

CANQ
VO
100
1926

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

JOS. CARON
RELIEUR, RÉGLEUR
38, NOTRE-DAME
QUÉBEC.

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

288966

CANQ
VO
100
1926

PROVINCE DE
QUÉBEC
PROVINCE

MINISTÈRE DE LA VOIRIE
ROADS DEPARTMENT

RAPPORT DE
1926
REPORT

Imprimé par ordre de la Législature
Printed by order of the Legislature



QUÉBEC
IMPRIMÉ PAR—PRINTED BY
LOUIS-A. PROULX
Imprimeur de Sa Majesté le Roi—Printer to His Majesty the King
1926

A l'honorable M. NARCISSE PÉRODEAU, LL.D.,

Lieutenant-Gouverneur de la province de Québec.

Qu'il plaise à Votre Honneur,

Le soussigné a l'honneur de vous présenter le rapport du ministère de la voirie pour l'année 1926.

Respectueusement soumis,

J.-L. PERRON,

Ministre de la voirie.

QUÉBEC, 11 janvier 1927.

To the Honourable NARCISSE PÉRODEAU, LL.D.,

Lieutenant-Governor of the Province of Quebec.

May it please Your Honour,

I have the honour to submit the report of the Roads Department for the year 1926.

Respectfully submitted,

J. L. PERRON,

Minister of Roads

QUEBEC, January 11, 1927.

TABLE DES MATIÈRES

	page
Chapitre I—Revue de l'année.....	7
Chapitre II—Résumé des travaux de l'année.....	42
Chapitre III—Statistiques de l'enregistrement des véhicules automobiles dans la province. Statistiques du tourisme américain..	48
Chapitre IV—Réseau des grandes routes de la province.....	50
Chapitre V—Routes régionales et provinciales entretenues aux frais du gouvernement.....	53
Chapitre VI—Chemins municipaux améliorés entretenus en régie.....	58
Chapitre VII—Condition des chemins municipaux améliorés.....	69
Chapitre VIII—Renouvellements de surfaces.....	72
Chapitre IX—Construction des grandes routes.....	79
Chapitre X—Construction des chemins municipaux.....	86
Chapitre XI—Amélioration des chemins de terre.....	99
Chapitre XII—Construction des ponts et ponceaux.....	102
Chapitre XIII—Signaux routiers.....	105
Chapitre XIV—Plantation des arbres d'ornement.....	108
Chapitre XV—Recensement de la circulation.....	111

CONTENTS

	page
Chapter I—Review of the year.....	7
Chapter II—Summary of the work of 1926.....	43
Chapter III—Statistics of motor vehicles registered in the Province. Statistics of American tourist traffic.....	48
Chapter IV—Main Trunk Highways System of the Province.....	50
Chapter V—Provincial and Regional Highways maintained at the Govern- ment's expense.....	53
Chapter VI—Improved municipal roads maintained under direct control of the Department.....	58
Chapter VII—Condition of improved municipal roads.....	69
Chapter VIII—Resurfacing.....	72
Chapter IX—Construction of Main Trunk Highways.....	79
Chapter X—Construction of municipal roads.....	86
Chapter XI—Improvement of earth roads.....	99
Chapter XII—Construction of bridges and culverts.....	102
Chapter XIII—Road signs.....	105
Chapter XIV—Plantation of ornamental trees.....	108
Chapter XV—Traffic census.....	111



Avenue Dufferin, en face de l'hôtel du Gouvernement, Québec. Pavage en amiésite construit en 1926 sous la direction du ministère de la voirie.

Dufferin Avenue, opposite Parliament Buildings, Quebec City—Amiesite pavement built in 1926 under the direction of the Roads Department.

REVUE DE L'ANNÉE

REVIEW OF THE YEAR

CHAPITRE I

REVUE DE L'ANNÉE 1926

A mesure que les années se succèdent, le mouvement de la voirie se stabilise, en ce sens que les exigences les plus pressantes de la province en fait de routes sont à peu près toutes satisfaites ou en voie de l'être. L'étendue de notre réseau de bons chemins est déjà immense, et l'amélioration ou la construction de nouvelles routes pourra désormais se poursuivre graduellement pour répondre aux besoins nouveaux ou non urgents jusqu'ici. Il semble en tout cas que ni pour la construction, ni même pour l'entretien, il ne peut se présenter de problèmes absolument nouveaux à résoudre.

Sans doute, en matière de voirie, ici ou ailleurs, il ne peut y avoir de terme. Le réseau routier de Québec n'est ni complet ni parfait, ce dont aucun pays ne peut se flatter. Notre réseau actuel des grandes routes n'est pas tout à fait terminé, et il est aisé de prévoir qu'il faudra prochainement l'allonger. Il nous reste à améliorer, en tout ou en partie, un grand nombre de routes de deuxième classe, et un plus grand nombre encore de chemins d'utilité locale. La colonisation recule chaque année les limites du territoire habité de la province et les paroisses nouvelles créent de nouveaux besoins de communications. Partout la circulation augmente et évolue. Il nous faut entretenir les routes déjà construites, remplacer les surfaces usées par des surfaces plus modernes et plus permanentes, élargir les pavages, faire disparaître les endroits dangereux, en un mot nous conformer aux conditions et aux tendances de la circulation.

Voilà le travail à faire, à compléter ou à renouveler. La tâche est grande, mais elle ne doit pas amoindrir ce qui est fait. Avant d'aborder la revue des opérations de l'année, nous voulons donc rappeler succinctement la situation présente de la voirie dans la province.

NOTRE RÉSEAU ROUTIER

Il suffit de comparer notre voirie d'il y a quinze ans avec celle d'aujourd'hui pour mesurer la transformation opérée par le mouvement des bons chemins. En 1911, malgré qu'on parlât déjà beaucoup de voirie, il n'y avait pas de bonnes routes. Pour la plupart des paroisses et des villages de la province, c'était l'isolement à peu près complet. Quinze années de travail ont suffi pour édifier un réseau routier comparable aux plus beaux réseaux des Etats-Unis et supérieur à la plupart de ceux du Canada.

Nos routes macadamisées ou gravelées desservent actuellement toute la province, relient toutes ses villes et tous ses centres de quelque importance, et lui donnent de nombreuses communications avec l'extérieur. Notre réseau de bons chemins étend partout ses mailles sans solution de continuité, sauf en ce qui concerne le Lac-Saint-Jean, le Témiscamingue et l'Abitibi. Il est d'ailleurs hors de doute que l'isolement de ces trois régions nouvelles n'est pas destiné à durer longtemps.

Longueur et classification des chemins ruraux

Suivant notre inventaire du 31 janvier 1926, l'ensemble des chemins ruraux de la province de Québec forme une longueur de 31,281 milles. Pour fins d'amélioration, ces chemins ont été classés en trois catégories par ordre d'importance.

CHAPTER I

REVIEW OF THE YEAR 1926

Every year our good roads movement gains in stability, as the most urgent requirements of the Province in the way of roads have practically all been met. We already have an immense system of good roads, and the improvement or construction of new ones can henceforth be gradually carried out to supply new needs or needs hitherto less pressing. In any case, there can apparently be no absolutely new construction or maintenance problems to be solved.

No doubt, here or elsewhere, there can be no end in the matter of roads. The Quebec road system is neither complete nor perfect—a boast no country can make. Our present highway system is not quite completed, and it is easy to foresee that it will soon have to be extended. There remains to improve, wholly or in part, a large number of second class roads, and a still larger number of local utility roads. Every year colonization extends the inhabited area of the Province, and new parishes call for new means of communication. Traffic is everywhere growing and evolving. We have to maintain roads already constructed, replace worn-out surfaces by more modern and more permanent ones, widen pavements, eliminate dangerous places, in fine, conform with traffic conditions and requirements. Such is the work to be done, to be completed or to be renewed. It is a great task, but it must not make us lose sight of what has already been done. Before reviewing the operations of the year, we shall briefly recall the present condition of roads in the Province.

OUR ROAD SYSTEM

We have but to compare our road system as it was fifteen years ago with what it is now, in order to gauge the transformation carried out by the Good Roads Movement. In 1911, although there was much talk about roads, there were no good roads. Most villages and parishes in the Province were practically isolated. Fifteen years have sufficed to build a road system comparable to the finest in the United States and superior to most in Canada.

Macadamized or gravel roads now cover the whole Province, connecting towns and centres of any importance, and linking it up with its neighbors. Our good roads system forms an unbroken network, except in Lake St. Jean, Témiscamingue and Abitibi. There is no doubt, however, that these three districts are not destined to remain long isolated.

Length and Classification of Rural Roads

According to our inventory of January 31, 1926, rural roads in the Province of Quebec form a total length of 31,281 miles. For improvement purposes, these roads have been classified in three categories, by order of importance.

La première catégorie comprend les routes qui communiquent d'une ville à l'autre, qui relient entre eux tous nos principaux centres et qui relient la province à l'Ontario, aux États-Unis et aux Provinces Maritimes. Ce réseau à larges mailles, désigné sous le nom de réseau des grandes routes, se ramifie dans tout le territoire habité de la province. Sa longueur est de 3,099 milles.

La deuxième catégorie comprend les routes non comprises dans le réseau des grandes routes, mais communiquant directement d'un village ou d'une ville à l'autre, reliant une municipalité ou un groupe de municipalités au réseau des grandes routes, ou qui sont d'un intérêt régional ou intermunicipal. Ces routes forment une longueur totale de 9,523 milles.

La troisième catégorie comprend les chemins d'utilité purement locale. La longueur des chemins de troisième classe est de 18,659 milles.

Sur la longueur totale des trois catégories, 6,820 milles étaient améliorés de façon permanente au 31 janvier 1926. Les travaux de la dernière saison portent cette longueur à 7,560 milles, soit le quart environ de tous les chemins.

Le réseau des grandes routes

Notre réseau des routes de première classe est l'un des plus longs du Canada, et il est celui dont la construction est la plus avancée. Il comprend actuellement quarante-quatre grandes artères, énumérées dans un tableau imprimé plus loin. Sur sa longueur totale de 3,099 milles, 2,878 milles sont terminés.

Il reste donc peu de chose à faire pour parachever le réseau tel qu'il est actuellement formé. Deux cent vingt milles restent à améliorer sur différentes sections. C'est la travail d'une saison.

