

CANQ
VO
100
1917

3371



MINISTÈRE DES
COMMUNICATIONS
BIBLIOTHÈQUE
ADMINISTRATIVE "H"

288966

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

CANQ
VO
100
1917

2763
Ø

RAPPORT
DU
DEPARTEMENT DE LA VOIRIE
DE LA
PROVINCE DE QUÉBEC
1917

Imprimé par ordre de la Législature



QUÉBEC
IMPRIMÉ PAR E.-E. CINQ-MARS

IMPRIMEUR DE SA MAJESTÉ LE ROI

—
1917

TABLE DES MATIÈRES

SECTION 1.—LETTRE DU MINISTRE A SON HONNEUR LE LIEUTENANT-GOUVERNEUR.	5
SECTION 2.—CHEMINS DE TERRE.—Liste des municipalités qui, durant l'exercice 1916-17, ont touché des subventions, pour travaux de confection, d'amélioration et d'entretien des chemins de terre.....	18
SECTION 3.—Liste des municipalités qui, durant l'exercice 1916-17, ont touché des subventions pour travaux de macadamisage.....	34
SECTION 4.—Liste des municipalités qui, durant l'exercice 1916-17, ont touché des subventions pour travaux de gravelage.....	35
SECTION 5.—Liste des municipalités auxquelles il a été fait, à même le budget 1916-17, un remboursement d'un tiers pour ponceaux.....	38
SECTION 6.—Travaux spéciaux et subventions.....	44
SECTION 7.—Subventions spéciales pour macadam.....	53
SECTION 8.—Subventions spéciales pour gravelage.....	54
SECTION 9.—Subventions spéciales à des particuliers.....	55
SECTION 10.—Liste des allocations payées en vertu de la loi de 1912.....	56
SECTION 11.—Macadam fait pendant la saison 1917.....	59
SECTION 12.—Gravelage fait durant la saison 1917.....	63
SECTION 13.—Inspections faites durant la saison 1917.....	68
Essais de matériaux au laboratoire.....	68



ROUTE MONTRÉAL-QUÉBEC.—Chemin Sainte-Foy.—Béton asphaltique fait en 1917.

A son honneur le LIEUTENANT-GOUVERNEUR

de la province de Québec.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport de mon département pour l'exercice 1916-17. La dernière saison n'a pas été très favorable aux travaux de voirie. Il suffit pour s'en rendre compte de se rappeler le petit nombre de jours de soleil de l'été passé. A cette constatation, les rapports météorologiques ajoutent des précisions peu propres à atténuer la mauvaise impression qui nous en est restée. En effet, de juin à novembre, 77 jours sur 153 ont été des jours de pluie. Les inondations dont ont souffert plusieurs parties de la province, surtout la Beauce, sont venues ajouter à la difficulté de notre tâche, en la compliquant et surtout en détruisant, sur plusieurs points, des ouvrages importants, fruits de plusieurs années de soins et d'attention. Outre l'inconvénient de retarder la circulation en détériorant la voie carrossable, les orages qui, dans bien des cas, étaient plutôt de véritables trombes entraînant tout sur leur passage, ont nécessité des mises de fonds supplémentaires relativement considérables. Disons, en passant, que, sur la route Lévis-Jackman en particulier, notre service de cantonniers et de constructeurs nous a permis de rétablir les communications en moins de deux jours après la catastrophe. Ainsi, à St-Côme, dans la côte Patrick, un pont en béton, de 25 pieds de portée et de 30 pieds de hauteur, fut démoli en un instant avec ses approches, et des blocs de béton de 15 à 20 pieds de longueur, par 7 à 8 pieds de largeur et d'épaisseur, furent emportés à 150 pieds en aval, taillant brusquement, entre les deux rives, une ouverture d'au delà de 60 pieds; cependant, deux jours plus tard, un pont temporaire très solide, établi sur le parcours de l'ancienne route, offrait au public voyageur un chemin sinon aussi agréable, du moins aussi sûr qu'auparavant. Aujourd'hui, ce pont est complètement reconstruit, et nous y avons substitué le bois au béton. Ce changement a été fait pour des raisons d'économie et de prudence. Malgré la règle que nous

nous sommes imposée, et qui doit évidemment être sans exception, de mettre l'économie à la base de toutes nos opérations, nous aurions été en droit de rechercher le système de reconstruction le plus durable et de refaire le pont en béton, mais nous en avons été détournés par la crainte que l'accident de l'été dernier ne se renouvelle dans l'avenir, car alors la perte totale d'un pont comme celui que nous avons reconstruit serait de moitié moins lourde que celle d'un pont en béton. Les causes du cataclysme ont fait le sujet de discussions nombreuses qui ne se sont guère éclairées qu'à la lumière des conjectures. Cependant, deux faits semblent acquis : d'abord, le gonflement soudain de la rivière Chaudière, dû à l'accumulation du bois dans les estacades, puis la conformation spéciale du terrain de la région, laquelle est très accidentée, très vallonnée. Le déboisement partiel, dit-on, n'offrant plus d'obstacles aux eaux de pluie, ces dernières doivent nécessairement se déverser avec une très grande rapidité vers l'embouchure des rivières; il en résulte une crue pour ainsi dire instantanée qui brise tout sur son passage. L'avenir nous dira si ces spéculations sont fondées et, précisément, l'incertitude où elles nous laissent nous a fait recourir à une réfection qui, sans être temporaire, offre un caractère moins définitif que les constructions initiales.

Si la saison ne nous a pas permis de pousser avec la vigueur accoutumée les deux principales catégories de travaux qui se font ordinairement dans la province, le macadam et le gravelage, des circonstances et des besoins particuliers nous ont orientés vers de nouvelles activités dont les résultats ne laissent pas que d'être fort intéressants. En tout premier lieu, il faut citer les travaux préliminaires de la route Trois-Rivières-Shawinigan-Grand'Mère, qui traverse une région où l'industrie est le principal facteur de développement. Une partie du territoire est peu fertile ; l'autre, mieux favorisée, est cependant susceptible d'une plus abondante production. A vrai dire, ce sont les villes industrielles, Trois-Rivières, Shawinigan et Grand'Mère, qui illuminent ce coin de pays où l'agriculture offre moins d'avantages qu'ailleurs. Du reste, les grandes compagnies et les corporations de ces trois villes ont pris une initiative qui ne pouvait manquer de nous séduire, ayant offert des contributions égales à la moitié du coût de la route projetée ; cette route, qui est régionale par sa destination et par l'idée qui l'a fait

naître, n'est donc, pour ainsi dire, que semi-régionale, si l'on considère le système financier adopté pour en assurer la construction. Il convient de féliciter ceux qui, en dehors du gouvernement, ont mené l'entreprise à bonne fin, et en particulier M. Ellwood Wilson, gérant de la "Laurentide Company", qui s'est employé avec un dévouement inlassable à grouper et à mettre en œuvre les forces diverses qui devaient concourir à assurer le succès de l'œuvre. Il n'est pas sans intérêt d'ajouter que les contributions des villes et des compagnies, lesquelles, pour le travail préliminaire, se chiffrent à \$56,766.59, ont été versées d'avance dans le trésor provincial. Le même procédé sera suivi pour les travaux de surface qui, nous l'espérons, seront complètement terminés au cours de l'été prochain. La route a 25 milles ; elle sera gravelée sur une longueur de 23.5 milles, et pavée en béton sur une longueur de 1.5 mille. L'établissement des rampes offrait des complications multiples, surtout à Almaville. Cet endroit, qui peut fournir aux peintres des points de vue dont le pittoresque ne le cède peut-être pas à Québec même, présente à l'ingénieur une conformation hérissée de problèmes. Un relevé préliminaire avait montré que, pour y réduire les rampes à 5%, il aurait fallu une dépense de \$50,000.00. Devant ces chiffres, qui accusaient une grande disproportion entre la dépense à faire sur ce point en particulier, et le coût du reste de la route, je résolus de faire faire une étude spéciale des lieux et d'en faire dresser une topographie complète. Nos ingénieurs se mirent à l'œuvre et leurs travaux eurent pour résultat de réduire le chiffre de \$50,000.00 à \$19,000.00, tout en maintenant les rampes à 6%.

Dans la région de Témiscouata, le gouvernement impérial avait, pour des fins militaires, tracé et construit une route reliant la province de Québec au Nouveau-Brunswick par Fraserville et Ste-Rose-du-Dégelé, avec Edmunston comme point extrême dans la province voisine. L'entretien en avait été abandonné depuis de longues années. Le député du comté attira l'attention du gouvernement sur l'importance de cette voie de communication et sur l'intérêt qu'il y aurait à l'améliorer pour le bénéfice des paroisses agricoles qu'elle traverse. Malgré le peu de ressources financières dont dispose la région, il réussit, grâce à des démarches répétées et à un exposé sans cesse renouvelé des avantages prévus, à obtenir de la part des municipalités une contribution totale

d'au delà de \$5,000. Un tel dévouement et un tel succès méritaient plus que de la sympathie: ils nous imposaient presque une décision immédiate, et nous décidâmes d'envoyer une équipe, avec l'outillage nécessaire, pour mettre le chemin en forme. L'ancienne construction avait consisté surtout à mettre du gravier, que le roulage avait graduellement rejeté vers les côtés. Il s'agissait de ramener le gravier au centre, ce que nous fîmes au moyen de machines à chemin tirées par des tracteurs. Ce gravier, qui n'est pas de toute première qualité et contient des matières terreuses, fera cependant une assez bonne surface quand il aura eu le temps de sécher, pourvu qu'il soit continuellement ramené au milieu du chemin au moyen de la gratte. Cette "maturation", pour ainsi parler, n'a eu aucune chance de s'effectuer cette année, les pluies continuelles ayant constamment délayé le terrain. Le travail dont je viens de parler a pu se faire très économiquement, grâce aux machines. En effet, la mise en forme, qui comportait en même temps un essartement assez considérable, n'a guère coûté qu'une couple de cent piastres par mille. Il n'existait pas un état de choses aussi favorable dans la savane de St-Antonin, où il nous a fallu faire un gravelage complet, c'est-à-dire, mettre le chemin en forme et y déposer une couche de gravier de 9 à 10 pouces d'épaisseur et de 12 pieds de largeur. Nous avons fait la même chose en d'autres endroits, et le total des parties ainsi gravelées s'est élevé à 3 milles environ.

Nous nous étions proposé d'améliorer cette année 40 milles, mais la température ne nous en a laissé faire que 12.5 milles. Nous espérons être plus heureux l'an prochain, et nous ferons toute la diligence possible pour donner satisfaction aux contribuables de cette région qui, à elle seule, a presque l'ampleur d'une province.

A la demande des autorités militaires du district de Québec, mon département a fait graveler, dans la municipalité de St-Gérard-Magella, comté de Québec, 11,500 pieds d'un chemin qui conduit au camp de Valcartier. La dépense a été presque totalement supportée par votre gouvernement, l'autorité militaire, malgré toute sa bonne volonté, n'ayant pu nous fournir qu'une aide très limitée. Au demeurant, cette question d'un chemin entre la ville de Québec et le camp de Valcartier, grâce à la coopération des autorités militaires, de la Commission des

chemins de Québec, de qui relevait une partie de la route, et de mon département, a été résolue en moins de temps qu'on n'aurait pu le croire ; il a suffi pour cela de la ramener à ses justes proportions, c'est-à-dire, de faire une dépense en rapport avec les besoins réels.

Un autre chemin, le chemin dit des Commissaires (sous le contrôle de la Commission des chemins de Québec), dont la Commission impériale des munitions se sert pour transporter les munitions entre sa station d'essai et la ville, a aussi été gravelé avec l'aide de cette commission et la coopération de mon département, sur une longueur de 1.17 mille.

L'entretien des chemins macadamisés ou gravelés par les municipalités sous le régime des différentes lois de voirie a fait, à la dernière session, l'objet d'une loi spéciale qui autorise l'action directe du ministre de la voirie et aussi l'octroi de subventions pour défrayer une partie des dépenses encourues par les corporations municipales. Dès le printemps, nous nous sommes mis à l'œuvre et nous avons organisé un service spécial pour l'application de cette loi. Tout d'abord, j'ai fait faire un relevé complet des chemins municipaux macadamisés et gravelés dans la province de Québec, et j'en ai fait dresser un état détaillé pour chaque municipalité. Ce relevé a servi à compléter, et à rectifier au besoin, les cartes routières qui étaient en préparation depuis trois ans. Le relevé était accompagné d'un rapport donnant, station par station, l'état du chemin, indiquant les réparations à y faire, les matériaux disponibles, le prix de la main-d'œuvre, etc. D'ailleurs, au cours de l'hiver dernier, j'avais préalablement fait adresser à tous les maires intéressés le questionnaire suivant qui, dans la plupart des cas, nous a fourni des données préliminaires d'une grande utilité :

“ 1o Dans quel état étaient, l'automne dernier, les chemins mentionnés dans la lettre ci-annexée ? 2o S'y trouvait-il des trous ou des ornières ? 3o Le macadam était-il rugueux ou délié à la surface ? 4o La surface du macadam était-elle couverte de boue ? 5o S'y trouvait-il des “roulières” ? 6o Y avait-il des trous ou des rayures sur les accotements ? 7o L'eau séjournait-elle par flaques sur le chemin ? 8o En

quel état étaient les fossés? 9o Quelles mesures votre municipalité a-t-elle prises pour entretenir ses chemins macadamisés ou gravelés? 10o Si elle n'a pas pris de mesures pour cela, se propose-t-elle d'en prendre? 11o Y a-t-il dans votre municipalité des bancs de gravier ou de gros sable de bonne qualité? 12o S'il y en a, quel est le nom du propriétaire ou des propriétaires? 13o A quelle distance ce gravier ou ce sable se trouvent-ils situés par rapport aux chemins gravelés ou macadamisés, ou par rapport aux stations de chemins de fer? (Ces distances devraient être données pour chacun des bancs de gravier ou de sable, s'il y en a plusieurs; de même le nom du propriétaire devrait être donné pour chacun des bancs de gravier ou de sable). 14o Peut-on se procurer dans votre municipalité de la pierre non concassée? 15o S'il y en a, quel est le nom du propriétaire ou des propriétaires de carrières? 16o A quelle distance cette pierre se trouve-t-elle située par rapport aux chemins macadamisés ou par rapport aux stations de chemins de fer? 17o Combien paie-t-on dans votre municipalité: (a) un journalier? (b) un attelage simple avec son conducteur? (c) un attelage double avec son conducteur? 18o Peut-on s'y procurer avec facilité, en toute saison, les hommes et les attelages?

Si vous n'avez pas ces renseignements, le ministre de la voirie vous serait bien obligé de vous les procurer afin de les lui fournir, ou bien de lui indiquer la personne qui pourrait les lui procurer."

