915**

Matériaux.	Nombre d'examens ou essais.
Pierres.....	97
Graviers pour gravelage.....	181
Ciments.....	71
Sables pour béton.....	28
Graviers pour béton.....	11
Tuyaux en béton.....	6
Total.....	<hr/> 394

---

---

RAPPORT CONCERNANT LES EXAMENS, ESSAIS ET ANALYSES DE MATÉRIAUX FAITS AU LABORATOIRE DU MINISTÈRE DE LA VOIRIE DE LA PROVINCE DE QUEBEC

Les matériaux généralement envoyés à ce laboratoire consistent en pierres, graviers, sables, ciments et tuyaux en béton qui sont examinés au point de vue de leur acceptabilité pour la construction des chemins ou d'ouvrages en béton.

*Pierres*

Des échantillons de pierres sont envoyés soit par les instructeurs et les inspecteurs de voirie, soit par les municipalités, soit par des propriétaires de carrières qui se proposent de vendre de la pierre aux municipalités.

Prélever convenablement un échantillon de pierre est une opération qui demande beaucoup de précautions.

La qualité des pierres de champs peut varier beaucoup d'un endroit à un autre très rapproché; et dans le même champ on peut trouver des pierres de qualités très différentes. Dans une carrière les pierres qui se trouvent à la surface ne représentent pas en général celles que l'on pourra trouver lorsqu'elle sera ouverte. Dans une même carrière on peut trouver à différents niveaux des lits plus ou moins épais de pierres de différentes natures.

Or, le laboratoire ne pouvant se prononcer que sur les échantillons qui lui sont adressés, il arrive que s'ils ne représentent pas exactement la moyenne des pierres que l'on entend utiliser, le rapport de leur examen, tout en étant exact pour les échantillons examinés, ne l'est pas relativement à la qualité moyenne de la pierre en vue. Par exemple une municipalité ou un particulier envoie un échantillon de pierre plus ou moins altérée pris à la surface d'une carrière ou dans un lit de qualité défectueuse. Le rapport est défavorable. Quelque temps après les mêmes personnes envoient un autre échantillon provenant de la même carrière, mais mieux choisi, et le rapport est favorable. D'où difficultés.

---

Il est nécessaire d'attirer l'attention des instructeurs, des inspecteurs des municipalités et des propriétaires de carrière sur ce fait.

Il y a encore un autre fait à signaler. Une pierre de qualité plus ou moins bonne peut parfaitement être acceptée dans un cas et refusée dans un autre. Par exemple on pourra accepter une pierre qui ne sera pas très dure, quoique saine, pour un chemin où la circulation est peu importante et où ne passent pas d'automobiles, si la municipalité ne peut s'en procurer de meilleure ou ne peut le faire qu'à un prix inabordable, tandis que, pour un chemin très fréquenté, avec une lourde circulation, il pourra être plus économique pour la municipalité d'en importer. Dans ce dernier cas la pierre tendre peut être refusée. Le grès peut être accepté lorsque l'infrastructure du chemin est très solide et résistante, et refusé dans le cas où elle ne pourrait être suffisamment améliorée pour cela qu'à grands frais, parce qu'alors, il serait absolument impossible de le lier en employant un liant calcaire, chose possible dans le premier cas, et qu'il faudrait employer un liant beaucoup plus coûteux.

Une foule de considérations règlent le choix et l'acceptation de la pierre.

Au laboratoire les pierres sont examinées au point de vue de leur provenance géologique, de leur nature, de leur dureté, de leur résistance à l'écrasement et à l'usure, de leur friabilité et de la facilité avec laquelle elles peuvent se lier.

#### *Graviers et sables*

Pour le prélèvement des échantillons de gravier les mêmes remarques doivent être faites que pour la pierre.

Les graviers et sables peuvent être examinés soit au point de vue de leur emploi à la confection des chemins, soit au point de vue de leur emploi dans les constructions en béton.

Dans le premier cas l'examen consiste à se rendre compte de la nature des cailloux et grains qui les composent, de leur dureté, comme pour la pierre, de leur grosseur, de la nature et de la proportion du sable et des matières terreuses qui les accompagnent. Cet examen permet de fournir des renseignements sur la manière de les employer ou de faire un choix entre plusieurs graviers provenant de différents bancs

Lorsque les sables ou graviers doivent être employés à la confection de travaux en béton, on examine leur nature, puis on établit leur courbe granulométrique au moyen du tamisage.

Ce tamisage permet de déterminer les proportions relatives des grains de différentes grosseurs, partant de un pouce à aller jusqu'au tamis à mailles formées par des fils croisés au nombre de deux cents par pouce dans chaque sens.

Le degré granulométrique d'un gravier ou d'un sable est excessivement important. Un gravier ou un sable dont les proportions relatives des différentes grosseurs sont convenables, donne un béton plus résistant qu'un autre où les proportions sont mauvaises.

L'étude granulométrique des sables ou des graviers, avant leur emploi pour le béton, permet d'économiser le ciment dans une large mesure tout en obtenant plus de résistance.

Les graviers devant servir à la confection du béton sont aussi examinés au point de vue de l'argile, des matières organiques et terreuses qu'ils contiennent.

Les matières organiques, même en très petites quantités, empêchent le durcissement du béton.

Des plaquettes et briquettes en mortier de ciment sont fabriquées avec ces graviers et sables et sont essayées avec la machine à traction, qui indique leur résistance à l'arrachement en livres par pouce carré, et avec la machine à compression, qui indique leur résistance à la compression en livres par pouce carré. Des essais sont faits après avoir laissé durcir ces plaquettes et ces briquettes dans l'eau, les unes pendant sept jours et les autres pendant 28 jours. Si leur résistance, soit à la compression, soit à l'arrachement est trop faible, ces sables et graviers doivent être rejetés, même si leur courbe granulométrique est convenable.

#### *Ciments*

Les échantillons examinés proviennent généralement des ciments employés par les entrepreneurs ou les municipalités à la construction des ponts et ponceaux, ou à la fabrication par des particuliers de tuyaux en béton.

Les essais de ciment se font par la méthode recommandée par la Société Canadienne des Ingénieurs Civils, et portent sur la densité, la finesse, la pureté, les durées des prises initiales et finales, la constance du volume, ainsi que sur la résistance de briquettes et plaquettes à la compression et à l'arrachement. Comme pour les sables, ces deux derniers essais se font avec des briquettes et plaquettes de sept jours et de vingt-huit jours d'âge.

Ces dernières sont fabriquées avec le ciment à essayer et le sable connu sous le nom de "Standard Ottawa Sand". C'est un sable blanc provenant de Ottawa (Illinois) et qui est maintenant employé pour ce genre d'essais dans tous les laboratoires.

#### *Tuyaux en béton*

Des fabricants de tuyaux de béton font parfois examiner leurs tuyaux. Pour cela on prélève sur ces tuyaux des briquettes carrées de quatre à six pouces de côté que l'on essaie à la machine à compression.

La résistance devrait être celle d'un bon béton, c'est-à-dire au moins 2000 livres par pouce carré au bout d'un mois. Le béton de ces tuyaux est aussi examiné au point de vue de sa constitution.

#### *Registre*

Un registre de tous les essais est tenu au laboratoire. Les échantillons soumis y sont aussi conservés.

GABRIEL HENRY,  
*Ingénieur en chef.*

Québec, 18 décembre 1915.

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 029 791