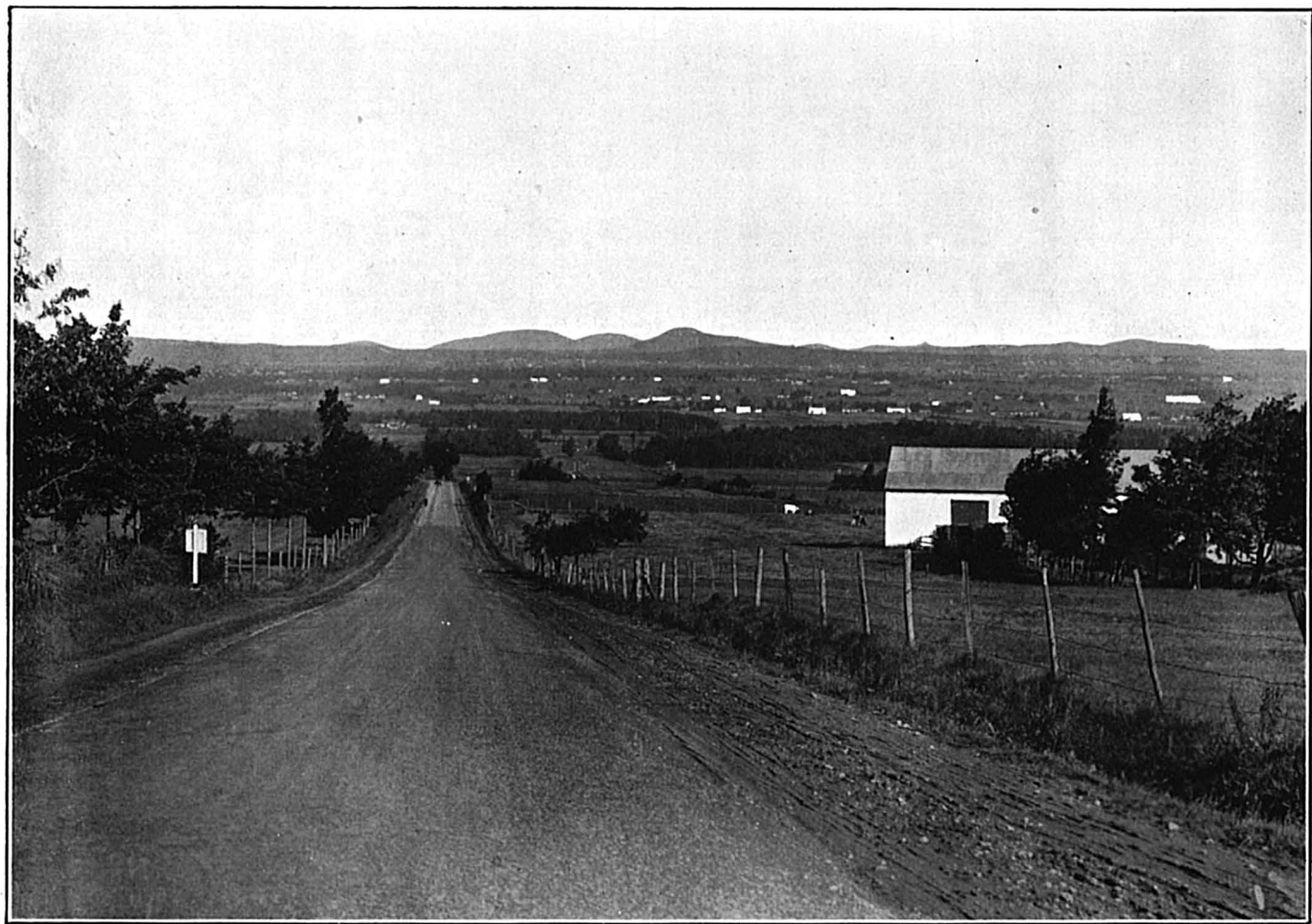
L'une des caractéristiques de notre réseau de grandes routes est le grand nombre d'artères qui communiquent avec les provinces et les états voisins. Cinq grandes routes communiquent avec l'Ontario, quatre communiquent avec l'état de New-York, quatre avec l'état du Vermont, trois avec l'état du Maine, et deux avec les Provinces Maritimes, sans compter plusieurs routes de deuxième classe qui, dans le district de Montréal surtout, ont leurs points de raccordements aux États-Unis.

Les réseaux secondaires

Parmi les routes de deuxième classe, dont la longueur totale est de 9,523 milles et dont la longueur améliorée est d'environ 3,200 milles, nous avons fait une catégorie spéciale des routes d'intérêt régional. Ce réseau secondaire, d'une longueur de 2,960 milles, comprend actuellement soixante-et-seize routes, dont vingt-deux entièrement terminées et trente-trois terminées sur plus de la moitié de leur parcours.

La liste des routes secondaires n'a rien de définitif; elle est naturellement sujette à modifications et surtout à additions. Sur l'ensemble des soixante-et-seize routes, quinze cents milles environ sont terminés actuellement. Le parachèvement de ce réseau secondaire est en bonne voie, et il se poursuivra certainement avec plus de vigueur lorsque toutes les grandes routes seront terminées. Certaines routes, placées aujourd'hui dans le réseau de deuxième classe, feront d'ailleurs partie prochainement du réseau principal.

L'ensemble de nos 7,560 milles de chemins en gravier, en macadam et en béton, constitue un réseau compact de bons chemins dont la province peut à bon droit s'ennorgueillir. La construction de ce réseau a progressé à raison de cinq cents milles en moyenne chaque année, ce qui, si l'on tient compte du ralentissement



MONTRÉAL-QUÉBEC—Sainte-Foy

The first category includes roads linking our various cities and towns and our main centres, and communicating with Ontario, the United States and the Maritime Provinces. The roads of this category, designated as the Main Trunk Highways System, extend throughout the inhabited territory of the Province. They have a total length of 3,099 miles.

The second category is composed of roads not included in the Main Trunk Highways System, but affording direct communication between two or more villages or towns, connecting one municipality or a group of municipalities with a main highway, or affording regional or inter-municipal communications. Roads of the second class have a total length of 9,523 miles.

Third class roads are of purely local interest. Their total length is 18,659 miles.

Out of the total length of the three categories, 6,820 miles were permanently improved on January 31, 1926. The construction work carried out in 1926 brings up to 7,560 miles the length of improved roads—about one-fourth of all the roads.

The Main Trunk Highways System

Our system of main trunk roads ranks among the longest in Canada, and has reached the most advanced state of completion. It includes forty-four main highways, a list of which will be found a few pages further. Out of its total length of 3,099 miles, 2,878 miles are completed.

Thus, the System, in so far as the present 44 highways are concerned, is nearing completion. Only 220 miles remain to improve. It is the task of a season.

One of the features of the Quebec Main Trunk Highways System is the large number of connections provided between the neighboring Provinces and States. Five main highways connect with Ontario, four with the State of New York, four with the State of Vermont, four with the State of Maine, and two with the Maritime Provinces, besides many second class arteries which, situated chiefly in the Montreal district, afford additional connections with the United States.

The Secondary System

Out of the second class roads—a total length of 9,523 miles with about 3,200 miles improved—we have made a special category with the arteries of regional interest. This secondary system has a total length of 2,960 miles. At the present time, it includes seventy-six arteries, of which twenty-two are improved throughout, and thirty-three improved over more than one-half of their length.

Of course, our list of secondary highways is not final, and is subject to many modifications and additions. Out of the total length of the 76 arteries, about 1,500 miles were improved at the close of the season. The improvement of the secondary system is progressing rapidly, and its completion will no doubt be pursued still more energetically when all the main highways are completed. Besides, a few arteries at present forming part of the secondary system will shortly be entered in the Main Trunk Highways System.

Our 7,560 miles of gravel, macadam and concrete highways constitute a compact network of good roads which the Province may well be proud of. The construction of this system has been pushed at the rate of 500 miles a year on an average,

forcé de la période de guerre et d'après-guerre, montre avec quelle énergie s'est poursuivi le mouvement des bons chemins.

La construction des routes a complètement changé l'aspect de la province. Les effets bienfaisants de la bonne voirie se sont fait sentir dans tous les domaines de notre vie économique. L'agriculture, le commerce et l'industrie ne peuvent plus se passer de bons chemins. Les relations sociales se sont transformées profondément avec la naissance et la progression de la circulation automobile. Le tourisme étranger, inconnu il y a peu longtemps, devient l'une de nos grandes sources de revenus. En un mot, les bonnes routes ont fait faire au Québec un pas immense dans la voie du progrès, et l'ont placé dans une situation enviable.

Notre réseau routier est un merveilleux instrument de progrès. Le conserver, le perfectionner, y assurer la sécurité du public et en rendre l'utilisation profitable sont la tâche qui nous est assignée.

La présente revue contient un résumé du travail exécuté en 1926 dans ces différents domaines. On y trouvera les faits et les chiffres les plus propres à montrer l'ampleur de la question des routes et à renseigner sur la façon dont le ministère de la voirie administre cette partie importante de la propriété publique.

L'ENTRETIEN

Dans notre tâche d'entretenir en bonne condition le réseau routier de la province, il y a toujours un élément d'incertitude avec lequel nous devons compter: c'est la température. Notre climat n'est guère favorable aux travaux de voirie, et il est assez rare qu'il soit notre collaborateur. Quelquefois cependant nous pouvons parer assez facilement aux ennuis qu'il nous cause. Durant les douze mois qui viennent de s'écouler, il fut notre adversaire constant.

A l'automne de 1925, les routes eurent à subir une longue période de pluies qui les endommagèrent beaucoup. Elles gelèrent ensuite profondément durant décembre et janvier, mois caractérisés par de grands froids et de très légères chutes de neige. Vinrent ensuite des neiges abondantes, un printemps en retard de trois semaines et un froid persistant jusqu'à la fin de juin.

Le dégel s'est produit partout dans des conditions désastreuses, et—outre les restrictions que nous avons dû imposer à la circulation pendant deux semaines—le travail et la dépense s'en sont ressentis durant toute la saison.

Nous avons fait faire par nos ingénieurs un relevé exact des dommages subis par les routes durant les deux ou trois semaines qui ont suivi le dégel. Ces dommages nous ont coûté au-delà de \$225,000.00 en frais de réparations et de réfections.

Après un tel printemps, il n'y a pas à s'étonner que les opérations d'entretien aient été difficiles durant l'été. En tout cas, nous avons mis toute l'énergie possible à réparer ces dégâts inévitables, et la circulation n'en a pratiquement pas souffert.

Classification des chemins améliorés pour fins d'entretien

Lorsqu'un chemin a été macadamisé ou gravelé, il peut être entretenu soit par le ministère de la voirie aux frais du gouvernement, soit par le ministère de la voirie pour la municipalité moyennant une certaine contribution de sa part, soit par la municipalité elle-même avec l'aide financière du gouvernement et sous la direction du ministère de la voirie.