Muni des divers renseignements ainsi recueillis, le chef de ce service pouvait en quelque sorte mettre le doigt sans hésitation sur le chemin, ou même la partie de chemin à réparer, et il lui était relativement facile de prescrire le mode de réparation et d'en calculer le coût approximatif. Evidemment, les choses ne pouvaient pas, dans tous les cas, marcher avec cette précision mécanique, et il a fallu parfois retourner sur place pour faire un devis spécial ou une estimation particulière. En général, les corporations tombant sous le coup de la loi se sont prêtées de bonne grâce à nos recommandations. Quelques-unes, plutôt poussées par le manque de main-d'œuvre que par la mauvaise volonté, ont apporté quelque retard à s'y soumettre. Plusieurs nous ont donné des raisons valables pour remettre la partie à l'an prochain. D'autres, n'ayant pas su nous convaincre, nous les avons suivies de près, et nous avons fini par en obtenir ce que nous désirions. Naturellement, en face du grand nombre de municipalités à surveiller, et comme nous étions au début de l'organisation de ce nouveau service, nous nous sommes

occupés d'abord des cas les plus pressés ; nous continuerons cet hiver à perfectionner notre organisation et à préparer le travail de la prochaine saison. Je dois dire que si, dans certains endroits, on n'a pas paru se rendre compte tout de suite de la nécessité de l'entretien, en d'autres, on a dépassé nos espérances et même devancé notre intervention. Nous sommes sûrs que ces bonnes dispositions se développeront dans toutes les parties de la province ; d'ailleurs, nous sommes bien résolus à rester fermes dans l'application de cette loi si nécessaire à la conservation des travaux exécutés depuis 5 ou 6 ans. En résumé, nous avons fourni des instructions, pour réparation de macadam ou de gravelage, à 183 municipalités, dont 94 ont pu faire des travaux ; nous avons donné une direction à 6 municipalités de villes (qui ne tombent pas sous le coup de la loi), et nous avons dirigé ou surveillé les réparations en faisant faire au delà de 200 inspections.

Les routes provinciales ont fait l'objet d'une attention toute particulière. Nous avons déjà partiellement adopté, pour leur entretien, le système de cantonniers ; nous l'avons complété. La route Jackman en a 3, dont chacun doit surveiller au delà de 30 milles de chemin. La route Sherbrooke-Derby Line en a 1, pour 33 milles de chemin. La route Edouard VII en a 1, avec environ 39 milles de chemin. La route Montréal-Québec en a 4, avec environ, chacun, 35 milles. La route Chambly en a 1, avec 15 milles. Sur cette dernière, nous avons posé un tapis de fluxphalte sur 4 milles de longueur, entre la station de St-Hubert et la ville de Longueuil. Nous en avons posé 13 milles sur la route Montréal-Québec. La mauvaise saison ne nous a pas permis d'en faire plus cette année, mais nous avons des matériaux distribués sur 19.5 milles, ce qui nous mettra en mesure, dès les premiers beaux jours du printemps prochain, de reprendre et de terminer ce travail sur toute la longueur dont je viens de parler. Il est probable qu'un tapis semblable sera construit sur le reste de la route, sauf, peut-être, pour le moment du moins, sur la partie qui s'étend de St-Sulpice à Charlemagne, qui est recouverte de gravier, et qui, grâce à ce mode d'entretien, résiste avec succès à une énorme circulation d'automobiles.

La route Montréal-Québec qui, à l'origine, devait avoir une longueur de 147.417 milles, s'est augmentée de 9.8 milles, entre St-Augustin et la limite ouest de la ville de Québec ; ce tronçon, qui faisait partie des chemins de la Commission des chemins de Québec, a été déclaré route provinciale, en considération de certaines offres de contribution faites par les municipalités intéressées. Nous avons passé un contrat pour y faire construire un pavage en béton asphaltique (genre Topeka, modifié et amélioré). Ici encore, la température a été un adversaire infatigable, et il nous faut attendre à l'an prochain pour terminer les 8.7 milles qu'il reste à faire.

La négligence dans l'entretien subventionné des chemins de terre est maintenant une chose du passé. Nos inspecteurs le surveillent attentivement et leur activité s'attache surtout à faire remplir les conditions spéciales que nous avons mises, il y a déjà quelques années, au paiement des subventions. Ces conditions spéciales sont, outre l'entretien ordinaire des chemins de terre, l'exécution de certains travaux dits permanents, qui consistent en général dans la mise en forme, le creusage des fossés, l'enlèvement des cailloux, etc., etc. Certaines municipalités, pleines d'un zèle que nous ne saurions trop louer, et reconnaissant sans doute l'effort que le gouvernement a fait pour les encourager, donnent à ces travaux permanents une importance considérable. Elles remplacent en certains cas les travaux recommandés ou prescrits par un empierrement ou un gravelage complet.

Notre projet d'amélioration de voirie fut conçu d'après de grandes lignes bien définies et dont nous ne nous sommes pas écartés. Il comportait trois choses principales: l'amélioration des chemins d'intérêt local par les municipalités elles-mêmes avec l'aide du gouvernement, soit au moyen de subventions, soit au moyen d'emprunts; la construction par le gouvernement de grandes routes provinciales, et, en troisième lieu, la

construction de routes régionales par les municipalités elles-mêmes avec l'aide du gouvernement, également au moyen de subventions ou d'allocations. Nous nous étions rendu compte, dès le début, qu'il fallait entre les centres des voies de communication non interrompues, et nous avons décidé d'établir certains chemins qui cadreraient avec ces vues, et en même temps serviraient d'exemples. Nous n'avons pas été trompés dans notre attente. Elles sont déjà nombreuses les routes régionales qui vont se construire par les municipalités elles-mêmes, soit sous le régime de la loi 1911 (subventions), soit sous le régime de la loi 1912 (allocations). Pour répondre à des pétitions, maintes fois renouvelées par les conseils municipaux et par certaines chambres de commerce, et constamment appuyées par les députés des régions concernées, j'ai fait commencer les relevés d'une route Lévis-St-Lambert et d'une route Lévis-Fraserville, et j'ai fait faire le relevé d'une route Beauce-Jonction-Robertsonville, destinée à relier Québec, par la route Jackman, à Thetford-Mines et à Sherbrooke. Une autre route, la route Beauceville-Sherbrooke, par Lambton, a été complètement relevée. Un grand nombre de devis ont été préparés et de règlements passés par les municipalités traversées par cette route, et plusieurs d'entre elles se sont mises à l'œuvre, entre autres: Courcelles et Winslow-Sud, lesquelles, du reste, avaient dès l'an dernier commencé leurs travaux. J'ai autorisé aussi la construction d'une route St-Alexis-Jonquières; les 20 milles de cette route ont été relevés. La procédure est en bonne voie, même certains contrats sont passés, et nous verrons là, dans un avenir prochain, une artère dont l'utilité ne fera que grandir avec l'importance toujours grandissante du pays industriel qu'elle traverse. D'autres routes sont encore à attendre que nos ingénieurs soient disponibles, et ces derniers travaillent sans relâche afin de pouvoir répondre à toutes les demandes avec le moins de délai possible. Les renseignements recueillis par eux au cours de ces inspections nous serviront durant l'hiver à préparer les devis et à entamer la procédure prescrite par la loi.

Il est devenu presque banal de vanter la voirie de la province de Québec. Dans toutes les conventions de constructeurs de chemins, les délégués des autres provinces y mettent une bonne volonté et une ama-

bilité qui sont vraiment dignes de tous éloges, puisque, après tout, elles sont les marques d'une bonne foi à laquelle on ne nous a pas, à d'autres égards, accoutumés. Cependant on ne s'en lasse jamais, et je ne puis résister au plaisir de vous citer quelques opinions recueillies au cours de la saison passée :

“Nous devons dire que la tâche accomplie par le gouvernement de Québec n'a pas échappé à notre attention et a soulevé notre admiration. Votre gouvernement a certainement entrepris un grand œuvre et est en train de l'accomplir. Nous ne souhaitons qu'une chose : c'est que les autres provinces suivent en cela le brillant exemple que vous leur donnez.” *C.-L. Harris*, Secrétaire de la *Island Automobile Association*, *Victoria C. A.*

“Il (*M. Briggs*) est très familier avec les grandes routes pour les avoir parcourues lui-même. Il n'a que des éloges à faire des 45 milles de la route *Edouard VII*, qui relie *Montréal* à *Rouse's Point*, et des 180 milles de la route *Montréal-Québec*. Cette dernière n'offre qu'un inconvénient : la traversée de *Batiscan*, où les automobiles sont obligées de faire des relais ; c'est un anachronisme tout à fait désagréable. On y remédiera prochainement en y construisant un pont, ce qui, avec le parachèvement des derniers 14 milles qui doivent compléter la route *Montréal-Québec*, fera de ce parcours l'un des plus pittoresques du continent.

Voici les propres paroles de *M. Briggs* :

A mon avis, la route *Montréal-Québec* n'est pas surpassée au Canada et est à peine égalée aux *Etats-Unis*. Sa seule rivale est le chemin de l'Ile, à *Victoria*, *Colombie-Anglaise*. Elle se déroule sur les rives du *St-Laurent* pendant un grand nombre de milles. Le paysage est un rare plaisir pour l'automobiliste.

L'enthousiasme que professe *M. Briggs* pour les avantages offerts, dans la province de Québec, aux automobilistes, est bien justifié. Le mouvement des bons chemins, commencé il y a quelques années, porte des fruits et se développe constamment. Malgré le lourd poids de la guerre, il n'y a pas eu de ralentissement dans l'amélioration des surfaces

carrossables, et chaque année s'augmente le nombre des chemins que l'on s'efforce de rendre attrayants pour les automobilistes ; comme résultat on y a vu grandir le flot des touristes qui viennent des Etats-Unis voir les nombreux sites à l'aspect "vieux monde" qui, dans la province de Québec, se rencontrent à profusion.

M. Briggs est un zélé partisan d'une route carrossable transcontinentale entre le cap Scott, île de Vancouver, et la baie de Glace, Nouvelle-Ecosse. Il fait remarquer que, comme la Colombie-Anglaise, la province de Québec a construit une grande partie de la future route nationale canadienne. Elle a des routes régionales de première classe qui coûtent relativement peu et sont à la disposition du public, au lieu de chemins de fer énormément dispendieux qui consistent en rails reluisants que le public a payés, mais sur lesquels il ne peut pas marcher sans commettre un délit contre la propriété!" (*The Island Motorist*, Victoria, 17 sept. 1917.)

"Nous sommes heureux de constater que la politique des bons chemins fait tous les jours dans notre province de nouveaux adeptes et il ne se passe presque pas de mois sans que nous voyions quelques résolutions de conseils qui ont décidé d'améliorer leurs chemins. Les bons résultats obtenus dans les centres où l'on n'a rien négligé sont le meilleur stimulant pour les autres endroits de notre province, qui peuvent faire beaucoup sous ce rapport. En septembre prochain, il y aura une magnifique route en macadam de Longueuil à Belœil, en passant par Saint-Hubert, Saint-Bruno et Saint-Basile-le-Grand. Les travaux sont presque terminés, et il ne reste plus qu'une couple de milles sur le chemin Sabourin immédiatement après avoir laissé le chemin de Chambly près de Saint-Hubert. Un demi-mille de ce chemin sera fait avant la fin de cette saison. Sur la rive sud du Saint-Laurent, entre Longueuil et Boucherville, l'on est aussi à réparer la route, qui sera très belle une fois terminée. De Boucherville à Varennes et Verchères, le chemin est très beau; aussi nombreux sont ceux qui y font des voyages.

Les touristes qui vont à Québec ne cessent de nous faire des louanges de la route qui, disent-ils, est très belle, et "l'accommodation" que les automobilistes y reçoivent, particulièrement à Berthier, Louiseville et Trois-Rivières, est digne de mention. On ne peut désirer plus. Comme preuve de la popularité toujours grandissante de cette route, qu'on nous

permette de dire que, dans la seule journée du dimanche, il est passé à Trois-Rivières, 852 automobiles. Que dire des bénéfiques qu'en retirent ceux qui habitent les différentes "places" qui longent cette route ?

L'automobilisme gagne chaque jour, comme on le voit, la faveur du public, et pour peu que l'on continue d'améliorer nos routes, le nombre des fervents du volant sera très considérable dans quelques années." (*La Patrie*, 12-9-17).

" La confection et l'amélioration des chemins dans la province ont marché à pas de géant, et quoique nous ne nous accordions pas avec le Premier Ministre sur plusieurs articles de son programme, nous ne pouvons lui refuser ce qui lui est dû pour la manière dont il a réglé cette difficile et importante question. Bien qu'il y ait eu des erreurs, dont plusieurs étaient de celles qui sont inhérentes à une organisation nouvelle, et bien qu'il reste encore beaucoup à faire, il serait oiseux de nier qu'une nouvelle ère est née pour la province et que les avantages qu'elle en retirera auront une répercussion prolongée, sinon incalculable. Que Sir Lomer continue son œuvre, et tout le monde sera avec lui." (*Quebec Chronicle*, 9 octobre 1917).

Après ces témoignages, si nous envisageons, par exemple, la question d'une grande route transcontinentale, nous avons raison d'être fiers d'avoir accompli notre partie de la tâche avant même que se soit dessiné bien nettement le projet proprement dit, et, du reste, quand il se réalisera, il y aura beau temps que nos routes régionales et municipales auront contribué à faire connaître la province, à développer son industrie et son agriculture, et à lui conserver la situation prépondérante qu'elle s'est faite dans la confédération.

J'ajoute des chiffres aux quelques notes qui précèdent :

¶ Depuis la mise en vigueur de la loi des bons chemins de 1912, 361 municipalités s'en sont prévaluées, et 52, autorisées à s'en prévaloir, attendent que les formalités prescrites par la loi soient remplies.

¶ En 1917 il a été fait, sous la direction et avec l'aide financière du gouvernement, 7 1.7 0 milles de macadam (y compris le béton et le macadam au bitume).

¶ En 1917 il a été fait, sous la direction et avec l'aide financière du gouvernement, 7 S. 9 3 milles de gravelage.

¶ En 1917 le département de la voirie a fait faire 2,219 inspections.

¶ En 1917 le laboratoire du département de la voirie a fait 706 essais de pierres, sables, ciments et graviers.

¶ La longueur totale des routes provinciales ou municipales de la province, macadamisées ou gravelées, est de 2,238.85 milles.

¶ De 1907 à 1911 inclusivement, le nombre de municipalités qui ont entretenu leurs chemins aux frais de la corporation, a été..... 206

En 1912.....	311
“ 1913.....	386
“ 1914.....	440
“ 1915.....	477
“ 1916.....	498
“ 1917.....	541

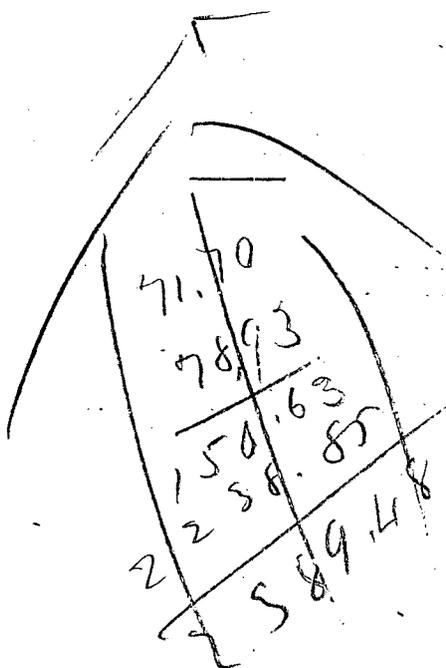
Respectueusement soumis,

J.-A. TESSIER,

Ministre de la voirie.

Québec, 8 novembre 1917.