Le gouvernement entretient à ses frais les parties améliorées des grandes routes, pourvu que ces parties améliorées forment des tronçons assez longs pour permettre la grande circulation. C'est aujourd'hui le cas de la plupart des routes de première

which, allowance being made for the inevitable falling-off during and after the War, shows with what energy the Good Roads Movement has been carried out.

Road construction has completely changed the aspect of the Province. The beneficent effects of good roads have been felt in every field of our economic life. Agriculture, commerce and industry cannot do without good roads. Social relations have been deeply transformed by the advent and progress of motor traffic. Foreign tourist traffic, unknown until recently, has become one of our great sources of income. In fine, good roads have launched Quebec on the road to progress and given it an enviable situation.

Our highway system is a marvellous instrument of progress. Ours it is to preserve it, perfect it, insure public safety on it, and render it serviceable.

This review contains a summary of the work done in 1926 in these various fields. It reveals the facts and figures best calculated to demonstrate the magnitude of the road question, and to show how the Roads Department manages this important section of public property.

MAINTENANCE

Our task of maintaining the roads system of the Province in good condition is always fraught with an element of uncertainty to be taken into account: temperate. Although our climate is hardly favorable for road work, at times we can avoid its drawbacks easily enough. During the last twelve months, it was steadily adverse to us. In the fall of 1925, the roads were subjected to a long period of rain which did much damage. They then froze deep in December and January, during which intense cold prevailed, with very light snowfalls. Then came heavy snowfalls, spring three weeks late, and persistent cold till the end of June. Thaw conditions were everywhere disastrous, entailing, besides restrictions on traffic during two weeks, work and expense throughout the whole season.

We instructed our engineers to make an accurate statement of the damage done on our highways during the two or three weeks following the thaw. These damages cost us over \$225,000.00 in repairing and resurfacing expenses.

Small wonder that after such a spring, maintenance work should have been difficult this summer. At all events, we spared no pains to repair the inevitable havoc and traffic was practically unaffected.

Classification of Improved Roads for Maintenance Purposes

When a road has been macadamized or gravelled, it may be maintained either by the Roads Department at the Government's expense, or by the Roads Department in consideration of a small contribution from the municipality; or by the municipality itself under the direction of the Roads Department and with the financial assistance of the Government.

The Government maintains at its own expense improved sections of main highways, provided such sections form trunks of sufficient length to enable through traffic. Most of the first class roads are now in this case. Sections situated in

classe. Les sections situées dans les villes de 5,000 âmes et plus restent cependant sous le contrôle des corporations municipales et doivent être entretenues à leurs frais. Dans ces villes, en effet, la circulation locale dépasse toujours de beaucoup la circulation étrangère. Les routes entretenues aux frais du gouvernement sont désignées sous le nom de routes provinciales et régionales, et elles sont classées comme telles par arrêté-ministériel. La longueur totale des routes de cette catégorie est de 2,598 milles actuellement.

Les chemins entretenus par le département pour le compte des municipalités sont, dans la plupart des cas, des chemins de deuxième classe. Ces chemins sont désignés sous le nom de "chemins en régie," et nous les entretenons en vertu de contrats signés avec les municipalités. La longueur des chemins en régie était de 1,450 milles au premier décembre dernier en comptant les contrats signés et les procédures en cours.

Les chemins que les municipalités entretiennent elles-mêmes sont désignés sous le nom de chemins municipaux ordinaires. Les chemins compris dans cette catégorie sont plutôt d'utilité locale. Au cours de la dernière saison, les municipalités ont eu à entretenir elles-mêmes 2,773 milles de ces chemins.

Progression du contrôle gouvernemental

En matière d'entretien, la centralisation semble le seul moyen qui puisse assurer la préservation certaine des chemins. La loi qui place les grandes routes sous le contrôle du gouvernement n'eût-elle pour but que d'établir une unité de direction absolument indispensable, qu'elle aurait sa raison d'être. Le principe de la centralisation, au moins pour les grandes artères, est appliqué dans tous les pays. L'entretien par les municipalités n'est pratique que dans le cas des chemins d'utilité locale. Si les routes provinciales étaient sous le contrôle des corporations municipales, nous aurions ce que nous avons sur les chemins locaux: une section en très bonne condition, une section passable seulement, une autre mauvaise, et ainsi de suite sur tout le parcours d'une route.

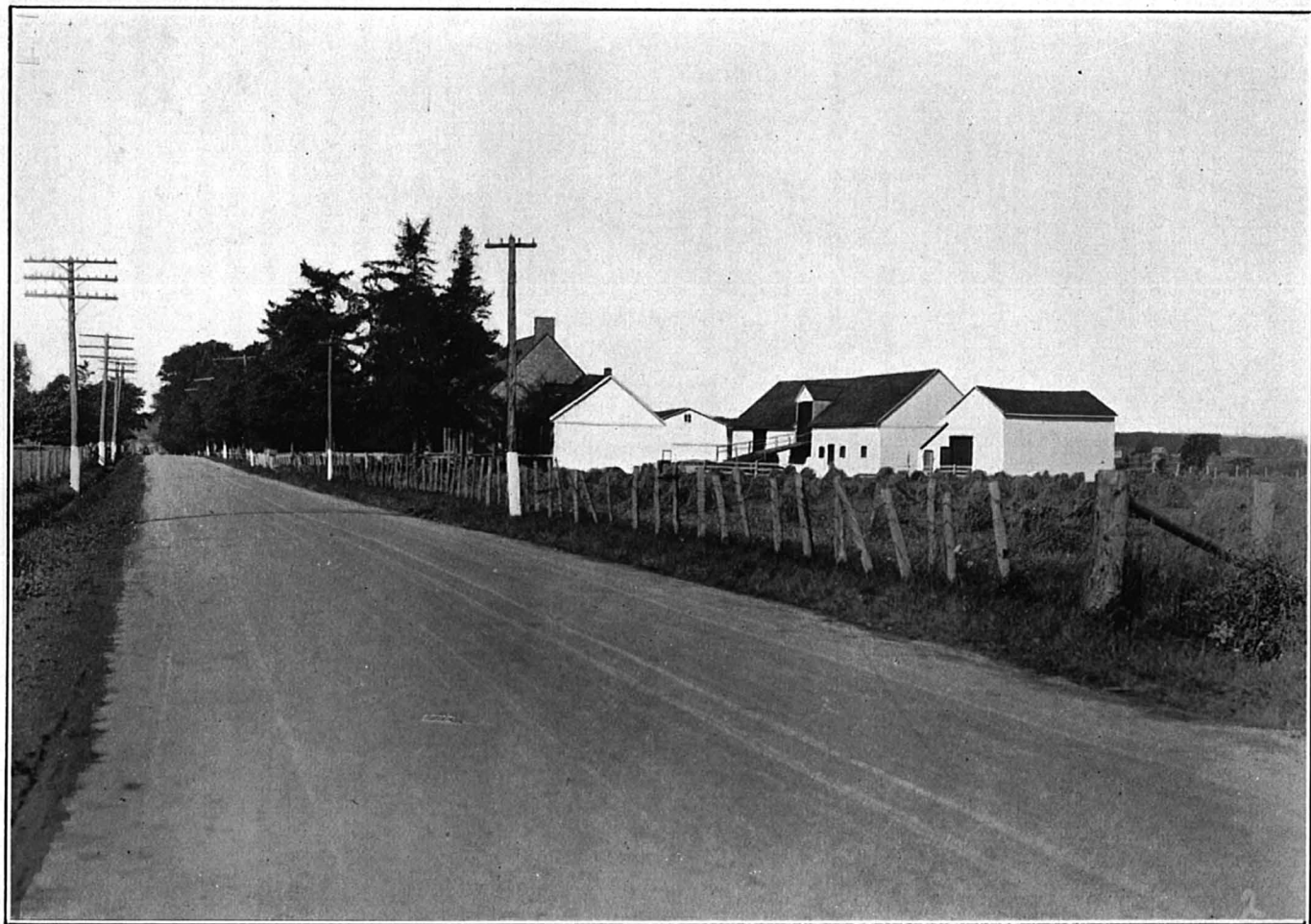
Le principe de la régie a été adopté afin d'obtenir pour les réseaux secondaires cette uniformité de condition que l'on remarque sur les grandes routes. Nous sommes quelquefois obligés de prendre l'initiative des procédures lorsque nous voulons placer un chemin sous le système de la régie, mais la chose se fait de plus en plus rare. Les municipalités réalisent généralement les avantages de la régie, et c'est nous qui le plus souvent devons faire un choix parmi les chemins qu'elles nous offrent.

Quelques chiffres suffiront à montrer la progression du contrôle gouvernemental. En 1923, la province avait 4,527 milles de chemins améliorés. La régie n'existait pas. Le département de la voirie n'entretenait lui-même que 583 milles de routes provinciales et régionales, soit 13% seulement de tous les chemins améliorés.

En 1924, sur un total de 5,363 milles de chemins améliorés, nous avions 2,273 milles sous le système des routes régionales et sous celui de la régie, soit 42% de tous les chemins.

En 1925, les routes régionales et les chemins en régie formaient une longueur de 2,975 milles sur un total de 6,053 milles, soit 49%.

En 1926, la proportion s'établit à 59% avec 4,048 milles sur 6,820 milles, et la progression ne semble pas devoir s'arrêter prochainement.



MONTRÉAL-QUÉBEC—Saint-Augustin

towns or cities of 5,000 inhabitants and over remain, however, under the control of municipal corporations and shall be cared for by them. In these towns and cities, local traffic always greatly exceeds the through traffic. Roads maintained at the Government's expense are designated as Provincial and Regional Highways, and are classified as such by orders-in-council. The length of these highways is 2,598 miles at the present time.

Municipal roads maintained under the direct control of the Roads Department are in most cases second class roads. The control of such roads is assumed after a contract in due form has been signed by the Minister and the interested municipality. On December 1st last, the roads of this category were 1,450 miles in length, including contracts already signed and contracts to be signed before the end of the year.

Improved roads maintained by municipalities themselves are designated as ordinary municipal roads. Most of these roads are of purely local interest. During the last season, municipalities had to maintain themselves 2,773 miles of improved roads:

Increase in Government Control

As regards maintenance, centralization seems the only way to secure road preservation. If the Act placing main highways under Government control had no other object but to establish an absolutely indispensable unity in direction, it would be justified. The principle of centralization, at least for main highways, is applied in all countries. Maintenance by municipalities is practical only as regards local utility roads. If Provincial highways were under the control of municipal corporations, we would have the same results as on local roads: one section in very good condition, another passable only, a third bad, and thus all along the road.

The principle of maintenance of municipal roads under Departmental control has been adopted in order to secure the same uniform condition on secondary roads as on highways. We sometimes have to start ourselves proceedings when we wish to place a road under control, but this has now become less frequent. Municipalities generally realize the advantage of this system, and the Department very often has to make a choice among the roads offered by municipal corporations.

A few figures will suffice to show the increase in Government control. In 1923, the Province had 4,527 miles of improved roads. There was no Government control for municipal roads. The Roads Department maintained only 583 miles of Provincial and Regional highways, that is only 13% of all the improved roads.

In 1924, on a total of 5,363 miles of improved roads, we had 2,273 miles of regional, provincial and municipal roads under our control, that is 42% of all the roads.

In 1925, regional roads and municipal roads under Government control aggregated 2,975 miles in length on a total of 6,053 miles, that is 49%.

In 1926, the proportion stands at 59% with 4,048 miles on 6,820 miles, and the increase is likely to continue.

Les routes provinciales et régionales

Le réseau des routes entretenues aux frais du gouvernement s'est allongé cette année de 439 milles, formés de sections de longueurs inégales proclamées sur vingt-deux routes. Les sections les plus longues ont été proclamées sur les routes Lévis-Rimouski (27 milles), Montréal-Ottawa via Hull (36.5 milles), Montréal-Mont-Laurier (101 milles), Hull-Maniwaki-Mont-Laurier (22 milles), Rimouski-Matapédia (68.5 milles), Victoriaville-Woburn (16 milles), Rimouski-Ste-Anne-des-Monts (32 milles), et Senneterre-La Reine (139 milles).

On trouvera dans ce rapport une liste complète des routes provinciales et régionales.

Sur leur longueur totale de 2,598 milles, 570 milles sont entretenus par des entrepreneurs et 2,028 milles sont entretenus par des cantonniers nommés par nous et travaillant sous le contrôle direct des ingénieurs de division. Nous n'avons pas confié cette année de nouvelles routes aux entrepreneurs, sauf quelques courtes sections adjacentes à celles qu'ils entretenaient déjà. Ce système étant à l'essai, nous n'avons pas cru devoir lui donner plus d'importance avant qu'il ait fait définitivement ses preuves.

Le nombre total de cantonniers que nous avons employés en 1926 est de 412, dont 276 sur les grandes routes et 136 sur les chemins en régie. Nous en avons 285 en tout l'an dernier.

Le gravier—Les automobilistes américains qui nous visitent pour la première fois sont souvent surpris de la parfaite condition de nos routes de gravier. Dans beaucoup d'états, l'on construit surtout des pavages durs; le gravier est réservé pour les chemins d'utilité locale, et son entretien n'est pas suivi autant qu'ici. Ces états ont une circulation beaucoup plus considérable que la nôtre, et ils ont de l'argent en abondance pour construire des surfaces permanentes.

Dans la province de Québec, notre circulation, hors des centres populeux, s'accommode fort bien du gravier; et nos ressources financières ne nous permettent d'ailleurs pas d'adopter une surface plus dispendieuse comme mode général d'amélioration. Nous construisons donc à peu près exclusivement du gravier sur les routes à faible circulation, quitte à poser plus tard une surface permanente là où la circulation viendra à l'exiger. Actuellement, sur 2,598 milles de routes régionales et provinciales, le gravier vient au premier rang avec 1,822 milles, soit 70% de la longueur totale. L'on comprend pourquoi nous devons donner plus d'attention que nos voisins aux chemins de gravier.

Le gravier bien entretenu fournit une surface unie, pas glissante, plus douce et offrant plus de prise que les surfaces de macadam. Par contre, il s'use plus rapidement, il est plus sensible aux variations de température, et il offre l'inconvénient de la poussière. Le gravier exige un soin continu et n'endure aucune interruption dans l'entretien. La condition d'une route gravellée peut passer du beau au mauvais, ou réciproquement, dans l'espace de quelques heures. Les fonctions de cantonnier n'ont rien d'une sinécure, et, sur les graviers surtout, elles exigent non seulement du travail, mais un jugement à toute épreuve. Les opérations d'entretien, sur une route de gravier, sont simples en elles-mêmes: elle se résument à combler les ornières, à toujours conserver à la surface du chemin un mince tapis de gravier non lié, et surtout à gratter régulièrement. La difficulté est de faire ce grattage à temps. C'est là que l'on connaît le cantonnier compétent.

L'inconvénient de la poussière est corrigé par une application de chlorure de calcium ou d'huile légère. A venir jusqu'à présent, nous avons surtout employé le chlorure de calcium, l'huile étant encore dans la phase d'expérimentation. Nous en avons cependant appliqué une quantité assez considérable cette année. Règle

Provincial and Regional Highways

The system of highways maintained at the expense of the Government was extended in 1926 by 439 miles, forming sections of unequal length on twenty-two highways, the longest sections being on the following highways:—Lévis-Rimouski (27 miles), Montreal-Ottawa, via Hull (36.5 miles), Montreal-Mont Laurier (101 miles), Hull-Maniwaki-Mont Laurier (22 miles), Rimouski-Matapédia (68.5 miles), Victoriaville-Woburn (16 miles), Rimouski-Ste. Anne des Monts (32 miles), and Senneterre-La Reine (139 miles).

A complete list of Provincial and Regional highways will be found in this report.

On a total length of 2,598 miles, 570 are maintained by contractors, and 2,028 by sectionmen appointed by us, and working under the direct control of divisional engineers. This year, we did not entrust any new roads to contractors, except a few short sections adjoining those which they were already maintaining. This system being on trial, we did not think it expedient to give it more importance before it has definitely proved a success.

The total number of sectionmen employed by us in 1926 was 412, including 276 on highways, and 136 on roads under direct control. Last year we had 285 in all.

Gravel.—American motorists visiting us for the first time are often surprised at the good condition of our gravel roads. Many States construct chiefly hard pavements, gravel is reserved for local utility roads, and it is not so well kept up as here. These States have a much larger traffic than ours, and have abundant funds at their disposal for constructing permanent surfaces.

In the Province of Quebec, gravel is very appropriate, as it is sufficient for traffic, except in populous centres. Besides, our financial resources do not permit us to adopt a more expensive surface as a Province-wide mode of improvement. Hence, we construct our light traffic roads almost exclusively with gravel. Later on, we will construct a permanent surface wherever traffic may require.

At present, on 2,598 miles of regional and provincial highways, gravel is most in use, with 1,822 miles, or 70% of the total length. That we should give more attention than our neighbors to gravel roads is easily understood.

Well-maintained gravel gives a smooth surface, it is not slippery, and vehicles hold the road more easily on such a surface than on macadam. On the other hand, it wears more rapidly, is more sensitive to variations in temperature, and raises dust. Gravel requires continual care, without any interruption in maintenance. The condition of a gravel road can pass from good to bad, or the reverse, within a few hours. The duties of a sectionman are no sinecure, and on gravel especially they demand not only work but sound judgment. Maintenance of a gravel road is simple in itself. It consists in filling in the ruts, in always keeping a thin layer of loose gravel on the surface, and especially in dragging regularly. The difficulty is to drag at the right time—this shows the good sectionman. Dust is kept down by the application of calcium chloride or of light oil. Hitherto we have used especially calcium chloride, oil being still in the experimental stage. A rather considerable amount has however been applied last season. As a rule, calcium or

générale, nous appliquons le chlorure ou l'huile dans les villages d'abord, et ensuite en rase campagne sur les routes à forte circulation.

Le macadam.—Le macadam vient en deuxième lieu comme longueur. Ce pavage est entretenu au moyen de rapiécages et d'une application d'huile bitumineuse. Le huilage est le seul moyen de conserver les macadams et de produire une surface unie et non poussiéreuse. L'opération du huilage offre certains inconvénients à la circulation, mais nous y obvions en ne recouvrant pas une longueur trop considérable à la fois, en n'appliquant l'huile que sur un seul côté du chemin à la fois, et en annonçant d'avance sur quelles sections de routes ou sur quels chemins le huilage sera fait à une date donnée. Une revue d'Ontario suggérait dernièrement à toutes les provinces de compléter les opérations de huilage pour le 15 juin de chaque année. Nous avons répondu que, la chaleur étant essentielle à la réussite de cette opération, notre climat ne nous permettait pas de mettre cette suggestion en pratique. C'est aussi ce qu'a répondu en substance le département de la voirie d'Ontario. La façon dont nous appliquons l'huile n'a d'ailleurs jamais que nous sachions donné lieu aux plaintes du public.

Les renouvellements de surfaces.—Le ministère de la voirie poursuit son programme de renouvellements, lequel consiste à remplacer, dans les districts à circulation intense, les pavages usés ou insuffisants par des surfaces plus permanentes. Nous ne ferons qu'énumérer les principaux travaux de la saison, déjà communiqué au public par notre Bulletin Officiel.

Route Montréal-Sherbrooke.—Le département a construit un pavage en béton entre le coin Vadenais, à Sainte-Marie-de-Monnoir, deux milles à l'est de Marieville, et le village de Saint-Césaire. Sauf le village de Rougemont, les sections comprises entre ces deux points étaient en gravier. Les sections refaites comprennent une partie de Sainte-Marie-de-Monnoir, une courte section dans Sainte-Angèle-de-Monnoir, toute la paroisse de Rougemont, et la partie ouest de la paroisse de Saint-Césaire. La route Montréal-Sherbrooke a maintenant vingt-huit milles de pavages absolument permanents, dont 13.50 milles de béton bitumineux (le chemin de Chambly) et 14.50 milles de béton de ciment, sans compter les sections permanentes de Granby, de Waterloo et de Magog.

Route Montréal-Québec.—Depuis deux ans, en plus du tapis bitumineux posé entre Berthier et Charlemagne—une longueur de 35 milles,—le département a construit 30 milles de nouveaux pavages, presque tous en amiésite. Les pavages renouvelés en 1926 forment une longueur de 17.89 milles, compris dans Saint-Augustin, Les Ecureuils, Donnacona, Cap-Santé, Champlain, Sainte-Marthe-du-Cap-de-la-Madeleine, Pointe-du-Lac, Yamachiche et Louiseville. La route Montréal-Québec aura bientôt partout un pavage absolument supérieur. Actuellement, les pavages en amiésite, en béton bitumineux et en béton de ciment forment une longueur de plus de soixante milles.

Route Lévis-Saint-Lambert.—Il n'y pas été construit de pavages nouveaux en 1926, mais le département a posé un tapis bitumineux à St-Antoine-de-Tilly, à Ste-Croix, à Gentilly, à Bécancour et à Sainte-Angèle, soit une longueur de 39 milles. Ce tapis équivaut presque à un revêtement complet.