2



SECTION 2

CHEMINS DE TERRE

*N.-B.—Les travaux d'amélioration permanente consistent en déblais dans le roc, drainage, abaissement de côtes, allongement de courbes, creusement de nou-
veaux fossés, construction de ponceaux de moins de 8' d'arche, etc., sans y
comprendre les travaux de gravelage ou de macadamisage faits en vertu d'un
règlement spécial ou faisant l'objet d'une subvention spéciale.*

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

LISTE DES MUNICIPALITÉS QUI, DURANT L'EXERCICE 1916-17, ONT TOUCHÉ
DES SUBVENTIONS, EN VERTU DE L'ART. V, 2^{DE} SESSION, CH. 21, SEC. 1,
POUR TRAVAUX DE CONFECTION, D'AMÉLIORATION OU D'ENTRETIEN
EXÉCUTÉS EN 1916 OU ANTÉRIEUREMENT.

(Art. 2012, 50% jusqu'à \$400.00).

Total des subventions : \$50,894.05.

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

MUNICIPALITÉS	Longueur	Longueur sur
	entretenue	laquelle on a fait des amé- liorations per- manentes.
	Milles	Milles
ARGENTEUIL		
Morin, partie sud du canton.....	25.75	1.25
ARTHABASKA		
Maddington, canton.....	1.00	1.00
Warwick, canton.....	43.50	1.50
BEAUHARNOIS		
Saint-Louis-de-Gonzague, paroisse.....	30.00	1.00

MUNICIPALITÉS	Longueur	Longueur sur
	entretenue	laquelle on a fait des améliorations permanentes
	Milles	Milles
BELLECHASSE		
Saint-Michel, paroisse.....	5.00	1.00
Saint-Gabriel-de-la-Durantaye, paroisse.....	12.00	1.00
BONAVENTURE		
Mann, canton.....	10.00	0.50
Musseleyville, paroisse.....	12.50	3.00
CHICOUTIMI		
Saint-Fulgence, paroisse.....	19.33	0.62
Saint-Ambroise, paroisse.....	25.50	1.25
Kénogami, canton.....	10.00	0.20
Saint-Dominique-de-Jonquières, paroisse.....	28.00	2.00
CHATEAUGUAY		
Sainte-Philomène, paroisse.....	16.00	1.33
DEUX-MONTAGNES		
Saint-Augustin, paroisse.....	21.00	1.25
DORCHESTER		
Sainte-Hénédine, paroisse.....	17.00	0.75
Saint-Maxime-de-Scott, paroisse.....	5.00	0.18
Saint-Isidore, paroisse.....	4.00	1.00
DRUMMOND		
Kingsey-Falls, paroisse.....	31.00	1.00
Wickham, canton.....	11.00	2.00
Durham-Sud, canton.....	69.00.....	

MUNICIPALITÉS	Longueur	Longueur sur
	entretenue	laquelle on a fait des améliorations permanentes
	Milles	Milles
FRONTENAC		
Sainte-Martine-de-Courcelles, paroisse.....	28.00	1.00
Saint-Vital-de-Lambton, paroisse.....	39.00	1.25
Winslow-Nord, canton.....	25.00	1.00
Saint-Sébastien-d'Aylmer, paroisse.....	22.00	1.00
Saint-Augustin-de-Woburn, paroisse.....	26.00	1.00
Gayhurst, canton.....	40.00	2.50
Gayhurst, sud-est (partie du canton).....	14.00	1.00
Resborough et partie de Marlow.....	28.00	1.00
HUNTINGDON		
Saint-Anicet, paroisse.....	10.00	1.00
IBERVILLE		
Saint-Georges-de-Henryville, paroisse.....	26.00	0.08
ILES-DE-LA-MADELEINE		
Grosse-Isle, paroisse.....	5.00	7.50
Havre-Aubert, paroisse.....	10.00	1.00
Havre-aux-Maisons, paroisse.....	7.75	1.25
Etang-du-Nord, paroisse (1915).....	6.00	.....
“ “ “ (1916).....	6.00	1.50
JOLIETTE		
Saint-Charles-Borromée, paroisse (1914).....	20.75	2.25
“ “ “ “ (1915).....	25.00	0.83
“ “ “ “ (1916).....	25.00	2.33
KAMOURASKA		
Saint-Pascal, paroisse.....	15.00	.....
Saint-Pacôme, paroisse.....	27.75	0.25
Saint-André, paroisse.....	32.00	0.19
Saint-Germain, paroisse.....	20.00	2.00
Sainte-Hélène, paroisse.....	30.00	0.26

MUNICIPALITÉS	Longueur	Longueur sur
	entretenue	laquelle on a fait des améliorations permanentes.
	Milles	Milles
LABELLE		
Lochaber-Nord, canton.....	18.50	1.00
Buckingham, canton.....	47.00	5.00
Portland, canton.....	75.00	1.50
LÉVIS		
Saint-Nicolas, paroisse.....	17.00	1.00
N.-D.-du-P.-S.-de-Charny, paroisse.....	5.00	
Saint-Romuald, paroisse.....	3.00	
Sainte-Hélène-de-Breakeyville, paroisse.....	2.25	0.25
L'ISLET		
L'Islet, paroisse (1914).....	30.00	1.00
“ “ (1915).....	8.00	2.00
“ “ (1916).....	30.00	2.00
LAC-SAINT-JEAN		
Saint-François-de-Sales, paroisse.....	18.00	1.00
N.-D.-d'Hébertville, paroisse.....	30.00	5.50
Saint-Bruno, paroisse.....	29.00	0.75
Saint-Prime, paroisse.....	32.00	1.00
Saint-Jérôme, paroisse (1915).....	10.00	2.00
“ “ “ (1916).....	16.50	5.00
Saint-Joseph-d'Alma- paroisse.....	42.00	1.00
Delisle, canton.....	22.00	1.00
Saint-Louis-de-Chambord, paroisse.....	25.00	
Albanel, canton.....	38.00	1.00
Sainte-Hedwidge, paroisse.....	4.00	0.28
LOTBINIÈRE		
Saint-Flavien, paroisse.....	22.00	1.00
MATANE		
Saint-Jacques-le-Majeur-de-Causapsal, par. (1915).....	30.00	
“ “ “ “ (1916).....	30.00	0.60
Saint-Pierre-du-Lac, paroisse.....	17.50	1.76
Sainte-Marie-de-Sayabec, paroisse.....	39.50	1.50

MUNICIPALITÉS	Longueur	Longueur sur
	entretenue	laquelle on a fait des améliorations permanentes
	Milles	Milles
MONTMORÉNCY		
Saint-Joachim, paroisse (1915).....	5.00	2.50
Sainte-Brigitte-de-Laval, paroisse.....	35.25	0.75
MÉGANTIC		
Leeds, canton.....	65.00	0.50
Saint-Pierre-Baptiste, paroisse.....	39.00	1.00
Somerset-Nord, canton.....	20.00	1.50
Ireland-Sud, canton.....	30.00	1.0
Ireland-Nord, canton.....	25.00	1.00
Halifax-Sud, canton.....	32.00	1.75
Notre-Dame-de-Lourdes, paroisse.....	7.00	1.50
MONTMAGNY		
Cap-Saint-Ignace.....	8.00	1.00
St-François-de-la-Rivière-du-Sud, paroisse.....	13.00	1.50
St-Thomas-de-la-Pointe-à-la-Caillé, paroisse.....	30.00	1.25
MONTCALM		
Lussier, canton.....	10.00	1.50
NICOLET		
Sainte-Angèle-de-Laval, paroisse.....	10.00	1.00
Bécancourt, paroisse.....	23.00	1.00
Précieux-Sang, paroisse.....	17.00	.....
Saint-Samuel-de-Horton, paroisse.....	4.50	1.00
OTTAWA		
Northfield, canton.....	54.00	1.00
Aylwin, canton.....	42.00	10.00
Hull-Ouest, canton.....	31.00	8.00
Hull-Sud, canton.....	80.00	2.00
Hincks, canton.....	36.00	1.00
Masham, canton.....	25.00	1.25
Templeton, canton.....	36.00	3.00
Low, canton.....	63.25	0.75

MUNICIPALITÉS	Longueur	Longueur sur
	entretenue	laquelle on a fait des améliorations permanentes
	Milles	Milles
PORTNEUF		
St-Joseph-de-Deschambault, paroisse.....	14.00	0.81
Notre-Dame-de-Portneuf, paroisse.....	27.00	1.00
St-Basile, paroisse.....	29.00	.....
Ste-Famille-de-Cap-Santé, paroisse.....	6.00	1.00
St-Augustin, paroisse.....	35.00	1.19
St-Charles-de-Grondines, paroisse.....	9.00	.....
PONTIAC		
Chichester, canton.....	20.00	1.00
Clarendon, canton.....	50.00	5.00
Waltham & Bryson, cantons.....	19.00	4.00
Sheen, canton (1915).....	59.00	9.00
QUÉBEC		
St-Gabriel-de-Valcartier, paroisse.....	14.25	0.75
St-Gabriel-Ouest, paroisse.....	19.50	.....
ROUVILLE		
St-Mathias, paroisse.....	17.50	1.00
St-Hilaire, paroisse.....	17.00	2.00
Ste-Angèle-de-Monnoir, paroisse.....	11.50	1.00
RIMOUSKI		
Ste-Cécile-du-Bic, paroisse.....	38.00	1.00
RICHMOND		
St-Georges-de-Windsor, paroisse.....	49.00	1.00
ST-HYACINTHE		
Ste-Marie-Madeleine, paroisse.....	20.50	0.66
St-Charles, paroisse.....	26.00	4.00

MUNICIPALITÉS	Longueur	Longueur sur
	entretenue	laquelle on a fait des amé- liorations per- manentes.
	Milles	Milles
SHERBROOKE		
Ascot-Corner, paroisse (1915).....	36.00	3.00
“ “ “ (1916).....	36.00	1.00
Compton, canton.....	200.00	0.46
St-Elie-d'Orford, paroisse.....	32.00	1.00
TÉMISCAMINGUE		
St-Edouard-de-Fabre, paroisse.....	34.00	9.25
Notre-Dame-des-Quinze, paroisse.....	8.00	.....
TÉMISCOUATA		
St-Joseph-de-la-Rivière-Bleue, paroisse.....	20.00	1.00
St-Clément, paroisse.....	31.00	1.20
St-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte, paroisse.....	35.00	1.50
St-Mathias-de-Cabano, paroisse.....	14.00	0.80
Notre-Dame-du-Portage, paroisse.....	17.50	1.50
Escourt-Nord-Ouest, canton.....	25.00	1.00
Hocquart, canton.....	20.00	2.00
Notre-Dame-du-Lac, paroisse (1914).....	25.00	1.50
Bégon, canton.....	41.00	0.69
St-Georges-de-Cacouna, paroisse.....	24.00	2.00
VAUDREUIL		
Ste-Madeleine-de-Rigaud, paroisse.....	23.50	2.18
VERCHÈRES		
Contreccœur, paroisse.....	24.00	1.50
St-Marc-de-Cournoyer, paroisse.....	26.00	2.00
St-Mathieu-de-Belœil, paroisse.....	23.36	1.30
WOLFE		
St-Raymond-de-Penneford-de-Weedon, paroisse....	8.00	.....
Dudswell, canton.....	80.00	2.00
St-Camille, paroisse.....	27.00	1.00
Wolfestown, canton.....	40.00	.....
Weedon, canton (1914).....	40.00	.....
“ “ (1916).....	38.75	1.25

MUNICIPALITÉS	Longueur	Longueur sur
	entretenue	laquelle on a fait des améliorations permanentes
	Milles	Milles
Garthby, canton.....	22.00	0.51
Disraeli, paroisse (1915).....	20.00	5.00
“ “ (1916).....	18.00	3.50
Ham-Nord, canton.....	13.00	1.00

* *
(Article 2012, 40% jusqu'à \$200.00).

Total des subventions : \$3,927.42.

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

ARTHABASKA

Chesterville, village.....	1.45	0.07
----------------------------	------	------

BEAUCE

Sacré-Cœur-de-Jésus, village.....	8.00	0.34
St-Georges-Est, village.....	1.14	0.50
Ste-Marie, village.....	0.75	0.50

CHICOUTIMI

Bagotville, village.....	6.00	0.13
--------------------------	------	------

DEUX-MONTAGNES

St-Eustache, village.....		1.48
---------------------------	--	------

LOTBINIÈRE

Fortierville, village.....	1.50	....
St-Flavien, village.....	1.90	0.33
Leclercville, village.....	3.50	.....
Deschaillons, village.....	4.00	1.08

LAC-ST-JEAN

Notre-Dame-d'Hébertville, village.....	3.00	0.18
--	------	------

MATANE

Lac-au-Saumon, village.....	4.00	1.00
-----------------------------	------	------

MUNICIPALITÉS	Longueur	Longueur sur
	entretenu	laquelle on a fait des améliorations permanentes
	Milles	Milles
MONTMORENCY		
Beaulieu, village.....	3.00	
NICOLET		
Laval, village.....	0.75	
PONTIAC		
Portage-du-Fort, village.....	2.00	
PORTNEUF		
Ste-Jeanne-de-Neuveille, village.....	9.09	2.94
QUÉBEC		
Beauport, village (1915).....	2.00	0.47
“ “ (1916).....	1.00	0.66
Giffard, village.....	2.00	
ST-MAURICE		
Baie-Shawinigan, village.....	2.50	0.66
WOLFE		
Weedon-Centre, village (1914).....	4.00	
“ “ “ (1916).....	6.00	
Marbleton, village.....	11.00	0.50
Lac-Weedon, village (1914).....	10.00	1.00
“ “ “ (1915).....	15.00	
“ “ “ (1916).....	12.00	2.00
Beaulac, village.....	4.00	1.00

**

(Article 2014, 75% jusqu'à \$600.00)
Voir comptes publics du même exercice.

JOLIETTE

St-Charles-Borromée, paroisse, (1914).....	20.75	2.25
--	-------	------

**

(Article 2015, 50% jusqu'à \$200.00).

Total des subventions : \$14,672.04.