Route Montréal-Malone.—Nous avons posé de l'amiésite à Saint-Joachim et à Sainte-Philomène.

Route Edouard VII.—Cette route est toute recouverte d'amiésite. Les nouveaux pavages construits en 1926 représentent une longueur de près de 20 milles, situés à Saint-Philippe, à Saint-Jacques-le-Mineur, à Saint-Cyprien, à Napierville, à Notre-Dame-du-Mont-Carmel et à Lacolle.

light oil are applied first in villages and then in the open country, on heavy travelled highways.

Macadam—Macadam ranks second in length of mileage. It is maintained by patching, and by an application of bituminous oil. Oil is the only means of preserving macadam roads and of securing a uniform surface free from dust. Oiling has certain drawbacks for traffic, but these are remedied by not covering too great a length at a time, by applying oil on only one side of the road at a time, and by announcing beforehand what sections of a highway or what roads will be oiled on a given date. An Ontario review lately suggested that all Provinces complete oiling operations by the 15th of June of each year. We replied that heat being essential to the success of this operation, our climate does not permit us to adopt that suggestion. The Ontario Roads Department made the same reply in substance. Besides, our method of applying oil never gave rise to complaints from the public as far as we know.

Resurfacing—The Roads Department gradually carries out its program of resurfacing. This program, in districts with heavy traffic, provides for the replacement of worn out or insufficient surfaces by more permanent pavements. A mere enumeration of the chief resurfacing works is given here, such works having already been reported in our Official Bulletin.

Montreal-Sherbrooke Highway—A concrete pavement was built in 1926 between Vadenais corner, at Ste. Marie de Monnoir, 2 miles east of Marieville, and the village of St. Césaire. Save the village of Rougemont, the sections situated between these two points were in gravel. The new concrete sections include part of Ste. Marie de Monnoir, the whole parish of Rougemont, a short stretch in Ste. Angèle de Monnoir, and the west part of the parish of St. Césaire. Twenty-eight miles are now hard-paved on the Montreal-Sherbrooke Highway, including 13.50 miles of asphaltic concrete (Chambly road) and 14.50 miles of cement concrete, not to mention the permanent sections of Granby, Waterloo and Magog.

Montreal-Quebec Highway—Within the last two years, besides the bituminous carpet laid between Berthier and Charlemagne (a length of 35 miles), the Department constructed 30 miles of new pavements, nearly all in amiesite. The pavements renewed in 1926 aggregate 17.89 miles in length, in St. Augustin, les Ecureuils, Donnacona, Cap Santé, Champlain, Ste. Marthe du Cap de la Madeleine, Pointe du Lac, Yamachiche and Louiseville. The Montreal-Quebec Highway will soon have an absolutely first class pavement. Amiesite, bituminous and cement concrete pavements laid to date aggregate over sixty miles.

Lévis-St. Lambert Highway.—No new pavements were constructed in 1926, but the Department laid a bituminous carpet at St. Antoine de Tilly, Ste. Croix, Gentilly, Bécancour and Ste. Angèle—a length of 39 miles. This carpet coat is practically equivalent to a new pavement.

Montreal-Malone Highway.—An amiesite pavement was laid at St. Joachim and at Ste. Philomène.

King Edward Highway.—This highway is all resurfaced with amiesite. The new pavements constructed in 1926 represent a length of nearly 20 miles. They were built at St. Philippe, St. Jacques le Mineur, St. Cyprien, Napierville, Notre Dame du Mont Carmel and Lacolle.

Route Sherbrooke-Derby Line.—Le département a posé un revêtement d'amiésite à Lennoxville, soit une longueur de 2.18 milles.

Route Québec-Saint-Siméon.—La partie comprise entre la ville de Québec et les chutes Montmorency subit une circulation si intense que la surface originaire de macadam était devenue insuffisante. La section de Giffard a été recouverte d'un pavage d'amiésite en 1924. Les sections de Beauport, de Beauport-Est et de Courville ont été refaites au cours de l'été dernier.

Route Hull-Aylmer.—Le macadam a été refait sur un mille et demi dans le canton de Hull-Sud, du côté d'Aylmer. Cette section sera probablement recouverte d'amiésite l'an prochain.

Route Trois-Rivières-Grand'Mère.—Lors de la construction de cette route, la section comprise entre Notre-Dame-du-Mont-Carmel (côte Cachée) et Grand'Mère avait été recouverte de gravier en attendant un pavage plus permanent. L'augmentation rapide de la circulation entre Grand'Mère, Shawinigan et Trois-Rivières a hâté la construction de ce pavage. Le département a commencé en 1925 la construction d'un macadam sur cette section, d'une longueur de douze milles, non-compris Shawinigan et Grand'Mère. Au printemps de 1926, il restait huit milles de pavage à construire. Les travaux ont été achevés à l'automne et la section reconstruite a été immédiatement recouverte d'un tapis bitumineux.

Route Montréal-Toronto.—La partie de cette route située sur l'île de Montréal supporte la plus forte circulation de la province. Les sections de Dorval, de Pointe-Claire et de Beaconsfield ont été recouvertes d'amiésite en 1926. Ces trois sections ont une longueur totale de 10.25 milles. Sur l'île Perrot, le macadam a été élargi, et cet élargissement équivaut pratiquement à une réfection. Sur la section comprise entre Coteau Landing et la frontière d'Ontario, le gravier est maintenant recouvert d'un macadam à l'eau huilé.

Chemins municipaux entretenus en régie

La longueur des chemins entretenus par le ministère de la voirie pour le compte des municipalités a fait un bond de 525 milles du 1er janvier au 1er décembre 1926. Les conseils municipaux comprennent si bien les avantages de ce système qu'il ne se passe pas un jour que nous ne recevions des propositions de la part d'une ou de plusieurs municipalités. Comme nous le disons plus haut, nous devons la plupart du temps faire un choix. Nous n'acceptons ordinairement que les chemins faisant partie d'une route de deuxième classe et les chemins locaux qui y sont adjacents. Sur une longueur totale de 1,450 milles de chemin en régie, nous n'avons que 260 milles de chemins de troisième classe. Règle générale, il faut que les chemins que nous prenons en régie dans une municipalité aient une longueur suffisante pour justifier la nomination d'un cantonnier. Lorsque nous nous chargeons de chemins isolés, c'est afin de les sauver de la ruine.

Les routes entretenues en régie forment des artères qui dans bien des cas sont comparables aux routes régionales et provinciales. Citons comme exemples la route Vaudreuil-Pointe-Fortune, la route Montréal-Terrebonne, la route Saint-Hubert-Beloeil, la route Valleyfield-Ormsdown, le tour de l'île de Montréal, le tour de l'île Jésus, le chemin du lac Beauport et de Notre-Dame-des-Laurentides. Les chemins en régie sont entretenus d'après le même système que les grandes routes. L'on trouvera plus loin la liste des municipalités où ce système est en vigueur.

Sherbrooke-Derby Line Highway.—The section in Lennoxville village, 2.18 miles long, has been resurfaced with an amiesite pavement.

Quebec-St. Simeon Highway.—Traffic is so heavy over the section between Quebec City and Montmorency Falls that the original macadam surface had become insufficient. The Giffard section was paved with amiesite in 1924. The Beauport, Beauport East and Courville sections have been resurfaced in 1926.

Hull-Aylmer Highway.—1½ miles of macadam were built in South Hull township, near Aylmer. This section will probably be resurfaced with amiesite next spring.

Trois Rivières-Grand'Mère Highway.—When this highway was built, the section between Notre Dame du Mont Carmel (Côte Cachée) and Grand'Mère had been surfaced with gravel pending a more permanent pavement. The rapid increase of traffic between Grand'Mère, Shawinigan and Trois Rivières hastened the construction of this pavement. In 1925, the Department began building a macadam on this section, a length of twelve miles, exclusive of Shawinigan and Grand'Mère. In the spring of 1926, there remained 8 miles to resurface. The work was completed last fall, and a bituminous carpet immediately laid on the macadam pavement.

Montreal-Toronto Highway.—The section of this highway situated on the Island of Montreal carries the heaviest traffic in the Province. The Dorval, Pointe Claire and Beaconsfield sections were resurfaced with amiesite in 1926. The total length of these three sections is 10.25 miles. On Ile Perrot, the macadam was widened, the widening practically amounting to a resurfacing. The gravel section between Coteau Landing and the Ontario boundary was resurfaced with oiled waterbound macadam.

Municipal Roads under Direct Control

The length of roads maintained by the Roads Department for municipalities rose 525 miles from January 1st to December 1st, 1926. The municipal councils realize the advantage of the system so well, that hardly a day passes but we receive requests from one or more municipalities. As stated above, we generally have to make a choice. We usually accept only roads forming part of a second class highway and the adjoining local roads. On a total length of 1,450 miles of roads under direct control, we have only 260 miles of third class roads. As a rule the roads which we take under control in a municipality must be long enough to justify the appointment of a sectionman. When we take charge of isolated roads, it is in order to save them from ruin.

Roads maintained under direct control form arteries which in many cases are comparable to Regional and Provincial highways; for instance, the Vaudreuil-Pointe Fortune, Montreal-Terrebonne, St. Hubert-Beloeil, Valleyfield-Ormstown highways, the road around the Island of Montreal, the road around Jesus Island, the road to Lake Beauport and to Notre Dame des Laurentides. Roads under control are maintained under the same system as main highways. Further on will be found the list of municipalities where the system is in operation.

Chemins municipaux ordinaires

Nous n'avons pas perdu de terrain dans l'entretien des chemins municipaux, mais ce sont toujours ces chemins qui nous donnent le plus de mal. N'étant pas directement en charge du travail, il nous faut être sur le qui-vive du commencement à la fin de l'année pour que nos instructions ne soient pas mises de côté. La grande majorité des municipalités tiennent à conserver leurs chemins en bonne condition, mais un certain nombre ne semblent pas réaliser qu'en négligeant l'entretien elles laissent tout simplement perdre les sommes qu'elles-mêmes et le gouvernement ont engagées dans leur amélioration. L'entretien des chemins municipaux exige une vigilance de tous les instants, une surveillance incessante de la part des ingénieurs, une campagne d'éducation sans cesse à renouveler, et une correspondance de tous les jours avec les conseils.

Le classement de fin de saison, lequel constitue une sorte de tableau d'honneur que nous donnons plus loin, est satisfaisant, sans tenir compte de la température exceptionnellement mauvaise ni de l'augmentation dans la longueur des chemins à entretenir.

Signaux routiers

Les signaux symboliques de danger et de direction sont maintenant placés sur toutes les grandes routes de la province. La supériorité des symboles sur les anciens signaux à indications écrites n'est plus à démontrer. Ce système—inauguré par la province de Québec—assure la sécurité de la circulation et donne à nos grandes routes un cachet tout à fait moderne.

Jusqu'à cette année, il nous manquait ce que l'on nomme les numéros indicateurs de routes. Nous nous sommes hâtés dès le printemps dernier d'en doter notre réseau de grandes routes. Les automobilistes ne sont pas familiers avec toutes les routes de la province. A la sortie des villes et aux croisements de deux routes, ils éprouvent souvent de la difficulté à se guider. Nous avons fait disparaître cette difficulté en indiquant, à tous les endroits susceptibles de créer un embarras quant à la direction à suivre, le numéro qui correspond à la désignation officielle de la route. Il suffit de savoir par exemple que le numéro 1 désigne la route Montréal-Sherbrooke, le numéro 2 la route Montréal-Québec, le numéro 5 la route Beauce-Jonction-Sherbrooke, et ainsi de suite, pour être quitte de tout embarras. Tous les automobilistes étant généralement munis de cartes et de Bulletins Officiels lorsqu'ils sont en voyage, il leur est toujours facile d'éviter les fausses directions.

Les numéros indicateurs de routes sont imprimés sur fond blanc et encadrés du contour de la feuille d'érable.

Embellissement de la route

Un pavage en bonne condition suffit à assurer la rapidité et la sécurité de la circulation, mais le public voyageur a d'autres exigences. Il désire légitimement que les routes soient attrayantes. Le développement du tourisme étranger donne une particulière importance à cette question.

Le ministère de la voirie est un pionnier en fait d'embellissement. Il y a maintenant quatre ans que, par tous les moyens à sa disposition, il améliore l'apparence des routes. Nous devons admettre que ce travail n'est encore qu'à ses débuts, mais déjà nos grandes artères ont été transformées. Elles ne craignent en tout cas aucune comparaison sous ce rapport.



MONTREAL-QUEBEC—Sainte-Marthe-du-Cap-de-la-Madeleine

Ordinary Municipal Roads

There was no relaxing in the maintenance of municipal roads, but the latter always give most trouble. As we are not directly in charge of the work, we must be on the look-out from the beginning to the end of the year to see that our instructions are not set aside. Most municipalities are anxious to keep their roads in good condition, but some of them apparently do not realize that, by neglecting maintenance, they merely squander the money which they themselves and the Government invested in such improvements. The maintenance of municipal roads calls for unrelenting vigilance, ceaseless supervision on the part of engineers, an unending educational campaign and daily correspondence with councils.

The classification at the end of the season, constituting a sort of Roll of Honour, printed further, is satisfactory, even without taking into account the exceptionally bad weather this year and the increase in the length of roads to maintain.

Road Signs

Symbolic danger and direction signs are now placed on all main highways in the Province. The superiority of symbols over former worded signs needs no demonstration. This system, inaugurated by the Province of Quebec, insures the safety of traffic and gives our highways an altogether modern aspect. Up to this year, we lacked what is called road markers. Last spring, we lost no time in placing them on our highway system. Motorists are not familiar with all the highways of the Province. On leaving towns and at cross roads they often have difficulty in choosing the right road. This difficulty has been eliminated by indicating, at all places likely to perplex as to the right direction, the number corresponding with the official designation of the road. It is sufficient to know, for instance, that No. 1 designates the Montreal-Sherbrooke Highway, No. 2, the Montreal-Quebec Highway, No. 5, the Beauce Junction-Sherbrooke Highway, and so forth, to do away with all doubt. All motorists, being generally provided with maps and Official Bulletins when they travel, can always easily avoid wrong directions.

Road markers are painted on a white background in the centre of a maple leaf.

Road Ornamentation

The pavement in good condition secures speed and safety for traffic, but the travelling public requires more—it is entitled to have attractive roads. The development of foreign tourist traffic makes this question particularly important. The Roads Department is a pioneer in the line of embellishment. It is now four years since it has been improving the appearance of roads by every means at its command. It must be admitted that this undertaking is only at the start, but already our main arteries have been transformed. In any case they defy comparison.

L'un des premiers moyens d'embellir la route, c'est d'y maintenir une propreté méticuleuse; cette toilette est faite par nos cantonniers. Un deuxième moyen est d'y faire disparaître les enseignes et les panneaux-réclames qui la défigurent. Chacun sait que nous faisons aux enseignes une guerre sans merci. La conservation des arbres qui existent déjà et la plantation de nouveaux arbres sont les moyens par excellence d'orner nos voies publiques. Nous verrons tantôt ce que nous avons fait dans ce domaine.

Lorsque nous parlons d'embellissement, il faut distinguer entre la route elle-même et les propriétés adjacentes. Le ministère de la voirie n'a action directe que sur l'espace compris entre les deux clôtures. Ce qui est au-delà échappe à son contrôle. Ceci ne l'empêche pas d'ailleurs de mener campagne pour obtenir l'embellissement des propriétés et de s'efforcer par tous les moyens de faire l'éducation de ceux qui résident le long des grandes routes. Là aussi il s'est fait une transformation, mais les résultats sont naturellement plus lents à venir.

Ce qu'il faudrait surtout obtenir, c'est la disparition de ces immenses panneaux-réclames installés sur les propriétés privées et qui gâtent nos plus beaux paysages. On s'est déjà demandé pourquoi le ministère de la voirie permettait d'installer ces enseignes. Le seul moyen dont nous disposions pour prévenir cette installation est la persuasion. Nous ne nous sommes pas fait faute de l'employer, mais le plus souvent sans succès. Lorsque nous avons convaincu un cultivateur qu'il ne devrait pas permettre l'installation de panneaux-réclames sur sa propriété, les annonceurs ont obtenu l'autorisation du voisin. Et le mal n'a fait que changer de place. Lorsqu'il y aura un moyen moins aléatoire de faire disparaître ces panneaux aussi inutiles que disgracieux, l'on peut compter sur nous pour le mettre en oeuvre.

Les plantations d'arbres.—Depuis 1923, le ministère de la voirie a planté environ 60,000 arbres le long des grandes routes. Cette entreprise à long terme ne va pas toujours sans difficulté, car il nous faut d'abord obtenir l'autorisation des propriétaires, choisir soigneusement les essences à planter dans les diverses régions de la province, protéger les jeunes plants jusqu'à ce qu'ils soient assez forts pour se dispenser de nos soins, remplacer ceux qui meurent, et faire en sorte de ne pas créer plus tard l'enchevêtrement des arbres et des réseaux téléphoniques et télégraphiques. Il nous faut donc peser tous les aspects de la question avant d'entreprendre nos plantations.

Depuis quatre ans, nous avons fait des plantations principalement sur les routes Montréal-Québec, Saint-Lambert-Sorel, Montréal-Mont-Laurier (montée Sainte-Rose), Edouard VII, Montréal-Sherbrooke (Longueuil-Saint-Césaire), Québec-Saint-Siméon (L'Ange-Gardien, Château-Richer, Sainte-Anne-de-Beau-pré), Lévis-Jackman (chemin de Saint-Henri) et Lévis-Montmagny.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS

Bien que la province doive consacrer à l'entretien une part de plus en plus grande de ses budgets de voirie, la construction occupe toujours une grande place dans nos opérations. Comme nous le disions au début de cette revue, l'amélioration de notre réseau routier est relativement avancée, mais ce qui reste à faire ne permet pas de prévoir un arrêt prochain—même momentané—dans les nouvelles constructions.

La saison de 1926, avec ses 740 milles de nouveaux chemins permanents, compte parmi les années les plus fructueuses pour la voirie.

The first means of embellishing roads is to keep them thoroughly clean. This work devolves on our sectionmen. The second means is to remove signs and posters which disfigure them. It is well known that we mercilessly suppress posters within the limits of highways. The preservation of trees already existing and the plantation of new ones are permanent means of adorning our public highways. We shall see further on what has been done in this line.

When there is question of embellishment, a distinction must be made between the road itself and adjoining properties. The Roads Department has direct control only on the space between the two fences, over roads maintained directly by itself. What is beyond escapes its control. This does not prevent it, however, from carrying on a campaign to secure the embellishment of properties and to educate those living along the highways. There also a transformation has been effected, but the results are naturally slow.

The first thing to secure is the removal of those enormous posters on private property, which disfigure our finest landscapes. People sometimes wonder why the Roads Department permits such advertisements to be set up. Our only means of preventing this is persuasion. We have not failed to use it, but mostly without success. After one farmer has been convinced that he should not permit posters to be set up on his property, advertisers obtain the required authorization from his neighbor. The nuisance merely changes place. When there will be a satisfactory means of suppressing such useless and ungainly advertisements, we may be relied on to avail ourselves of it.

Tree Planting.—Since 1923 the Roads Department planted about 60,000 trees along the highways. This long undertaking is often beset with difficulties, for we must first obtain the authorization of land owners, carefully select the trees to be planted in the various sections of the Province, protect the young plants until they are strong enough to dispense with our care, replace those that die, and see that trees and telephone and telegraph wires do not get entangled later on. Every aspect of the question, must therefore be considered before we undertake the plantation. Within the last four years, we planted trees chiefly on the Montreal-Quebec, Saint Lambert-Sorel, Montreal-Mont-Laurier (Montée Ste. Rose), Edward VII, Montreal-Sherbrooke (Longueuil-St. Césaire), Quebec-St. Siméon (L'Ange Gardien, Château Richer, Ste. Anne de Beaupré), Levis-Jackman (St. Henri Road) and Lévis-Montmagny Highways.

NEW CONSTRUCTION

Although the Province must devote an increasingly large proportion of its road appropriations to maintenance, construction always holds an important place in our operations. As stated at the beginning of this Review, the improvement of our road system is comparatively advanced, but there is still so much to do that we cannot foresee that work will soon cease on new constructions.

The season of 1926, with its 740 miles of new permanently improved roads, stands out among the very best years in road building.

Grandes routes

Les tableaux de détail donnent, pour chaque municipalité, les longueurs exactes terminées en 1926, ou qui restaient en construction à la fin de l'automne. Nous indiquerons simplement ici les grandes lignes de notre travail sur les principales routes.

Route Lévis-Saint-Lambert.—Sur une longueur totale de 185 milles, 145 milles étaient entièrement terminés à l'automne de 1925. Il restait à effectuer un raccordement de quarante milles entre la paroisse de Sainte-Angèle et la ville de Sorel. Après des pourparlers assez longs avec les divers conseils municipaux intéressés, nous sommes parvenus à mettre les travaux de construction en marche au commencement de l'été sur presque toute la longueur du tronçon non amélioré, sauf dans deux municipalités où il nous a fallu attendre à l'automne. A la fin de la saison, toutes les sections étaient terminées.