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

MUNICIPALITES	Longueur	Longueur sur
	entretenue	laquelle on a fait des améliorations permanentes.
	Milles	Milles
BAGOT		
St-Théodore-d'Acton, paroisse (1915)	12.50	2.50
St-Liboire, paroisse	5.00	1.00
Ste-Christine, paroisse (1914)	7.50	0.54
BEAUCE		
St-Ephrem-de-Tring, paroisse	30.00	1.00
Sacré-Cœur-de-Jésus, paroisse	16.00	1.00
BELLECHASSE		
St-Valier, paroisse	9.00	1.00
St-Etienne-de-Beaumont, paroisse	6.00	
St-Charles-Borromée, paroisse	7.50	
BERTHIER		
Saint-Barthélemi, paroisse (1915)	24.00	
“ “ “ (1916)	24.00	0.35
St-Michel-des-Saints, paroisse	13.00	
Ste-Geneviève-de-Berthier, paroisse	10.00	1.33
BONAVENTURE		
St-Godefroi, paroisse	10.00	2.50
Escuminac, paroisse	20.00	0.50
St-Jean-l'Evangeliste, paroisse	50.00	2.00
Hope, canton	4.00	
CHAMPLAIN		
Notre-Dame-du-Mont-Carmel, paroisse	4.00	1.81
St-François-Xavier-de-Batiscan, paroisse	4.00	
St-Stanislas-de-la-Rivière-des-Envies, paroisse	6.00	1.00
St-Tite, paroisse	14.80	2.00
St-Adelphe, paroisse	12.00	1.00
JOLIETTE		
St-Paul, paroisse	9.00	1.00
Ste-Emélie-de-l'Energie, paroisse	17.00	1.00
St-Ambroise-de-Kildare, paroisse	14.00	1.00

MUNICIPALITÉS	Longueur	Longueur sur
	entretenue	laquelle on a fait des améliorations permanentes
	Milles	Milles
KAMOURASKA		
Saint-Philippe-de-Néri, paroisse (1915).....	3.00	.....
“ “ “ “ (1916).....	2.50	1.50
Notre-Dame-du-Mont-Carmel, paroisse.....	3.00	1.00
Notre-Dame-de-Liesse-de-la-Rivière-Ouelle, par.....	5.75	.....
LABELLE		
Lochaber & Gore (1915).....	12.75	.....
“ “ (1916).....	10.25	.....
LAC-ST-JEAN		
St-Méthode, paroisse.....	5.00	1.00
St-Félicien, paroisse.....	6.25	2.00
St-Amédée-de-Péribonka, paroisse.....	1.50	0.75
Péribonka, paroisse.....	2.00	1.00
Ste-Croix, paroisse (1915).....	7.00	3.50
Normandin, canton.....	17.00	1.00
St-Michel-de-Mistassini, paroisse.....	2.00	1.50
L'ISLET		
St-Roch-des-Aulnaies, paroisse.....	8.00	1.00
L'ASSOMPTION		
St-Roch-de-l'Achigan, paroisse.....	62.00	2.00
St-Lin, paroisse.....	18.50	1.50
LÉVIS		
St-Joseph-de-Lévis, paroisse.....	2.00	1.00
St-Nicolas-Sud, paroisse.....	7.00	1.00
LOTBINIÈRE		
Ste-Agathe, paroisse.....	3.81	0.75
St-Agapit-de-Beaurivage, paroisse.....	7.00	1.00
Ste-Croix, paroisse.....	10.00	1.00
St-Narcisse-de-Beaurivage, paroisse.....	4.00	1.00
Notre-Dame-du-Sacré-Cœur-d'Issoudun, paroisse...	9.00	1.00

MUNICIPALITES	Longueur	Longueur sur
	entretenue	laquelle on a fait des améliorations permanentes
	Milles	Milles
St-Louis-de-Lotbinière, paroisse.....	14.00	1.00
St-Edouard, paroisse.....	10.00	1.00
St-Gilles, paroisse.....	5.00	1.50
St-Apollinaire, paroisse.....	55.00	1.00
MATANE		
Ste-Flavie, paroisse.....	3.67	0.16
MASKINONGÉ		
St-Paulin, paroisse.....	5.00	1.00
MÉGANTIC		
Halifax-Nord, canton.....	6.00	
Somerset-Sud, canton.....	5.00	1.25
MONTMAGNY		
Berthier, paroisse.....	3.00	
Montminy, canton.....	10.00	0.50
MONTCALM		
St-Esprit, paroisse (1915).....	5.00	
Ste-Marie-Salomé, paroisse.....	7.00	1.00
Saint-Jacques-l'Achigan, paroisse (1915).....	8.75	0.25
“ “ “ “ (1916).....	7.50	1.50
NICOLET		
St-Pierre-les-Becquets, paroisse.....	7.50	1.50
Ste-Eulalie, paroisse.....	5.00	1.00
Ste-Gertrude, paroisse.....	9.50	1.50
St-Sylvère, paroisse.....	2.67	
PORTNEUF		
St-Léonard, paroisse.....	3.50	
Ste-Christine, paroisse.....	4.00	1.00
Ste-Catherine-de-Fossambault, paroisse (1915).....	13.25	
“ “ “ “ (1916).....	13.25	
St-Casimir, paroisse.....	7.00	1.00
Pointe-aux-Trembles, paroisse.....	10.00	1.00

MUNICIPALITÉS	Longueur	Longueur sur
	entretenu	laquelle on a
	Milles	fait des amé-
		liorations per-
		manentes.
	Milles	Milles
QUÉBEC		
Beauport, paroisse.....	9.00	1.00
RIMOUSKI		
Ste-Blandine, paroisse.....	5.50	0.50
St-Donat, paroisse.....	6.00	0.81
Ste-Luce, paroisse.....	4.43	1.00
ROUVILLE		
St-Jean-Baptiste, paroisse.....	12.00	1.00
ST-MAURICE		
St-Elie-de-Caxton, paroisse.....	2.00	1.25
TÉMISCOUATA		
St-Patrice-de-la-Rivière-du-Loup, paroisse (1915)...	2.50	1.00
TÉMISCAMINGUE		
St-Eugène-de-Guigues, paroisse.....	4.50.....	
TERREBONNE		
Ste-Anne-des-Plaines, paroisse (1915).....	8.00.....	
VERCHÈRES		
St-Antoine-de-Padoue, paroisse.....	5.50	1.40
Ste-Théodosie, paroisse.....	4.50.....	
YAMASKA		
St-Gérard-Magella, paroisse.....	3.00	2.00
St-Antoine-de-la-Baie-du-Febvre, paroisse (1915)...	5.00	1.30

* * *

(Article 2019, 50% jusqu'à \$400.00)

Total des subventions : \$19,181.91.

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

MUNICIPALITÉS	Longueur	Longueur sur
	entretenue	laquelle on a fait des améliorations permanentes
	Milles	Milles
BROME		
Potton, canton.....	115.00	1.00
Bolton-Ouest, canton.....	60.00	1.75
COMPTON		
Clifton, canton (1915).....	27.00	1.00
Clifton-Est, canton.....	45.50	3.50
Ditton, canton.....	22.50	1.00
Newport, canton (1915).....	75.00	2.00
“ “ (1916).....	75.00	2.00
Ste-Edwidge-de-Clifton, paroisse.....	19.00	1.50
Hereford, canton.....	32.00	1.00
Bury, canton.....	75.00	1.00
Eaton, canton (1915).....	100.00	2.50
Emberton, canton.....	8.00	1.50
Hampden, canton.....	20.00	1.50
Lingwick, canton.....	30.00	2.00
DRUMMOND		
Kingsey, canton.....	17.00	0.55
L'Avenir.....	60.00	1.67
FRONTENAC		
Marston, canton (1915).....	9.00	1.00
“ “ (1916).....	15.00	0.25
Marston-Sud, canton.....	19.00	1.00
Chesham, canton.....	24.00	1.25
St-Léon-de-Marston, paroisse.....	15.00	2.00
Whitton-Nord, canton.....	18.00	1.25
HUNTINGDON		
Hemmingford, canton.....	12.00	1.60
Dundee, canton.....	18.00	
MISSISQUOI		
Notre-Dame-de-Stanbridge, paroisse.....	25.50	
Dunham, canton.....	125.00	1.00
St-Armand-Ouest.....	45.00	4.00

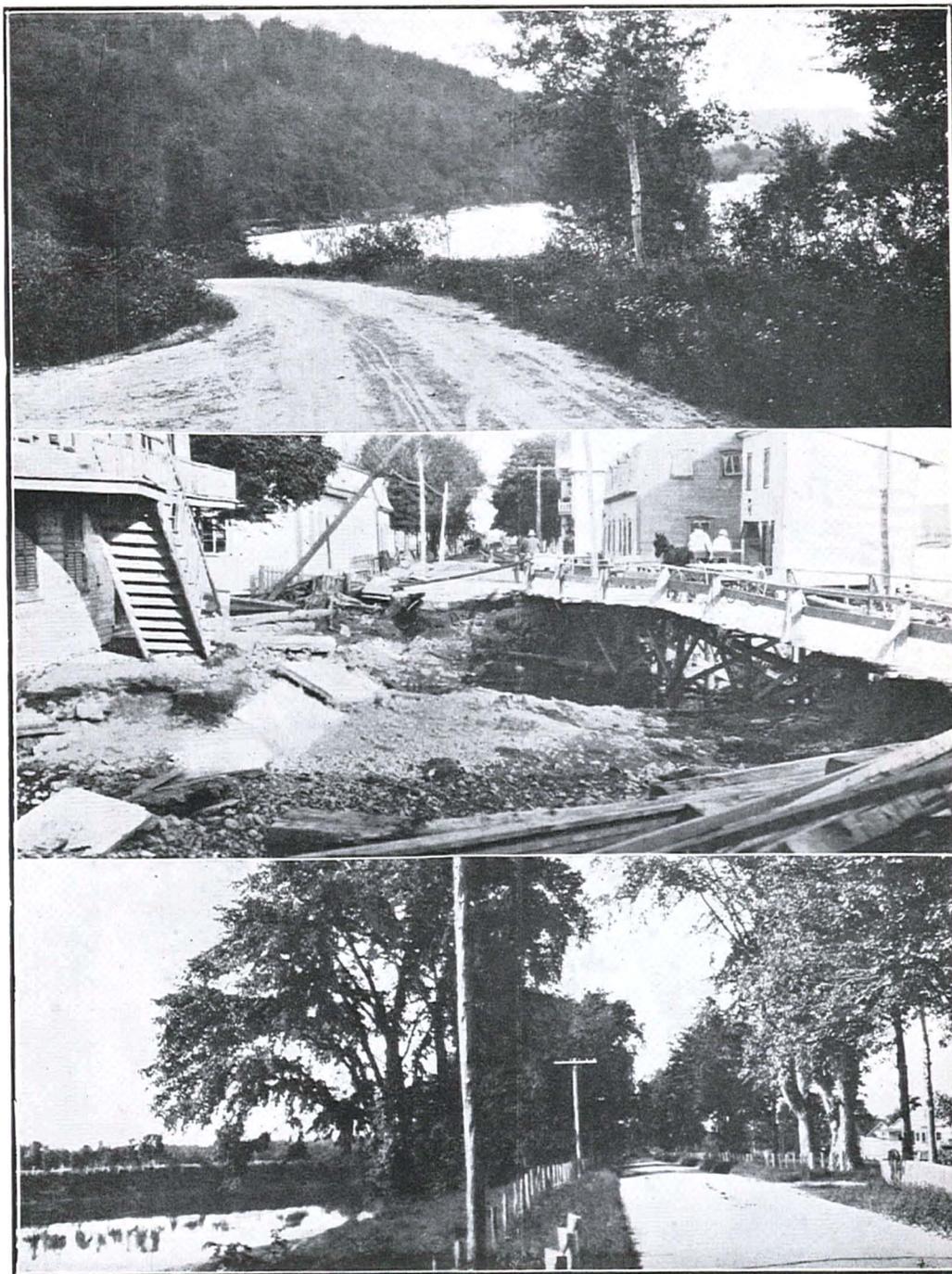
MUNICIPALITÉS	Longueur	Longueur sur
	entretenue	laquelle on a fait des améliorations permanentes
	Milles	Milles
RICHMOND		
Brompton, canton.....	49.50	1.50
Melbourne & Brompton Gore, cantons.....	100.00	0.75
Windsor, canton (1915).....	40.00.....	
“ “ (1916).....	55.00.....	
Windsor-Nord, canton.....	27.00	1.50
Cleveland, canton (1915).....	100.00	2.00
“ “ (1916).....	132.00	1.75
STANSTEAD		
Magog, canton (1914).....	60.00	2.50
“ “ (1916).....	76.00	1.00
Barford, canton.....	65.00	1.00
Barnston, canton.....	200.00	9.00
St-Herménégilde, paroisse.....	74.00	1.00
Ste-Catherine-de-Hatley, paroisse.....	23.50	1.00
Stanstead, canton.....	208.50	41.50
SHEFFORD		
Ste-Pudentienne, paroisse (1915).....	40.00	3.00
“ “ (1916).....	44.00	2.00
Stukely-Nord-Partie-Est, canton.....	25.00	3.55
St-Alphonse, paroisse.....	30.00	0.41
Ely-Est, canton.....	12.75	1.00
Ely, canton.....	55.00.....	
Ely-Nord, canton.....	30.00.....	
SHERBROOKE		
Orford, canton.....	80.00	0.13

* *

(Article 2019, 40% jusqu'à \$200.00)

Total des subventions : \$1,284.64.

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



(De haut en bas)—(1) Sur la route de Sherbrooke à Montréal, le long du lac Orford, chemin de terre entretenu à la gratte.—(2) Ste-Marie, Beauce, un des ponts temporaires construits après le désastre des 17, 18 et 19 juin 1917.—(3) Route Montréal-Québec, St-Paul-l'Ermitte, macadam entretenu au moyen d'une légère couche de gravier.

MUNICIPALITÉS	Longueur	Longueur sur
	entretenue	laquelle on a fait des améliorations permanentes.
	Millés	Millés
BROME		
Farnham-Est, village.....	2.38	1.58
Eastman, village.....	4.50.....	
COMPTON		
Sawyerville, village.....	7.00	1.25
MISSISQUOI		
Frelighsburg, village.....	2.33	0.09
STANSTEAD		
Hatley, village.....	12.00.....	
Beebe Plain, village.....	6.00	5.00
SHEFFORD		
Ste-Pudentienne, village (1915).....	1.50	0.67
“ “ “ (1916).....	1.00	0.50

SECTION 3

CHEMINS MACADAMISÉS

LISTE DES MUNICIPALITÉS QUI, DURANT L'EXERCICE 1916-17, ONT TOUCHÉ DES SUBVENTIONS EN VERTU DE 1 GEO. V, 2de SESSION, CH. 21, SEC. 1, POUR TRAVAUX DE MACADAMISAGE EXÉCUTÉS EN 1916 OU ANTÉRIEUREMENT.

(Articles 2020-2021, 50% jusqu'à \$1000.00).
Total des subventions: \$3,000.00.

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

MUNICIPALITÉS	Milles
BELLECHASSE	
Saint-Charles-Borromée, paroisse.....	0.98
LAPRAIRIE	
Saint-Constant, paroisse.....	0.92
PORTNEUF	
Saint-Augustin, paroisse.....	0.47

* * *

(Articles 2022 et 2022A subvention spéciale ou 40% jusqu'à \$1000.00).
Total des subventions : \$5,775.08.

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

CHATEAUGUAY.	Milles.
Ormstown, village.....	0.36
DRUMMOND.	
Saint-Germain-de-Grantham, paroisse.....	0.62
QUÉBEC	
Giffard, village.....	0.30 terminé 0.66 non terminé

SECTION 4

CHEMINS GRAVELÉS

LISTE DES MUNICIPALITÉS QUI, DURANT L'EXERCICE 1916-1917, ONT TOUCHÉ DES SUBVENTIONS EN VERTU DE 1 GEO. V, 2de SESSION, CH. 21, SEC. I, POUR TRAVAUX DE GRAVELAGE FAITS EN 1916 OU ANTÉRIEUREMENT.

(Articles 2020 et 2021, 50% jusqu'à \$500.00).

Total des subventions : \$16,853.00.