Route Lévis-Rimouski.—Il restait trois sections à graveler pour terminer cette route: la partie est de la paroisse de l'Ile-Verte, la paroisse de Sainte-Cécile-du-Bic et la paroisse de Notre-Dame-du-Sacré-Coeur, soit une longueur totale de 19 milles pour les trois sections. La construction a commencé en juin dans la paroisse de l'Ile-Verte et elle fut terminée tard à l'automne. Sur les deux autres sections, les pourparlers avec les municipalités ont retardé le début des travaux jusqu'au milieu d'août. Il ne reste qu'un mille à terminer à Ste-Cécile-du-Bic.

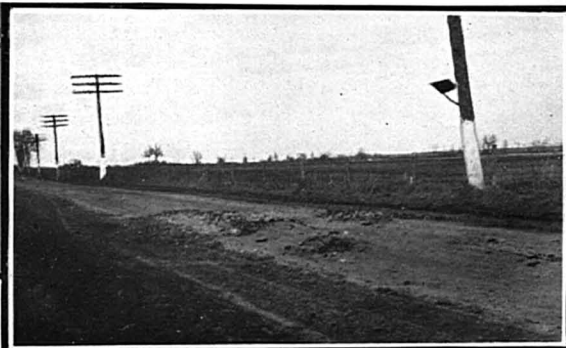
Route Montréal-Ottawa via Hull.—Nous comptons terminer cette route vers le milieu de l'été, mais la température a déjoué nos plans. La distance de charroyage du gravier et la difficulté que nous avons eue à nous procurer la main-d'oeuvre ont également été des causes de retard. A la date de l'impression de ce rapport, les travaux étaient en bonne voie de parachèvement. Si tout n'est pas terminé pour l'hiver, il restera en tout cas fort peu de chose à faire au printemps.

Route Lévis-Sherbrooke.—Nous pouvons maintenant nous dispenser du raccordement temporaire Sainte-Croix-Dosquet, lequel allonge de quinze milles la distance à parcourir entre Lévis et Sherbrooke. La route est terminée d'un bout à l'autre suivant son tracé officiel par Saint-Nicolas.

Route Montréal-Mont-Laurier.—La section d'Ivry-sur-le-Lac, longue de trois milles et demi, n'avait pu être terminée en 1925. C'était la seule section qui restait non améliorée sur les 170 milles de la route. Le gravelage y a été fini au commencement d'octobre.

Route Québec-Saint-Siméon.—Nous avons gravelé l'été dernier les sections de Cap-à-l'Aigle, de Saint-Fidèle et de Saint-Siméon, une longueur de vingt milles. C'était tout ce qu'il restait à faire pour parachever la route.

Route Aylmer-Chapeau.—Cette route a une longueur totale de 94 milles. A venir jusqu'au mois de décembre 1925, les municipalités en avaient gravelé 48 milles. Les sections améliorées ne présentaient cependant aucune continuité et ne servaient qu'à la circulation locale. Après entente avec les conseils municipaux intéressés, le ministère de la voirie a pris charge directe des travaux. Nous avons raccordé entre elles toutes les sections déjà améliorées entre Aylmer et Fort-Coulonge et nous avons réparé les sections déjà gravelées mais en mauvaise condition. Les nouvelles constructions forment une longueur de quarante milles. Sur 77 milles à partir d'Aylmer, il ne reste aucune solution de continuité entre les sections améliorées. Il ne reste que 12 milles à graveler sur les sections comprises entre Fort-Coulonge et Chapeau.



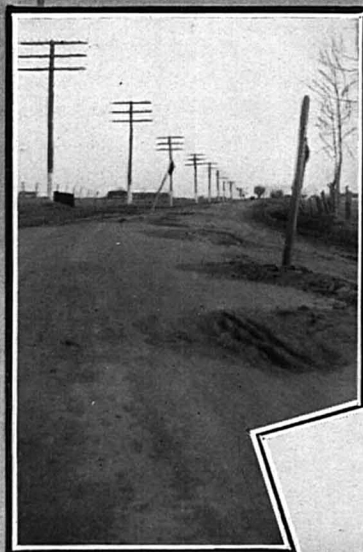
1



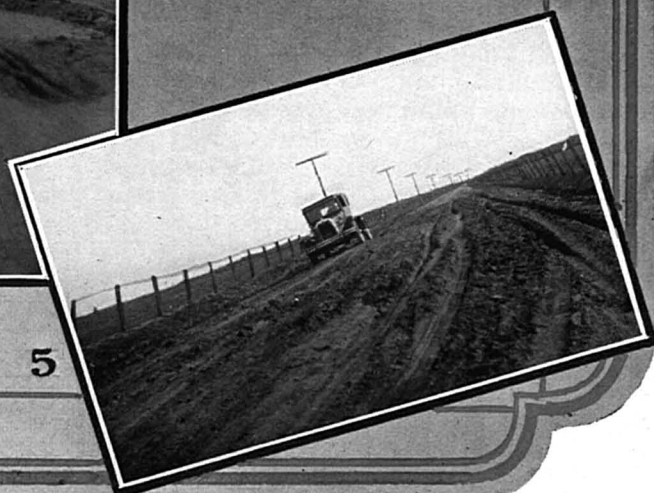
2



3



4



5

Dégats causés par le dégel au printemps de 1926; 1-4. Route Montréal-Québec; 5. Route Joliette-St-Jacques, Crabtree Mills.

Damages caused by the thaw during the spring of 1926; 1-4. Montreal-Quebec Highway; 5. Joliette-St. Jacques Highway, Crabtree Mills.

Main Highways

The exact lengths completed in 1926 or remaining under construction at the close of the season will be found, for each municipality, in the detailed tables printed further. The report given below is a mere résumé of the work carried out on the most important highways.

Lévis-St. Lambert Highway.—Out of a total length of 185 miles, 145 miles were improved at the close of 1925. A forty-mile trunk remained to complete between the parish of Ste. Angèle and the city of Sorel. After protracted negotiations with the interested municipalities, the construction work was started early last summer on all unimproved sections, save two where we had to wait till the fall. All sections were completed at the close of operations last fall.

Lévis-Rimouski Highway.—Three sections remained to gravel to complete this highway; the east part of the parish of L'Ile Verte, the parish of Ste. Cécile du Bic and the parish of Notre Dame du Sacré Coeur, a total length of 19 miles for the three sections. Construction began in June in the parish of L'Ile Verte and was completed late in the fall. Negotiations with the municipalities delayed the work on the two other sections till mid-August, but there remains only one mile to complete in Ste. Cécile du Bic.

Montreal-Ottawa via Hull Highway.—It was expected that this highway would be completed for mid-summer last, but bad weather belied our expectations. Other causes of delay were the long distance over which the gravel had to be hauled and the difficulty of securing suitable labor. At the time this report was printed, the works were in good course of completion. If all the sections are not completed this winter, very little will still remain to be done.

Lévis-Sherbrooke Highway.—We can now do without the temporary Ste. Croix-Dosquet junction, which added fifteen miles to the distance between Lévis and Sherbrooke. The highway was completed this fall on its official location via St. Nicolas.

Montreal-Mont Laurier Highway.—The section of Ivry sur le Lac, 3.5 miles long, could not be completed in 1925. It was the only unimproved section on this 170-mile highway. The gravelling was completed at the beginning of October last.

Quebec-St. Siméon Highway.—The sections of Cap à l'Aigle, St.-Fidèle and St. Siméon (a length of 20 miles) were gravelled last summer. This highway is now completed throughout.

Aylmer-Chapeau Highway.—This highway is 94 miles long. Up to December, 1925, 48 miles had been gravelled by the municipalities. The improved sections did not, however, present any continuity and were used only by local traffic. After agreement with the interested municipal councils, the Roads Department took direct charge of the works. All unimproved sections which were in bad condition have been repaired. Sections newly improved or repaired represent forty miles. There is now no break between Aylmer and Fort Coulonge, a distance of 77 miles. Twelve miles only remain to improve on the sections between Fort Coulonge and Chapeau.

Route Hull-Maniwaki-Mont-Laurier.—Nous avons terminé durant l'été la section de Bouchette, la section de Messines, et la section du canton Robertson. Dans le canton Aylwin, nous avons terminé 7.5 milles sur 10.5 milles. Les sections de Kensington et d'Aumond étaient très avancées au mois de novembre et devaient être terminées à la fin de décembre. Les cantons de Wakefield, de Low et de Wright n'ayant pas accepté de payer une contribution égale à celle fournie par les municipalités voisines, nous n'avons pu y faire de travaux en 1926.

Route Rimouski-Matapédia.—Il restait 3.75 milles à graveler dans la paroisse de Sainte-Jeanne-d'Arc. La construction, commencée dès le mois de juin, était terminée au milieu d'août.

Route Beauharnois-St-Jean.—Les six premiers milles de cette route, entre Beauharnois et Sainte-Martine, font l'objet d'un litige au sujet du tracé à adopter. Nous espérons régler ce litige et faire la construction en 1926, mais nous n'avons pu y réussir. La construction est remise à 1927. Les 41 milles compris entre Sainte-Martine et Saint-Jean sont terminés.

Route Victoriaville-Sainte-Angèle.—A l'automne de 1925, nous avions 13.50 milles en construction et 9.38 milles sur lesquels il n'y avait rien de commencé. Nous avons mis les travaux en marche de bonne heure à l'été, et la route était terminée au commencement de novembre, sauf la paroisse de St-Célestin.

Route Rimouski-Sainte-Anne-des-Monts.—Nous avons travaillé l'été dernier à Sainte-Flavie et dans la paroisse et le village de Matane. La route est maintenant terminée jusqu'à la limite ouest de Cap-Chat. En 1927, il restera à graveler les sections de Cap-Chat et de Sainte-Anne-des-Monts.

Routes secondaires et chemins municipaux

Les travaux de construction exécutés sur les chemins de deuxième et de troisième classe sont énumérés dans une liste spéciale. La construction a été très active, et la saison se solde par un total de près de 500 milles de nouveaux chemins améliorés. Le département encourage surtout la construction des routes de deuxième classe et il tâche autant que possible d'effectuer les raccordements avec les sections déjà améliorées.

Résumer les travaux faits sur chacune des routes secondaires dépasserait le but de cette revue. Quatre routes méritent cependant une mention spéciale. Ces routes ne figurent pas encore officiellement au tableau des artères provinciales, mais elles sont grandes routes par destination. De plus, leur situation particulière en fait un cas à part qui a décidé le gouvernement à les considérer comme grandes routes.