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

MUNICIPALITÉS.	Milles.
ARTHABASKA	
Saint-Christophe, paroisse.....	0.18
BELLECHASSE.	
Saint-Valier, paroisse.....	0.34
Saint-Gabriel-de-la-Durantaye, paroisse.....	0.98
BEAUCE	
Metgermette-Nord, canton.....	0.36
CHAMPLAIN	
Saint-Narcisse, paroisse.....	0.14
CHATEAUGUAY	
Saint-Malachie-d'Ormstown, paroisse.....	1.00
CHARLEVOIX.	
Saint-Hilarion, paroisse.....	0.52
Sainte-Agnès, paroisse.....	0.40
CHICOUTIMI.	
Kénogami, canton.....	1.19

MUNICIPALITÉS	Milles
DORCHESTER	
Sainte-Hénédine, paroisse	0.68
Saint-Isidore, paroisse	1.20
ILES-DE-LA-MADELEINE	
Havre-Aubert, paroisse	0.14
Havre-aux-Maisons, paroisse	0.92
KAMOURASKA	
Saint-Alexandre, paroisse	0.81
Saint-Germain, paroisse	1.71
Notre-Dame-de-Liesse-de-la-Rivière-Ouelle, paroisse	0.41
Saint-Pacôme, paroisse	0.50
Saint-Louis-de-Kamouraska, paroisse	0.75
Notre-Dame-du-Mont-Carmel, paroisse	1.10
Saint-Philippe-de-Néri, paroisse	0.44
L'ISLET.	
Sainte-Louise, paroisse	1.36
Saint-Roch-des-Aulnaies, paroisse	1.68
LÉVIS.	
Saint-Jean-Chrysostôme, paroisse	1.04
MÉGANTIC	
Halifax-Sud, canton	0.30
MONTMAGNY.	
Montminy, canton	1.20
Saint-Thomas-de-la-Pointe-à-la-Caille, paroisse	0.22
ROUVILLE.	
Saint-Jean-Baptiste, paroisse	0.25
RIMOUSKI.	
Saint-Donat, paroisse	0.31

MUNICIPALITÉS	Milles
SHEFFORD.	
Stukely-Nord, Partie-Est, canton.....	0.05
SHERBROOKE.	
Saint-Elie-d'Orford, paroisse.....	0.31
TÉMISCOUATA.	
Saint-Epiphane, paroisse.....	0.79
Saint-Arsène, paroisse.....	0.60
Bégon, canton.....	0.24
WOLFE	
Ham-Nord, canton.....	0.36
St-Camille, paroisse.....	0.58
Wotton, canton.....	0.19
Weedon, canton.....	3.03
Marbleton, village, (art. 2022a).....	0.44
St-Raymond-de-Penneford, paroisse.....	1.64

* * *

(Article 2022, subvention spéciale)

Total des subventions: \$1,481.24.

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

COMPTON

Lingwick, canton (1914).....	1.00 non terminé
Lingwick, canton, (1915).....	1.00 non terminé

CHARLEVOIX

La Malbaie, paroisse.....	0.51 terminé
	0.51 non terminé

SECTION 5

PONCEAUX

LISTE DES MUNICIPALITÉS AUXQUELLES IL A ÉTÉ FAIT, A MÊME LE BUDGET 1916-17, UN REMBOURSEMENT D'UN TIERS SUR LE COÛT DE CONSTRUCTION DES PONCEAUX ET SUR LE PRIX D'ACHAT ET DE TRANSPORT DES TUYAUX EN BETON, EN TERRE VITRIFIÉE, 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).

Total des subventions : \$15,207.51.

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

p—paroisse, v—village, c—canton. Les chiffres indiquent le nombre de ponceaux; ainsi, Saint-Placide, p, 7 béton, 4 fer, doit se lire : Saint-Placide, paroisse, 7 ponceaux de béton, 4 ponceaux de fer.

ARGENTEUIL.

Arundel, p, 5 fer; Argenteuil (comté), 2 fer; Saint-André, p, 3 grès; 4 béton.

ARTHABASKA.

Sainte-Clotilde-de-Horton, p, 3 fer; Sainte-Elizabeth-de-Warwick, p, 5 béton; Tingwick, p, 3 béton; Stanfold, c, 9 béton; Chénier, c, 5 béton; Warwick, c, 11 béton.

BAGOT

Saint-Liboire, p, 6 béton; Bagot (comté), 10 béton; Saint-Ephrem-d'Upton, p, 4 béton, 1 fer.

BEAUCE.

Aubert-Gallion, 7 béton; Sacré-Cœur-de-Jésus, v, 3 béton; Sacré-Cœur-de-Jésus, p, 11 béton; Saint-Martin, p, 2 béton.

BELLECHASSE

Saint-Lazare, p, 6 béton, 4 fer; Saint-Michel, p, 7 béton; Saint-Charles, p, 16 béton, Saint-Gervais, p, 19 béton; Saint-Philémon, p, 3 fer; Saint-Cajetan-d'Armagh, p, 2 béton; Saint-Valier, p, 12 béton; La Durantaye, 9 béton; Beaumont, p, 4 béton; Honfleur, 7 béton.

BERTHIER.

Sainte-Geneviève, p, 5 béton; Saint-Gabriel-de-Brandon, p, 3 béton; Saint-Joseph-de-Lanoraie, 1 béton; Lavaltrie, 2 béton; Saint-Norbert, p, 5 béton; Lanoraie, 1 béton.

BROME.

Potton, c, 134 béton; Eastman, v, 13 fer.

CHAMPLAIN.

Saint-Prosper, p, 1 béton; Saint-Louis-de-France, p, 1 béton; Notre-Dame-du-Mont-Carmel, p, 7 béton; Saint-Jacques-des-Piles, p, 1 béton.

CHATEAUGUAY.

Sainte-Martine, p, 25 fer; Sainte-Clotilde, p, 6 béton.

CHICOUTIMI.

Saint-Dominique-de-Jonquières, p, 9 fer, 1 béton, 1 grès; Notre-Dame-de-Laterrière, 11 fer.

COMPTON.

Clifton, c, 7 béton; Newport, c, 20 fer; Sainte-Edwidge-de-Clifton, c, 22 fer; Clifton-Est, c, 15 fer; Sawyerville, v, 6 fer; Westbury, c, 21 fer.

DEUX-MONTAGNES.

Saint-Placide, p, 7 béton, 4 fer.

DORCHESTER.

Saint-Isidore, p, 17 béton; Sainte-Hénédine, p, 4 béton; Saint-Maxime, p, 5 béton; Saint-Anselme, p, 28 béton.

DRUMMOND.

Saint-Eugène-de-Grantham, p, 1 fer; Saint-Lucien, p, 2 fer; Kingsey, c, 29 fer; Durham-Sud, c, 10 fer, 3 béton, 4 grès; Wickham, c, 18 fer; Kingsey-Falls, p, 11 béton; Durham, c, 8 fer.

FRONTENAC.

Ditchfield & Spalding, c, 2 fer; Whitton-Nord, c, 6 fer; Saint-Augustin-de-Woburn, 8 béton; Sainte-Martine-de-Courcelles, p, 4 béton.

GASPÉ.

Percé, p, 5 béton; Anse-du-Cap, p, 3 béton; Saint-Pierre-de-la-Malbaie, 2 fer.

HUNTINGDON.

Hemmingford, c, 11 fer; Saint-Anicet, p, 8 béton.

IBERVILLE

Saint-Georges-de-Henryville, p, 20 béton; Sainte-Brigitte, p, 3 béton.

ILES-DE-LA-MADELEINE

Havre-aux-Maisons, 18 béton; Havre-Aubert, 4 béton.

JOLIETTE

Saint-Félix-de-Valois, 8 béton, 1 grès; Saint-Thomas, p, 6 béton; Saint-Jean-de-Matha, p, 3 béton; Sainte-Mélanie, p, 1 béton; Saint-Paul-de-Joliette, p, 13 béton; Saint-Ambroise-de-Kildare, p, 6 béton.

KAMOURASKA.

Saint-Louis, p, 2 fer; Saint-Pacôme, p, 17 béton; Rivière-Ouelle, p, 11 béton; Sainte-Anne-de-la-Pocatière, p, 2 béton.

LABELLE.

Notre-Dame-du-Bon-Secours, p, 1 béton; Lochaber-Nord, 16 fer; St-André-Avellin, v, 1 béton; St-André-Avellin, p, 9 béton; Sainte-Angélique, p, 2 béton; Buckingham, c, 27 fer; Portland-Est, c, 20 fer.

LAC-ST-JEAN.

Saint-Joseph-d'Alma, p, 17 fer; Saint-Méthode, p, 4 fer; Albanel, c, 4 fer; St-Michel-de-Mistassini, p, 1 fer.

L'ASSOMPTION.

Saint-Roch-de-l'Achigan, p, 21 béton; Saint-Lin, p, 10 béton.

LÉVIS.

Saint-Etienne-de-Lauzon, p, 2 béton; Saint-David-de-l'Auberivière, p, 1 béton; Saint-Nicolas, p, 20 grès; St-Joseph, p, 2 béton; Saint-Nicolas-Sud, p, 5 béton; Saint-Louis-de-Pintendre, p, 1 béton.

L'ISLET.

Sainte-Louise-des-Aulnaies, p, 24 béton; Saint-Aubert, p, 1 béton, 1 fer; Saint-Jean-Port-Joli, 3 béton; Ashford, c, 8 béton; Saint-Roch-des-Aulnaies, p, 6 béton.

LOTBINIÈRE

Deschaillons, v, 33 béton, 1 fer; Sainte-Croix, p, 17 béton; Saint-Agapit, p, 9 béton; Saint-Apollinaire, p, 7 fer; Saint-Antoine-de-Tilly, p, 11 béton; Issoudun, 2 fer; Saint-Jacques-de-Parisville, p, 15 béton; Lotbinière, v, 2 béton; Saint-Gilles, p, 2 fer; Saint-Edouard, p, 19 béton; Saint-Louis-de-Lotbinière, p, 11 béton; Saint-Sylvestre, p, 2 béton.

MASKINONGÉ.

Saint-Justin, p, 16 béton; Saint-Didace, p, 4 béton.

MATANE.

Saint-Jacques-le-Majeur, p, 1 béton; Sainte-Flavie, p, 3 béton; Lac-au-Saumon, v, 17 béton.

MÉGANTIC.

Leeds-Est, c, 6 béton; Notre-Dame-de-Lourdes, p, 23 béton; Somerset Nord, c, 6 fer; Somerset-Sud, c, 5 béton; Halifax-Sud, c, 13 fer, 1 béton; Halifax-Nord, c, 3 béton; Leeds, c, 10 fer.

MISSISQUOI.

Stanbridge-Est, p, 17 fer.

MONTCALM.

Saint-Jacques-l'Achigan, p, 6 béton; Lussier, c, 3 fer; Saint-Patrice-de-Rawdon, p, 2 béton.

MONTMAGNY.

Montminy, c, 14 béton; Saint-Pierre, p, 10 béton; Cap-Saint-Ignace, p, 38 béton.

NICOLET.

St-Sylvère, 11 fer; Saint-Léonard, v, 2 béton; Saint-Léonard, p, 26 béton; Saint-Wenceslas, p, 2 béton; Saint-Célestin, p, 5 béton; Sainte-Monique, p, 7 béton; Bécancour, p, 58 béton; Sainte-Perpétue, p, 3 béton; Saint-Grégoire-le-Grand, 7 béton; Sainte-Gertrude, 9 béton; Sainte-Angèle-de-Laval, 10 béton; Laval, v, 1 béton; Saint-Samuel-de-Horton, 14 béton; Saint-Pierre-les-Becquets, 8 béton; Sainte-Eulalie, 12 béton; Sainte-Sophie-de-Lévrard, p, 16 béton.

OTTAWA.

Templeton, c, (partie nord), 4 béton; Masham-Sud, 17 béton; Hull-Sud c, 16 fer; Northfield, c, 8 béton.

PORTNEUF.

Saint-Augustin, 31 fer; Saint-Raymond, p, 5 béton; Saint-Thuribe, 2 béton; Portneuf, p, 26 béton; Saint-Casimir, p, 5 béton.

PONTIAC.

Waltham & Bryson, c, 1 fer; Clarendon, c, 26 béton; Bristol, c, 29 béton.

QUÉBEC.

Charlesbourg, p, 2 fer, 1 béton; Stoneham & Tewkesbury, p, 1 béton; Giffard, v, 3 béton, 2 grès.

RICHELIEU.

Saint-Joseph, p, 14 béton; Saint-Aimé, p, 2 béton; Saint-Louis, p, 14 béton; Massueville, v, 6 béton; Sainte-Victoire, p, 4 béton; Saint-Roch-de-Richelieu, p, 7 béton; Saint-Robert, p, 4 béton; Saint-Ours, p, 7 béton; Saint-Denis, p, 17 béton.

RICHMOND.

Brompton, c, 14 fer; Windsor, c, 15 fer, 1 béton; Melbourne, Brompton & Gore, c, 24 fer; Saint-Georges-de-Windsor, p, 54 béton; Cleveland, c, 19 fer.

RIMOUSKI.

Saint-Fabien, p, 2 fer; Sainte-Luce, p, 1 grès.

ROUVILLE.

Saint-Mathias, p, 15 fer, 39 béton; Saint-Césaire, p, 16 béton; Saint-Hilaire, p, 1 béton; Saint-Hilaire, v, 1 béton; Canrobert, v, 1 béton.

SHEFFORD.

Ely, c, (partie-Est), 18 fer; Ely, c, 9 béton; Sainte-Cécile-de-Milton, p, 6 acier; Saint-Alphonse, p, 4 béton; Shefford, c, 21 fer; Saint-Joachim-de-Shefford, p, 10 fer; Roxton, c, 23 fer.

SHERBROOKE.

Saint-Elie-d'Orford, p, 12 fer; Ascot Corner, p, 28 béton; Orford, c, 14 fer; Compton, c, 27 fer.

SOULANGES.

Saint-Zotique, p, 1 béton; Saint-Télesphore, p, 3 béton; Saint-Polycarpe, p, 2 béton; Saint-Polycarpe, v. 3 béton.

STANSTEAD

Saint-Herménégilde, p, 11 béton; Hatley, v, 8 fer; Magog, c, 26 fer; Stanstead, c, 60 fer, 8 béton; Barnston, c, 72 fer; Hatley, c, 20 fer.

ST-HYACINTHE.

La Présentation, p, 66 béton; (figure au rapport de 1916); Saint-Thomas-d'Aquin, 1 fer; Saint-Bernard-de-Michaudville, p, 3 béton; Saint-Charles, p, 14 béton.

ST-JEAN.

Saint-Blaise, p, 2 fer.

ST-MAURICE.

Yamachiche, p, 7 grès, 1 béton; Saint-Sévère, p, 1 béton; Saint-Elie-de-Caxton, p, 9 béton.

TÉMISCOUATA.

Saint-Patrice-de-la-Rivière-du-Loup, p, 2 béton; Trois-Pistoles, p, 1 béton; Notre-Dame-du-Portage, p, 11 béton; Saint-Georges-de-Cacouna, p, 13 béton; Saint-Jean-Baptiste-de-l'Île-Verte, p, 32 béton.

VERCHERES.

Contrecoeur, p, 129 béton; Saint-Antoine-de-Padoue, p, 11 béton; Saint-Marc, p, 5 béton; Belœil, p, 8 fer, 4 béton.

WOLFE.

Dudswell, c, 33 béton, 3 fer; Ham-Nord, c, 12 fer; Beaulac, v, 13 fer.

YAMASKA.

Saint-Gérard, p, 4 béton; Saint-David, p, 2 fer, 4 béton; La Visitation, p, 16 béton; Notre-Dame-de-Pierreville, p, 7 béton; Saint-Michel-d'Yamaska, p, 2 fer; Saint-Zéphirin, p, 13 béton; Saint-Joachim-de-Courval, p, 2 béton; Saint-Bonaventure-d'Upton, p, 4 béton; Saint-Elphège, p, 1 béton.

SECTION 6.

TRAVAUX SPÉCIAUX

LISTE DES SUBVENTIONS SPÉCIALES PAYÉES, SUR LE BUDGET 1916-17, POUR RECONSTRUCTION ET RÉPARATION DE PONTS, AMÉLIORATION DE CHEMINS, DE CÔTES, ETC.

Total des subventions : \$21,049.41..

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

p—paroisse, v—village, c—canton.

ARGENTEUIL

St-Jérusalem.—Le pont Francis a été reconstruit avec les dimensions suivantes : portée 18', largeur 20', hauteur 11'. Les culées sont en béton et le tablier en bois.

ARTHABASKA

St-Christophe, p.—Travaux de détournement d'un chemin vis-à-vis les lots 1 et 2, et vis-à-vis les lots 27 et 28 du rang 10 Chester. Les travaux ont été exécutés sur une longueur de 9900' et faits à l'entreprise en 1914 et 1915. Quatre ponceaux en béton, de 24'' x 20', et un en fer, de 24'' x 30', ont été posés.

Ste-Anne-du-Sault, p.—Un pont en béton ayant une portée de 10', une largeur de 17'3'', une hauteur de 11', avec murs de 11'' d'épaisseur, a été construit dans le 5e rang de Bulstrode.

BAGOT

St-Hugues, p.—Amélioration d'une côte vis-à-vis les lots 71 et 72, dans le rang Bourchemin, sur une longueur de 375'. Le bas de la côte a été relevé et un ponceau en ciment a été construit en travers de ce remblai.

St-Dominique, p.—Travaux d'empierrement exécutés en 1913. Les détails desdits travaux sont au rapport de 1916.

Ste-Christine, p.—La côte du 5e rang d'Acton a été nivelée en abattant une butte de sable sur une longueur de 220', sur une profondeur de 16' à 17'. Une autre partie de la côte, sur une longueur de 300' a été baissée de 2' sur une largeur de 46'. De la terre enlevée on a fait un remblai que l'on a recouvert de gravier sur toute la longueur.

Shenley, c.—Abaissement de trois côtes dans le chemin de la Grande Ligne. La première, située vis-à-vis les lots 16, 17, 20 et 21 du 9^e rang, a été abaissée en enlevant la terre et minant les pierres sur une longueur de 100', sur une épaisseur de 2' à 4'. Un remblai en terre et en pierres, sur une longueur de 150', sur une hauteur de 4' à 9', par 25' de largeur, a été fait au bas de cette côte. Des garde-fous en tuyaux de fer, sur poteaux de cèdre, ont été posés. La deuxième a été abaissée de la même manière, sur une longueur de 200', une hauteur de 2', et 25' de largeur. Un remblai de 100', par 2' par 25' de largeur, a été fait sur un bout. Sur l'autre bout un autre de 300', par 4' par 25' a aussi été fait, et on y a mis des garde-fous. La troisième a été abaissée sur une longueur de 90', par 2' à 3' de hauteur, par 25' de largeur. Un remblai de 135', par 2' à 6' de hauteur, par 25' de largeur a été construit, avec garde-fous d'une longueur de 125'.

St-Michel, p.—Subvention spéciale accordée en sus de la subvention régulière payée en vertu de la Loi 1, Geo. V, ch. 21, art. 2012.

Honfleur.—Entretien des routes sur une longueur de 7½ milles. Des améliorations permanentes ont été faites sur une longueur de ½ mille dans la route conduisant à St-Gervais. Les fossés ont été refaits sur 3 arpents. Deux ponceaux de 9'' et 30'' ont été posés.

BONAVENTURE

St-Bonaventure-de-Hamilton.—Le chemin du bord de l'eau a été réparé et amélioré sur une longueur de 1225'. Un accotement en bois et en pierres, sur lequel on a posé du gravier, a été fait.

BROMÉ

Potton, c.—Un rocher, dans le chemin Highwater, a été miné sur une longueur de 95', une largeur variant de 3' à 11', et une épaisseur de 6' à 31'.

CHAMPLAIN

Cap-de-la-Madeleine, p.—Construction en béton du chemin reliant la route Montréal-Québec au quai du Cap. Le pavage a 7'' d'épaisseur, sur une largeur de 16', sur une longueur de 640'. De plus, sur une longueur de 70', on a fait un pavage de 27' de largeur. Longueur totale 710'.

Ste-Anne-de-la-Pérade, p.—Amélioration des côtes Trudel et Tessier. La côte Trudel a été abaissée sur une longueur de 325', sur une largeur de 28'. La terre a servi à faire, au pied de la côte, un remblai qui a 2½' d'épaisseur sur 28' de largeur et 50' de longueur. La côte Tessier a été abaissée et gravelée sur une longueur de 250', sur une largeur de 22' et sur une épaisseur de 12' au sommet. La terre du déblai a servi à faire un remblai de 200' de longueur sur 22' de largeur. La longueur gravelée est de 315, x 18' x 6''.

St-Tite, p.—Le pont Farly, en béton, a une portée de 6', une hauteur de 6'6" et une longueur de 41'. Sur le pont on a mis 7' de terre sur une largeur de 40' à la base et 24' au sommet. Les approches ont été déblayées des deux côtés sur une longueur de 150', par 24', de largeur, par 1', d'épaisseur. Le pont du ruisseau des Fous, construit en béton, a une portée de 7', une hauteur de 7' et une longueur de 22' 6". Les murs de soutènement sont en pierres sèches, d'une longueur de 20' du côté nord, de 25' du côté nord-est, de 20' du côté sud-est et de 30' du côté sud. Amélioration de certains bouts de chemins et de routes, d'où on a enlevé les pierres, les fascines, etc. Dans la route Périgny, on a miné un rocher sur une longueur de 102', sur une largeur de 18', sur une épaisseur de 4' du côté sud, et de 1' du côté nord. Dans la route du Grand Pont, on a miné sur une longueur de 25', sur 12' de largeur et sur une épaisseur moyenne de 1½'. Dans le chemin du ruisseau Lebourdais, on a miné sur une longueur de 41', sur une largeur de 15' et sur une épaisseur de 2'. Dans un autre endroit du même chemin, on a miné sur une longueur de 10', sur 6' de largeur et sur une épaisseur de 1½'. Dans le chemin Veillette, on a miné sur une longueur de 45', sur 16' de largeur et 1½' d'épaisseur. Dans la route à Pierre-Paul, on a miné sur une longueur de 65', sur une largeur de 10' et sur 1' d'épaisseur. Plus loin, dans la même route, on a miné sur une longueur de 8', par 5' de largeur, par 1½' d'épaisseur. Dans la côte Normandin, on a miné sur une longueur de 100', sur une largeur de 15' et sur une épaisseur de 2'. La pierre a servi à un remblai que l'on a fait au pied de la côte.

Dans la côte Delisle, un rocher de 8' x 6' x 2' a été miné.

Dans le chemin du Grand Marais, trois grosses pierres ont été minées. Dans le chemin Lesage, un rocher de 8' x 8' x 2' a aussi été miné. Dans le chemin Pronovost, deux grosses roches ont été également minées.

St-Narcisse, p.—Le pont Majorique Drouin a été construit en béton ; il est situé sur le rang St-Pierre, vis-à-vis les lots 213 et 106, et a une portée de 7½', sur 18' de longueur et une hauteur de 7½'. Les culées ont 3' à la base et 14" à la tête. Les remblais de chaque côté ont 20' de longueur.

CHARLEVOIX.

Ile-aux-Coudres.—Amélioration de la côte du quai, sur une longueur de 275', consistant en un élargissement de 10'. Un fossé de 300' de longueur, sur 2' de profondeur a été creusé dans le roc. Cette côte a maintenant une largeur de 20' accessible aux voitures.

CHICOUTIMI

Chicoutimi, c.—Amélioration du chemin du bas du rang St-Ignace, vis-à-vis les lots 2 et 3 du 15e rang S.O., du dit canton. On a fait des déblais sur une longueur de 584', sur une largeur moyenne de 24' et dans trois endroits sur une largeur de 2', 3' et 4'. De la pierre minée provenant du déblai, on a fait un remblai ayant 1½' d'épaisseur.

Tremblay, c.—Continuation des travaux de gravelage commencés en 1915 dans la route du gouvernement, située partie dans le canton Temblay

et partie dans la paroisse de St-Honoré, sur une longueur de 700'. Une côte a été abaissée sur une longueur de 80', sur 25' de largeur et sur 7' d'épaisseur. Au pied de la dite côte on a fait un remblai de 90' de longueur, sur 34'' d'épaisseur. Une autre côte a été abaissée sur 65' de longueur, sur 25' de largeur, et, au pied, on a fait un remblai de 70' de longueur sur 30'' d'épaisseur. Une troisième côte a été abaissée sur une longueur de 200', sur une largeur de 25' et sur une épaisseur de 28''. Au pied, on a construit un remblai de 70' de longueur, sur 30'' d'épaisseur.

St-Honoré, p.—La route est la continuation de celle désignée au canton Tremblay. Dans les limites de cette municipalité, on a fait des travaux de gravelage sur une longueur de 35 arpents, des fossés de chaque côté, abattu 8 côtes, construit des remblais au pied de chacune, réparé et allongé 13 pontceaux.

DRUMMOND

St-Majorique-de-Grantham, p.—Construction d'un pont, dans le 6^e rang, sur la rivière St-François, d'une portée de 6' sur une largeur de 22' et une hauteur de 13'. Les culées ont 5' d'épaisseur, 12' de hauteur et 28' de longueur. Les abouts ont 5' d'épaisseur au bord et 2½' au sommet, sur une largeur de 28'.

Kingsey, c.—Amélioration des côtes Mastine, Grégoire, Cormier, et Lyonnais. Des fossés ont été faits, ainsi que des remblais, sur une longueur de 850 pieds, sur 18 de largeur et sur une épaisseur moyenne de 18''.

ILES-DE-LA-MADELEINE

Grosse-Ile.—Pont flottant. Les détails de la construction de ce pont sont donnés au rapport de 1916.

JOLIETTE

St-Jean-de-Matha, p.—Amélioration de certaines côtes dans le rang Belle-Montagne, sur une longueur de 3 arpents.

St-Ambroise-de-Kildare, p.—Abaissement d'une côte dans le chemin des 8^e et 9^e rangs, sur une longueur de 350 pieds, une largeur de 22 pieds, une épaisseur de 2 pieds. Les déblais ont servi à un remblai au pied de la côte, sur une longueur de 600 pieds. Dans une autre partie, on a redressé le chemin sur une longueur de 50 pieds et on a abaissé deux autres côtes sur une épaisseur de 3½ à 4 pieds. La terre provenant de ces déblais a servi à relever les bas de ces côtes.

LAC-ST-JEAN

St-Jérôme, p.—Détournement du chemin de la Montagne, sur une longueur de 4500 pieds, une largeur variant de 20' à 26' entre les fossés, et de 30 à 36 pieds entre les clôtures. 3 remblais ont été faits : 1 de 80 pds sur 20 de largeur et 2 d'épaisseur, 1 de 80' sur 10' de largeur et 2 d'épaisseur

et 1 de 350 pds sur 4 de largeur et 2 d'épaisseur. On a posé un ponceau en acier, de 28 pds sur 20 pouces, et un en bois de 28 pds sur 2 pds x 2 pds.

LÉVIS

St-Nicolas-Sud, p.—Détournement et amélioration de la côte Vicontent sur une longueur de 250 pieds et une largeur de 30 pieds. Un déblai de 133 pieds de longueur, sur 30 de largeur et une épaisseur de 9 pouces a été fait, et aussi un remblai de 85 pieds de longueur, sur 30 de largeur et sur 9½ d'épaisseur. On a fait un mur de protection sur une longueur de 74 pieds, sur 2 et 3 pieds de largeur, et sur une hauteur de 9½ pieds.

L'ISLET

L'Islet, p.—Subvention spéciale accordée en sus de la subvention régulière, payée en vertu de la loi 1, Geo. V, ch. 21, art. 2012.

LOTBINIÈRE

St-Antoine-de-Tilly, p.—Construction de deux ponts en béton : 1 chez Jean Demers, dans le premier rang, 8' de portée, 8' de hauteur et 24' de longueur ; 1 chez S. Dubois dans le rang de la Plaine, 16' de portée, 8' de hauteur et 24' de longueur. Ces travaux ont été exécutés à l'entreprise et faits conformément aux plans fournis par le département.

MASKINONGÉ

St-Justin, p.—Construction de deux viaducs sur les ruisseaux Bellemarre et des Aulnes. Ces viaducs ont été faits avec des tuyaux en béton de 36" et ils ont 80' de longueur.

MATAÏNE

St-Jacques-le-Majeur, p.—Pont Blais, construit en bois en 1914. Le tablier a été fait en cèdre. Les garde-fous ont été renouvelés et un quai en pierres sèches a été construit pour protéger les culées.

Ste-Angèle-de-Méridi.—(Voir Rimouski).

MÉGANTIC

St-Pierre-Baptiste, p.—Construction de deux remblais en pierres sèches : 1 entre deux côtes sur une longueur de 130', sur une épaisseur de 2' ; 1 autre vis-à-vis le lot 24 sur une longueur de 150 pieds, sur une épaisseur de 2½'. Dans le chemin des 9 et 10^e rangs, on a creusé des fossés dans le roc.

Notre-Dame-de-Lourdes, p.—Amélioration de la route de Plessisville sur une longueur de 3300', sur une largeur de 25'. Des fondations en pierres de 8" d'épaisseur ont été posées sur une longueur de 1500', sur une largeur de 12' et le tout a été recouvert de gravier.

Halifax-sud, c.—Amélioration de la route du 6^e rang sur une longueur de 1000'. Sur un côté on a enlevé 18'' de pierres sur une largeur de 2', que l'on a mis du côté opposé afin de niveler le chemin.

NICOLET

Précieux-Sang.—Réparations et additions aux deux ponts Cyrenne, situés dans le village des Sauvages. Ces travaux consistent en un rallongement comme suit : Côté nord-est, 5' x 12' x 9' ; côté sud-ouest 3' x 6' x 3'. On a aussi construit en béton le pont Houle, situé dans le rang du Lac, sur un plan fourni par le département. Le pont a une portée de 8' 4'' sur 22' de longueur et 4' de hauteur. Amélioration et redressement d'une partie du chemin du village des Sauvages. On a construit un remblai de 120' de longueur, sur 26' de largeur sur 3½' d'épaisseur. On a abaissé une côte sur une longueur de 80', sur 26' de largeur et sur 4' d'épaisseur.

St-Léonard, p.—Construction d'un pont chez M. Doucet, dans le rang St-Joseph, d'une portée de 6', sur une longueur de 24', et de 8' de hauteur. Les approches, y compris la portée du pont, ont 30' de longueur. Les culées ont 24' x 12'.

St-Grégoire-le-Grand.—Construction d'un pont en béton d'une portée de 9', d'une largeur de 22' et d'une hauteur de 4' au-dessus des hautes eaux. La côte a été nivelée par un remblai de 150' de longueur, de 23' de largeur et de 5' d'épaisseur, que l'on a construit au pied.

Ste-Monique, p.—Le pont de la route Caron, construit en béton, a une portée de 8', une largeur de 20' et une hauteur de 4' avec ailes.

Ste-Gertrude.—Construction du pont Maddington, situé sur le 4^e rang. Ce pont est construit en béton.

Ste-Brigitte-des-Saults.—Le pont du 1^{er} rang Hartville, situé sur la rivière Noire, a été construit en béton et a une portée de 16', une largeur de 19' et une hauteur de 19'. Les culées ont 19' x 19'.

OTTAWA

Hincks, c.—Amélioration de la côte du 3^e rang, vis-à-vis les Nos 32 et 33 en minant les pierres sur une longueur de 20', sur une largeur de 12'. Cinq déblais ont été faits : 4 de 100' de longueur, 25' de largeur sur une épaisseur moyenne de 2' à 5½' ; 1 de 200' de longueur, 25' de largeur sur 2' d'épaisseur. Deux remblais ont aussi été faits d'une longueur totale de 300', sur lesquels on a mis une couche de gravier de 5'' sur une largeur de 10'.

PONTIAC

Lichtfield, c.—Réparation du chemin conduisant de Bryson à Campbell's Bay, en le relevant et le gravelant sur une longueur de 1 mille.

PORTNEUF

Ste-Jeanne-de-Neuville, p.—Le pont Fossambault a été construit en béton, avec une portée de 7'6", une longueur de 20' et une hauteur de 12'.

QUÉBEC

Notre-Dame-des-Laurentides, p.—Travaux de macadam. On trouvera le détail de ces travaux au rapport du macadam.

RICHMOND

Brompton, c.—Construction des approches du pont Valcourt. Du côté nord-est le remblai a 38' de longueur, sur 27' de largeur, est construit en pierres, est recouvert d'une couche de gravier de 14' de largeur, et, de chaque côté, des garde-fous de 41' de longueur ont été posés. Du côté sud, l'empiérement est de 50' de longueur, sur 36' de largeur et sur une épaisseur de 5' ; il est recouvert également de gravier et les gardes-fous ont 74' de longueur.

Melbourne, Brompton & Gore, c.—Construction de ponts et réparation de chemins comme suit : Le pont Oak Hill en béton, a une portée de 4', une longueur de 24' et une hauteur de 5' ; le pont River Road, aussi en béton, a une portée de 6', sur une longueur de 22' et une hauteur de 5'. Un remblai de 100' de longueur, de 20' de largeur, a été construit, ainsi que 2 autres de 15' sur 9'. On a posé un garde-fou de 35' de longueur.

RIMOUSKI

Ste-Luce, p.—Amélioration de la route de l'église entre les 1er et 2è rangs. Les travaux consistent en un élargissement de 9 arpents de longueur ; les fossés ont été refaits et l'on a charroyé de la terre dans les endroits bas.

St-Simon, p.—Amélioration de la côte conduisant à St-Mathieu, sur une longueur de 35 arpents. Les pierres ont été enlevées, les fossés refaits et les branches, le long du chemin, ont été coupées.

St-Mathieu, p.—Amélioration et détournement de certaines côtes dans la route conduisant au 5è rang, sur une longueur de 12 arpents.

Ste-Blandine, p.—Aide à l'achat d'une machine à chemins.

St-Germain-de-Rimouski, p.—Amélioration d'une côte dans la route du 1er au 2è rang, en élargissant le chemin de 1' de chaque côté, en creusant de nouveaux fossés, partie dans le roc, à une profondeur de 8". Sur toute l'étendue de la côte, ayant 2½ arpents de longueur, on a enlevé 1' de roc. Amélioration de la route du 3è au 4è rang, entre les lots 460 et 462, sur une longueur de 284 pieds. Ces travaux consistent, pour la première côte, dans l'abaissement en enlevant 1 pied de terre au sommet et en relevant le bas

de $3\frac{1}{2}$ pieds en pierre et en gravier. La 2^me côte a été abaissée de $1\frac{1}{2}$ pied au sommet et relevée (le bas) de $2\frac{1}{2}$ pieds avec de la pierre et du gravier, 2 ponceaux de 11 à 12 pouces ont été posés. Réparation du pont Durand de Beauséjour, ayant une portée de 90' sur 20' de largeur, 15' de hauteur et les abouts de 12' de longueur.

Ste-Angèle-de-Mérici, p.—Amélioration de la coulée du lac à Pâquet et de la côte de roche. On a miné sur une longueur de 3 arpents, sur un seul côté du chemin, l'élargissant afin de permettre l'écoulement facile des eaux. On a aussi miné plusieurs caps le long de ce chemin.

ROUVILLE

St-Mathias, p.—Travaux d'entretien exécutés en 1913 et 1914. Octroi spécial accordé vu que le règlement passé en 1914 n'a été transmis au département qu'en mars 1917.

SOULANGES

St-Joseph-de-Soulanges, p.—Ouverture d'une route entre les rangs St-Grégoire et St-Féréol, sur une longueur de 28 arpents, sur 33 pieds de largeur. Un fossé a été fait d'un côté seulement ainsi qu'une clôture en broche sur piquets de cèdre. Un ponceau de 15 pieds et un de 20'' en béton ont été posés.

St-Zotique, p.—Travaux d'amélioration dans la montée G. Demers. Le détail de ces travaux est donné au rapport de 1916.

St-Polycarpe, p.—Le pont de la rivière Delisle, construit en béton, a une portée de 8'2'', une longueur de 21' et une hauteur de 8'3''. Les murs ont 15'' d'épaisseur, le pavé 2', et les ailes ont 8' de longueur.

ST-HYACINTHE

St-Hyacinthe, p.—Le chemin du rapide Plat a été réparé sur une longueur de $7\frac{1}{2}$ arpents. On a fait un remblai de 190' de longueur et un autre de 110', tous deux d'une hauteur de 8', et d'une largeur de 28'. On a fait un pavé de bois sur une longueur de 712', posé 2 ponceaux de 18' et 14' de longueur.

TÉMISCAMINGUE

Amos, v.—Amélioration de la rue principale, consistant dans la pose de 3 ponceaux en bois de 8 à 10 pouces de diamètre, sur 36 pieds de longueur. Confection de fossés de chaque côté du chemin. Construction d'un terrassement de 250 pieds de longueur sur une épaisseur de $2\frac{1}{2}$ pieds. Dans la 2^me avenue, on a posé 3 ponceaux en bois de 9, 21 et 27 pouces de largeur, sur 36 pieds de longueur; le chemin a été arrondi. Dans la 1^{ère} avenue on a posé 6 ponceaux en bois de 9 à 18 pouces de largeur sur 36 pieds de longueur. On a abaissé une côte sur une longueur de 200 pieds et sur une

épaisseur moyenne de 5 pieds. On a fait un terrassement de 400 pieds sur 6 pouces d'épaisseur. Un autre côté de la côte a été abaissé sur une longueur de 50 pieds sur 1 pied d'épaisseur. On a fait des fossés.

TÉMISCOUATA

St-Eloi, p.—Amélioration du chemin de la côte de la montagne, consistant en l'abaissement de 3 côtes. Une côte de terre a été abaissée sur une longueur de 254 pieds, sur 10 pieds de largeur et 4 pieds d'épaisseur. Ces matériaux ont servi à un remblai de l'autre côté du chemin. Dans la 2^{me} côte on a miné les bords du chemin et relevé le centre. Une 3^{me} côte en tuf a aussi été redressée et abaissée sur 250 pieds de longueur.

Hocquart, c.—Amélioration de deux côtes dans le chemin principal, consistant en l'abaissement sur une longueur totale de 210 pieds. Un quai en pierre a été fait au pied de l'une des côtes ; on y a mis de la terre.

Estcourt, partie N.-O., c.—Subvention spéciale accordée en sus de la subvention payée en vertu de la Loi 1, Geo. V, ch. 21, art. 2012.

WOLFE

Lac Weedon, v.—La côte de la rivière aux Canards a été abaissée sur une longueur de 110 pieds, sur une largeur de 26 pieds et sur une épaisseur de 1 à 4 pieds. Un remblai de 189 pieds de longueur sur 24 pieds de largeur et de 1 à 4 pieds d'épaisseur, a été fait au pied de cette côte, qui a aussi été élargie de 4 à 6 pieds. On a mis une couche de gravier de 6'' au centre et de 2'' aux bords, sur une longueur de 300' et sur une largeur de 24'. On a miné un rocher et on a fait des fossés.

Wotton, c.—Construction des approches du pont Corbeil, sur la rivière Nicolet, entre les lots 12 et 13 des rangs 4 et 5, savoir : du côté nord-est, sur une longueur de 140 pieds, une largeur de 18 pieds et une hauteur de 4 à 12 pieds ; du côté sud-est 70 pieds de longueur, 18 pieds de largeur, 2½ à 9 pieds de hauteur. Le pont a été construit par le département des travaux publics. Les garde-corps sont en tuyaux de fer de 2½ pouces. Un mur de protection de 100 pieds de longueur, 7 et 8 pieds de hauteur, a aussi été construit en bois rempli de pierre.

YAMASKA

Notre-Dame-de-Pierreville, p.—Gravelage dans la route Moreault, sur une longueur de 3400 pieds, une largeur de 10 pieds et une épaisseur de 8 pouces. Deux déblais ont aussi été faits : 1 de 145' de longueur, 11' de largeur et 2' d'épaisseur, et 1 de 223' de longueur, 22' de largeur et 3' d'épaisseur.

St-David, p.—Construction de 2 ponts en béton : 1 dans la route Ste-Catherine de 6' x 22' x 5', et 1 dans le 2^{me} rang Verret, de 4' x 23' x 4'. Un remblai de 208 pieds de longueur sur 22 pieds de largeur et 2 pieds d'épaisseur a été construit dans le 2^{me} rang, chez Arel et Drolet.

SECTION 7

MACADAM

LISTE DES MUNICIPALITÉS AUXQUELLES IL A ÉTÉ ACCORDÉ DES SUBVENTIONS SPÉCIALES POUR TRAVAUX DE MACADAMISAGE EXÉCUTÉS EN 1916 OU ANTÉRIEUREMENT.

Total des subventions : \$8,682.73.

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

p—paroisse; v—village; c—canton.

N.-B.—Le détail des travaux est donné dans le rapport des travaux de macadamisage (sec. 3).

Bellechasse.—Saint-Charles.

Frontenac.—Sainte-Martine-de-Courcelles, p.

Laprairie.—Saint-Constant, p.

Lévis.—Saint-Romuald, p. : (Subvention spéciale pour travaux de macadamisage faits en 1913-14).

Lotbinière.—Sainte-Croix, p. : (Subvention spéciale pour réparation de macadam).

Yamaska.—Saint-Guillaume, p. : (Solde de subvention spéciale accordée pour travaux de macadam faits en 1912).

SECTION 8

GRAVELAGE

LISTE DES MUNICIPALITÉS AUXQUELLES IL A ÉTÉ ACCORDÉ DES SUBVENTIONS SPÉCIALES POUR TRAVAUX DE GRAVELAGE EXÉCUTÉS EN 1916

Total des subventions : \$15,441.18.

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

p—paroisse, v—village, c—canton.

N.-B.—Le détail des travaux est donné dans le rapport pour le gravelage.

Arthabaska.—Stanford, c.

Bagot.—Saint-Théodore-d'Acton, p. ; Saint-Pie, p.

Berthier.—Saint-Cuthbert, p.

Beauce.—Sacré-Cœur-de-Jésus, p. ; Metgermette-Nord, c.

Bellechasse.—Saint-Gabriel-de-la-Durantaye, p.

Bonaventure.—Saint-Bonaventure-de-Hamilton, p.

Châteauguay.—Saint-Malachie-d'Ormstown, p.

Chicoutimi.—Kénogami, c.

Compton.—Eaton, c.

Dorchester.—Saint-Maxime-de-Scott, p.

Iles-de-la-Madéleine.—Grosse-Ile, p. ; Etang-du-Nord, p.

Kamouraska.—Saint-Louis-de-Kamouraska, p. ; Saint-Alexandre, p. ;
Saint-Germain, p. ; Notre-Dame-de-Liesse-de-la-Rivière-Ouelle ; Saint-Pa-
côme, p.

L'Islet.—Sainte-Louise, p. ; Saint-Roch-des-Aulnaies, p.

Lévis.—Saint-Jean-Chrysostôme, p.

Mégantic.—Halifax-Sud, c.

Pontiac.—Portage-du-Fort, v.

Rouville.—Saint-Jean-Baptiste, p.

Rimouski.—Sainte-Cécile-du-Bic, p.

Sherbrooke.—Ascot-Corner, p.

Témiscouata.—Saint-Epiphanie, p.

Wolfe.—Weedon, c.

Yamaska.—Notre-Dame-de-Pierreville, v.

SECTION 9

SUBVENTIONS SPECIALES PAYEES A DES PARTICULIERS

Total des subventions : \$543.25.

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

COUTURE, GEORGES : Pour amélioration d'une côte dans le rang "Petit Saint-Henri", municipalité de Saint-David, co. Lévis. La côte a été abaissée sur une longueur de 600', sur une épaisseur de 1' ; le pied de la côte a été relevé de 4'. Une couche de gravier a été mise.

BOIVIN, ALFRED : Pour améliorer la route Saint-Gérard, municipalité de Saint-Gérard, co. Québec. Cette route a été améliorée sur une longueur de 37 arpents. On a fait un remblai sur une longueur de 4 arpents, sur une épaisseur de 15 à 17" ; une côte a été abaissée sur une longueur de 5 arpents, sur une largeur de 26', et sur une épaisseur de 15".

MORIN, J.-A. : Pour détournement d'une côte et construction d'un nouveau chemin dans la municipalité du canton Chertsey, co. Montcalm. Les travaux ont été faits sur une longueur de 1026', dont 500' étaient complètement terminés le 13 septembre 1916, et 526' ébauchés et à compléter.

SECTION 10

Liste des municipalités qui ont touché des allocations en vertu de la loi des bons chemins 1912, (3 Geo. V, chap. 21 et amendements), durant l'exercice 1916-17.

Montant payé : \$676,929.16.

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

p—paroisse, v—village, c—canton.

Argenteuil.—Lachute (ville).

Bagot.—St-Dominique, v. ; St-Pie, v.

Beauharnois.—St-Stanislas-de-Kostka, p. ; St-Timothée, p. ; St-Louis-de-Gonzague, p.

Bellechasse.—St-Raphael, p.

Bonaventure.—St-Godfroy, c.

Brome.—Brome, c. ; Farnham, c., (partie est) ; Farnham-Est, v. ; Potton, c.

Chambly.—St-Hubert, p. ; St-Basile-le-Grand, p. ; St-Bruno-de-Montarville, p. ; Montréal-Sud, (ville) ; St-Lambert, (ville).

Charlevoix.—Pointe-à-Pic, v.

Châteauguay.—Ste-Martine, p. ; Léry, (ville de) ; St-Joachim-de-Châteauguay, p. ; St-Malachie-d'Ormstown, p. ; Ste-Philomène, p. ; Châteauguay, (ville).

Chicoutimi.—Bagotville, v. ; Jonquières, (ville).

Compton.—Ditton, c. ; Winslow-Nord ; Ste-Edwidge-de-Clifton, c.

Deux-Montagnes.—St-Hermas, p. ; Ste-Scholastique, p. ; St-Eustache, v. ; St-Eustache, p. ; St-Augustin, p. ; St-Joseph-du-Lac, v.

Drummond.—Drummondville, (ville) ; Grantham, c. ; Notre-Dame-du-Bon-Conseil, p. ; Kingsey-Falls.

Frontenac.—St-Evariste-de-Forsyth ; St-Sébastien-d'Aylmer, p. ; Mégantic, (ville) ; Chesham, c. ; Courcelles, p. Winslow-Nord (voir Compton).

- Gaspé.*—Chandler, v.
- Huntingdon.*—Godmanchester, c. ; Hinchinbrook, c. ; Dundee, c.
- Iberville.*—St-Athanase, p. ; St-George-de-Henryville, p. ; St-Sébastien, p. ; Ste-Anne-de-Sabrevois, p.
- Iles-de-la-Madeleine.*—Etang-du-Nord.
- Jacques-Cartier.*—Ste-Geneviève-de-Pierrefonds, v. ; Roxboro, (ville).
- Kamouraska.*—Ste-Hélène, p. ; St-André, p. ; Andréville, v.
- Labelle.*—Buckingham, (ville).
- Lac-St-Jean.*—St-Gédéon, p. ; St-Félicien, p., (partie nord-ouest) ; Ste-Hedwidge, p. ; Roberval, p. ; St-Prime, p. ; St-Bruno, p. ; St-Louis-de-Métabetchouan, p. ; Roberval, (ville).
- Laprairie.*—St-Isidore, p.
- Laval.*—St-Martin, p. ; Ste-Dorothée, p. ; St-Joseph-de-la-Rivière-des-Prairies, p. ; St-François-de-Sales, p. ; Laval-des-Rapides, (ville) ; Laval-de-Montréal, (ville).
- Lévis.*—St-Henri-de-Lauzon, p.
- L'Islet.*—L'Islet, p.
- Lotbinière.*—Ste-Croix, p. ; St-Flavien, p.
- Matane.*—St-Benoît-Joseph-Labre-d'Amqui, v.
- Mégantic.*—Irlande, c., (partie sud) ; Black-Lake, (ville) ; Somerset-Sud, c. ; Amiante, v. ; Inverness, v.
- Missisquoi.*—Stanbridge, c. ; Bedford, (ville) ; Notre-Dame-de-Stanbridge, p. ; St-Ignace-de-Stanbridge, p. ; St-Pierre-de-Vérone-à-Pike-River, p.
- Montcalm.*—St-Esprit, p. ; St-Jacques-de-l'Achigan, p.
- Montmagny.*—Cap-St-Ignace, p. ; St-François, p.
- Montmorency.*—Ste-Famille, I.-O., p. ; Beaulieu, v.
- Napierville.*—St-Michel-Archange, p. ; St-Cyprien-de-Léry, p. ; St-Edouard-de-St-George, p. ; St-Rémi, v.
- Pontiac.*—Fort-Coulonge, v. ; Campbell's Bay, v.

Portneuf.—Cap-Santé, p. ; St-Basile, p. ; St-Joseph-de-Deschambault, p. ; St-Charles-de-Grondines, p. ; St-Marc-des-Carières, p.

Québec.—St-Félix-du-Cap-Rouge, p. ; Beauport, p. ; Ancienne-Lorette, p. ; Québec, (cité).

Richmond.—Bromptonville, (ville) ; Richmond, (ville) ; St-François-Xavier-de-Brompton, p.

Rimouski.—St-Germain-de-Rimouski, (ville).

Rouville.—Marieville, (ville) ; Ste-Angèle-de-Monnoir, p. ; Ste-Marie-de-Monnoir, p. ; St-Césaire, p. ; Richelieu, v. ; St-Paul-d'Abbotsford ; Canrobert, v.

Shefford.—Ste-Pudentienne, p. ; Granby, v.

Soulanges.—St-Joseph-de-Soulanges, p. ; St-Clet, p. ; Soulanges, v.

Stanstead.—Magog, (ville) ; Magog, c.

Témiscouata.—St-Hubert, p. ; Notre-Dame-du-Lac, p.

Temiscamingue.—Ville-Marie, v.

Terrebonne.—St-Louis-de-Terrebonne, p. ; Ste-Thérèse-de-Blainville, p.

Vaudreuil.—St-Michel-de-Vaudreuil, p. ; Rigaud, (ville) ; Très-St-Rédempteur, p. ; Ste-Jeanne-de-Chantal-de-l'Ile-Perrot, p. ; Ste-Marthe, p. ; Ste-Madeleine-de-Rigaud, p. ; Ste-Justine-de-Newton, p. ; Pointe-Fortune, v.

Verchères.—Varennnes, v. ; Varennes, p. ; St-Marc-de-Cournoyer, p. ; Belœil, p. ; Belœil, (ville).

Wolfe.—Disraéli, v.

Ottawa.—Gracefield, v. ; Pointe-à-Gatineau, v.

Yamaska.—St-Guillaume, p.

SECTION 11.

MACADAM FAIT EN 1917 PAR LES MUNICIPALITÉS
(AU 8 NOVEMBRE 1917)

c—canton, p—paroisse, v—village.

	pieds
ARGENTEUIL	
Lachute, ville, (bitume).....	5,128
BEAUHARNOIS	
Sainte-Cécile-de-Valleyfield, p.....	12,321
Saint-Timothée, p.....	12,934
BELLECHASSE	
Saint-Charles, p.....	4,250
BERTHIER	
Saint-Barthélemi, p.....	5,121
Berthier, ville.....	1,700
CHAMBLY	
St-Basile-le-Grand, p.....	725
Chambly-Bassin, v.....	8,571
Boucherville, p.....	10,137
Saint-Hubert, p.....	1,211
CHATEAUGUAY	
Saint-Urbain, p.....	1,400
DeLéry, villé.....	3,435
Châteauguay, ville.....	16,758
Sainte-Philomène, p.....	1,292
Orsmtown, v.....	3,531
CHICOUTIMI	
Saint-Alexis-de-la-Grande-Baie, p. (fond pour rocmac).....	2,400
Jonquières, ville, (fond pour rocmac).....	2,900
Sainte-Anne, p.....	2,093

COMPTON	
Saint-Malo-d'Auckland, c.....	1,950
DEUX-MONTAGNES	
Sainte-Scholastique, p.....	4,965
Saint-Augustin, p.....	3,040
Saint-Eustache, p.....	10,397
DRUMMOND	
Wickham-Ouest, p.....	4,330
Saint-Germain-de-Grantham, p.....	1,791
HUNTINGDON	
Dundee, c.....	21,995
Godmanchester, c.....	11,998
Hinchinbrook, c.....	11,197
Hemmingford, c., (empierrément).....	9,712
IBERVILLE	
Sainte-Anne-de-Sabrevois, p.....	1,355
Saint-Athanase, p.....	2,580
KAMOURASKA	
Sainte-Anne-de-la-Pocatière, v.....	2,350
LAPRAIRIE	
Saint-Constant, p.....	1,800
Saint-Isidore, p.....	2,273
L'ASSOMPTION	
L'Epiphanie, p.....	11,810½
LAVAL	
Sainte-Dorothée, p.....	19,529
Laval-de-Montréal (ville).....	3,176
Rivière-des-Prairies, p.....	10,618
L'Abord-à-Plouffe, v.....	3,730½
LOTBINIÈRE	
Saint-Flavien, p.....	5,815

MATANE	
Amqui, p.....	1,430
MISSISQUOI	
St-Pierre-de-Vérone, p.....	800
MONTCALM	
Saint-Jacques-l'Achigan, p.....	3,854
Saint-Esprit, p.....	2,440
MONTMAGNY	
Montmagny, ville, (béton).....	2,522
MONTMORENCY	
Sainte-Famille, p.....	7,113
Sainte-Pétronille, p.....	3,108
NAPIERVILLE	
Saint-Rémi, p.....	7,145
Saint-Michel, p.....	8,360
Saint-Cyprien, p.....	1,712
Saint-Edouard, p.....	733
Saint-Rémi, v, (tarvia).....	2,200
Napierville, v, (tarvia).....	3,218
OTTAWA	
Hull, ville.....	1,073
PORTNEUF	
Saint-Basile, p.....	7,940
Cap-Santé, p.....	7,055
Saint-Joseph-de-Deschambault, p.....	4,982
Saint-Marc-des-Carières, p.....	3,984
Grondines, p.....	7,702
QUÉBEC	
Beauport, p.....	3,873
Giffard, v.....	3,388

RIMOUSKI	
Rimouski, ville.....	725
ROUVILLE	
Sainte-Marie-de-Monnoir, p.....	6,606
Sainte-Angèle, p.....	1,308
Saint-Césaire, p.....	1,200
Marieville, ville, (béton).....	935
ST-MAURICE	
Yamachiche, v.....	261
SOULANGES	
St-Joseph-de-Soulanges, p.....	4,568
Saint-Clet, p.....	4,280
VAUDREUIL	
Sainte-Marthe, p.....	3,044
Sainte-Jeanne-de-l'Ile-Perrot, p.....	1,930
Como, v.....	920
St-Rédempteur, p.....	1,780
Sainte-Madeleine-de-Rigaud, p.....	148
Rigaud, ville.....	4,071
Sainte-Justine-de-Newton, p.....	6,913
Saint-Michel, p.....	2,333
VERCHÈRES	
Varenes, p.....	3,382
Sainte-Julie, p.....	393
OTTAWA	
Gracefield, v.....	1,074
Longueur totale, pieds.....	<u>372,822</u>
Soit.....	70.61 milles

SECTION 12

**GRAVELAGE FAIT EN 1917 PAR LES MUNICIPALITÉS
(AU 8 NOVEMBRE 1917)**

c—canton, p—paroisse, v—village.

ARGENTEUIL

Chatham, c.....	Pieds 19,400
Saint-Jérusalem, p.....	13,474
Lachute, ville.....	623

ARTHABASKA

Saint-Christophe, p.....	720
--------------------------	-----

BAGOT

Saint-Liboire, v.....	1,490
-----------------------	-------

BEAUCE

Saint-Ephrem, v.....	4,244
----------------------	-------

BELLECHASSE

Saint-Raphaël, p.....	2,410
-----------------------	-------

BONAVENTURE

Saint-Bonaventure-de-Hamilton.....	3,488
------------------------------------	-------

BROME

Farnham, partie est, c.....	8,726
Sutton, c.....	3,402

CHAMBLY

Saint-Hubert, p.....	850
----------------------	-----

CHAMPLAIN

Saint-Narcisse, p.....	6,744
Saint-Stanislas, p.....	1,740
Sainte-Anne-de-la-Pérade, v.....	2,067
Sainte-Anne-de-la-Pérade, p.....	684

CHATEAUGUAY	
Saint-Malachie-d'Ormstown, p.....	7,560
CHICOUTIMI	
Kénogami, c.....	8,000
COMPTON	
Hampden, c.....	5,500
La Patrie, (Ditton), c.....	330
Newport, c.....	1,400
DEUX-MONTAGNES	
Saint-Benoît, p.....	768
DORCHESTER	
Saint-Isidore, p.....	5,700
Saint-Maxime-de-Scott, p.....	3,865
Saint-Prosper, p.....	900
FRONTENAC	
Courcelles, p.....	4,422
Mégantic, ville.....	2,649
Saint-Sébastien-d'Aylmer, p.....	1,265
HUNTINGDON	
Franklin, c.....	850
IBERVILLE	
Saint-Grégoire, p.....	2,178
KAMOURASKA	
Saint-Alexandre, p.....	11,025
Saint-Louis, p.....	6,385
Saint-Pacôme, p.....	3,425
Saint-André, p.....	6,890
Kamouraska, v.....	858
LABELLE	
Saint-André-Avellin, v.....	1,900

LAC-SAINT-JEAN

Sainte-Croix, p.....	4,199
Saint-Prime, p.....	9,000

LÉVIS

Saint-Jean-Chrysostôme, p.....	588
Saint-Henri, p.....	5,440

L'ISLET

Sainte-Louise, p.....	4,464
Saint-Jean-Port-Joli, p.....	26,866
L'Islet, p.....	6,285

LOTBINIÈRE

Saint-Patrice-de-Beaurivage, p.....	2,800
-------------------------------------	-------

MATANE

St-Benoît-Joseph-Labre-d'Amqui, v.....	1,210
--	-------

MÉGANTIC

Irlande-Nord, c.....	500
Bernierville, v.....	700
Inverness, v.....	700
Halifax-Sud, c.....	2,130
Irlande-Sud, c.....	1,663

MISSISQUOI

Farnham, partie ouest, c.....	800
Bedford, ville.....	763

MONTMAGNY

Cap-Saint-Ignace, p.....	8,333
Saint-François, p.....	7,745
Saint-Thomas, p.....	2,638

MONTMORENCY

Saint-Pierre, I.-O., p.....	11,900
L'Ange-Gardien, p.....	460

PONTIAC	
Clarendon, c.....	3,966
Shawville, v.....	857
QUÉBEC	
Courville, v.....	2,247
Loretteville, v.....	6,714
RICHMOND	
Brompton, c.....	7,900
Shipton, c.....	6,100
Melbourne, v.....	6,292
Windsor, ville.....	1,987
Cleveland, c.....	676
Windsor, partie nord, c.....	800
RIMOUSKI	
Saint-Donat, p.....	2,035
Saint-Simon, p.....	5,183
ROUVILLE	
Saint-Mathias, p.....	1,455
Saint-Paul-d'Abbotsford, p.....	1,913
SHEFFORD	
Stukely-Nord, partie-est, c.....	400
Sainte-Pudentienne, v.....	2,036
SHERBROOKE	
Compton, c.....	3,015
Waterville, v.....	3,230
STANSTEAD	
Magog, c.....	420
Hatley, c.....	2,820
TÉMISCOUATA	
Saint-Arsène, p.....	8,687
Saint-Epiphane, p.....	4,200
L'Isle-Verte, p.....	2,600
Saint-Hubert, p.....	1,300
Fraserville, ville.....	4,023

TERREBONNE

Sainte-Thérèse, p.....	2,500
Sainte-Agathe, p.....	4,625

WOLFE

Marbleton, v.....	3,930
Ham-Nord, c.....	700
Weedon, c.....	9,989
Notre-Dame-de-Ham, p.....	1,300
Lac-Weedon, v.....	10,216
Saint-Raymond-de-Penneford.....	6,150
Stratford, c.....	3,200
Garthby, c.....	4,460
D'Israéli, p.....	1,275
Weedon-Centre, v.....	4,408
Beaulac, v.....	2,800
Saint-Camille, p.....	1,154
D'Israéli, v.....	600

Total..... 383,279

Soit 72.5907 milles

SECTION 13

Nombre d'inspections faites durant la saison de 1917 (au 8 novembre)

Inspections préalables aux devis.....	173
Inspections diverses.....	175
Inspections de macadam en construction.....	708
Inspections de gravelage en construction.....	380
Inspections de chemins de terre.....	568
Inspections de chemins macadamisés et gravelés, en vue de l'entretien.....	215
Total.....	2,219

Examens et essais de matériaux faits au laboratoire du département de la voirie durant la saison de 1917 (au 7 novembre)

	Nombre d'examens et d'essais
Pierres.....	119
Graviers pour gravelage.....	485
Ciments.....	13
Sables pour béton.....	51
Graviers pour béton.....	35
Tuyaux de béton ou de grès.....	3
Total.....	706

Rapport des opérations du magasin des pièces de rechange du 31 décembre 1916 au 31 octobre 1917.

Valeur en stock au 31 décembre 1916.....	\$ 22,432.51
Marchandises achetées pour le magasin.....	10,041.28
Pièces de rechange réparées et remises au magasin.....	2,504.42
Total.....	\$ 34,978.21
Pièces de rechange expédiées.....	14,120.76
Valeur en stock.....	\$ 20,857.45

Lois de voierie passées à la session
de 1917-18 :

- 1 Loi concernant la contribution
pour certains municip. à
la construction de
certains chemins
(rtes prov.) § Geo V, ch. 10
- 2 Loi concernant les
ch. de grande
communication § Geo V ch. 11
- 3 Loi relative à l'exten-
sion des chemins
r'élégés sur les routes
provinciales — § Geo V ch. 59
- 4 Loi relative à la
Comm. des ch.
à barrières de la
rue St-Jacques
"Comm. des ch. de Lévis" § Geo V ch. 7

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 029 793