Route Grand'Mère-Saint-Tite-La Tuque.—Jusqu'en 1926, le seul moyen de communication entre la ville de La Tuque et le reste de la province était le chemin de fer. Il existait bien un chemin de colonisation entre Saint-Tite et La Tuque, mais ce chemin, situé dans un territoire pratiquement inhabité, ne servait qu'à de rares intervalles aux chasseurs et aux quelques amateurs de villégiatures en pays vierge. Il était inaccessible à l'automobile. Sur les instances des intéressés le gouvernement a consenti à en faire une route d'automobile. Dès le mois de juin dernier, le ministère de la voirie y avait affecté une équipe d'hommes pour abattre les côtes, pour faire les élargissements indispensables et pour mettre le chemin en forme. Le 15 août, les automobiles circulaient entre La Tuque, Saint-Tite et Grand'Mère, une distance de 95 milles. Inutile de dire que cette nouvelle route

Hull-Maniwaki-Mont Laurier Highway.—The sections of Bouchette, Messines and Robertson were improved last summer. In Aylwin township, 7.5 miles were completed out of 10.5 miles. In Kensington and Aumond the works were well advanced in November last, and it was expected that these sections would be completed by the end of December. Wakefield, Low and Wright townships having declined to contribute their share of the cost, construction had to be postponed.

Rimouski-Matapédia Highway.—3.75 miles remained to gravel in the parish of Ste. Jeanne d'Arc. On this section, construction began early in June and was completed in mid-August.

Beauharnois-St. Jean Highway.—The location of the section of this highway between Beauharnois and Ste. Martine—6 miles—is not yet definitely chosen. We expected to settle the difficulty and build the road in 1926, but we did not succeed. The work has been postponed till 1927. The 41-mile trunk between Ste. Martine and St. Jean is completed.

Victoriaville-St. Angèle Highway.—In the fall of 1925, 13.50 miles were under construction, and 9.38 miles were still untouched. On both sections, construction was started early last summer and completed in the first days of November, save in the parish of St. Célestin.

Rimouski-St. Anne des Monts Highway.—Construction was carried out last summer in Ste. Flavie and in the parish and village of Matane. This highway is now completed to the western limit of Cap Chat. The sections of Cap Chat and Ste. Anne des Monts remain to gravel in 1927.

Secondary Highways and Municipal Roads

Construction done on second and third class roads is enumerated in a special list printed further. It was very active, nearly 500 miles being improved on these roads. The Roads Department encourages particularly the improvement of second class arteries, its chief aim being to have the unimproved sections gravelled, so as to fill the gaps between the already improved ones.

A summary of the work done on all secondary arteries would exceed the aim of this review. Four arteries, however, deserve special mention. They have not hitherto been included in the Main Trunk Roads System, but are main highways by destination. Besides, these highways constitute a special case which decided the government to consider them as main highways.

Grand'Mère-St. Tite-La Tuque Highway.—Up to 1926, railroad alone connected the town of La Tuque with the rest of the Province. A colonization road it is true, had been opened between St. Tite and La Tuque, but this road, running through an almost entirely uninhabited territory, was used only at rare intervals by sportsmen and lovers of summer resorts in virgin country. It was inaccessible to the automobile. At the urgent request of interested parties, the Government agreed to make this a motor route. Early in June last, a gang of men was put by the Roads Department to level the hills and do the most urgent widening and grading works. By August 15, automobiles began to run between Grand'Mère, St. Tite and La Tuque, a distance of 95 miles. Needless to say, this highway

n'est pas encore comparable aux autres grandes artères de la province, mais les automobilistes y ont circulé sans misère et en tout temps depuis le 15 août. La section comprise entre Grand'Mère et Saint-Tite était déjà gravelée en grande partie par les municipalités. Entre Saint-Tite et La Tuque (85 milles environ), il restera à élargir davantage le chemin et à y poser du gravier.

Route Sainte-Anne-des-Monts-Gaspé.—La péninsule de Gaspé, cette province dans la province, n'a besoin que de communications pour se développer en proportion des autres parties du Québec. Ce territoire immense avait surtout besoin de bonnes routes. Le gouvernement est en train d'en construire. Sur la distance totale de 157 milles comprise entre Sainte-Anne-des-Monts et Gaspé, il n'y avait guère que 70 milles de chemins réellement passables au début de 1926. Le reste était fermé à toute circulation. Là aussi le ministère de la voirie a été chargé d'établir les communications. Nos hommes ont travaillé toute la saison à ouvrir des chemins, à construire des ponts et des quais, à abattre des côtes et à rendre passables les chemins existants. Lorsque cette revue a été écrite, nous n'avions pas le détail des travaux exécutés. Il est tout probable que, à la fin de l'été prochain, les automobiles pourront se rendre à Gaspé par le nord de la péninsule.

Route Matapédia-Gaspé.—Cette route de 217 milles, longeant le littoral sud de la péninsule, est ouverte depuis des années. Les automobiles peuvent même y voyager d'un bout à l'autre par temps sec, mais souvent avec peine et misère. Quelques unes des municipalités situées sur son parcours avaient gravelé leur part de la route, mais la longueur des sections améliorées ne dépassait pas vingt milles en 1925. Le ministère de la voirie a insisté auprès de plusieurs conseils municipaux pour qu'ils se hâtent de graver leurs sections et lui-même a mis une équipe au travail près de Percé. Quelques-unes des plus mauvaises parties ont été transformées au cours de l'été dernier. Dans une couple d'années, toute la péninsule de Gaspé sera d'accès aussi facile aux automobilistes que les environs de Montréal ou les Cantons de l'Est.

Route de l'Abitibi.—L'Abitibi est traversé de l'est à l'ouest par une route de 139 milles reliant Senneterre à La Reine. Ouverte par le ministère de la colonisation, elle a été décrétée route régionale et placée sous notre contrôle au cours de l'été dernier. Lorsque nous avons pris charge de la route, 70 milles environ étaient recouverts de gravier. Nous avons fait onze sections de tout le parcours, nous y avons placé des cantonniers, et nous avons donné la direction du travail à l'un de nos inspecteurs. Nous avons gravelé environ 30 milles en plus de ce qui était gravelé déjà, et nous avons entretenu le reste en bonne condition. A la fin de la saison, la route comptait 100 milles de chemin gravelé et 39 milles de bons chemins de terre. Ces 39 milles seront gravelés au cours de l'été prochain.

CIRCULATION

Statistiques de la circulation

La dernière section de ce rapport est réservée aux statistiques de la circulation. On y trouvera des tableaux et des diagrammes qui permettent de juger non seulement de la densité actuelle de la circulation sur nos principales routes, mais de l'augmentation et de l'évolution de la circulation au cours des six dernières années.

Les recensements de la circulation ont pour objet de fournir aux organisations de voirie des renseignements détaillés dont ils se servent pour établir leurs programmes de construction, d'entretien et de réfection des routes, et qui les guident dans la réglementation et la surveillance de la circulation. Ces statistiques pro-

cannot compare with the other main arteries in the Province but automobilists have used it without trouble since August 15. Most of the sections between Grand'Mère and St. Tite had already been gravelled by municipalities. The section between St. Tite and La Tuque (about 85 miles), will have to be widened at a few more places and gravelled throughout.

Ste. Anne des Monts-Gaspé Highway.—Gaspé Peninsula, this province within the Province, needs but communication facilities to develop proportionately with the other districts of Quebec. Above all, this immense territory requires good roads, which are now being constructed by the Government. Out of the total distance of 157 miles between Ste. Anne des Monts and Gaspé, not more than 70 miles were passable up to 1926. The balance was completely closed to traffic. There also, the Roads Department was given charge of the work to be done. During last season, our men have been engaged in opening roads, building bridges and wharves, levelling hills and making existing roads passable. Details of operations were not available at the time this review was written. At the end of next summer, the road skirting the north shore of the Peninsula will probably be passable throughout.

Matapédia-Gaspé Highway.—This 217-mile highway running along the south coast of the Peninsula has been open for many years. It can even be travelled throughout in fair weather, but often with much trouble. Some municipalities had gravelled their section of the highway, but the total length of all the improved sections did not exceed twenty miles up to 1925. The Roads Department urged municipalities to hasten the gravelling of other sections, and itself put a gang at work near Percé. Some of the worst sections were improved last summer. In a couple of years, the whole of Gaspé Peninsula will be as easily travelled by automobilists as the Montreal district or the Eastern Townships are now.

Abitibi Highway.—Abitibi is traversed from east to west by a 139-mile highway connecting Senneterre with La Reine. Opened by the Colonization Department, this highway was added to the system of Provincial and Regional arteries and placed under our control last summer. About 70 miles were gravelled when we took charge of the work. The 139 miles were divided into eleven sections, patrolmen were appointed for each section, and the general direction given to one of our inspectors. Thirty miles were gravelled in addition to the seventy miles already gravelled, and the balance was maintained in good condition. At the end of the season, the highway had 100 miles entirely gravelled and 39 miles of good earth roads. These 39 miles will be gravelled in 1927.

TRAFFIC

Traffic Statistics

The last section of this report deals with traffic statistics. It contains tables and diagrams showing not only the present volume of traffic on main highways, but also the increase within the last six years.

The object of a traffic census is to supply the road organizations with detailed information to be used in making their construction, maintenance and resurfacing programmes, and to guide traffic regulations and supervision. Such statistics also supply valuable economic data for transport surveys. Every State or Province

curent également des données économiques précieuses pour l'étude des transports. Chaque état ou province choisit, parmi la multitude de renseignements qui peuvent être obtenus d'un recensement, ceux qui lui sont les plus utiles.

Dans les pays où les réseaux d'état sont améliorés en entier, les recensements de la circulation sont rapidement supplantés par une véritable étude des transports. Quoique les recensements faits jusqu'à date dans la province de Québec fournissent une foule de données utilisables pour une étude de cette sorte, ils ne sont pas véritablement des études des transports. Notre réseau de grandes routes n'étant pas encore tout à fait terminé, de telles études auraient présenté peu d'utilité jusqu'à présent.

Les statistiques de la circulation ne sont véritablement complètes qu'au moment où, tout un réseau de grandes routes étant amélioré, les données, recueillies toujours au même endroit, sont comparables d'une année à l'autre soit pour une route seule, soit en bloc pour tout le réseau.

Bien peu de pays peuvent réunir toutes ces conditions, et les conclusions d'un recensement sont toujours le résultat partie de calculs effectués sur les chiffres exacts des comptages, partie sur des évaluations approximatives. Au Canada, l'amélioration des routes n'a pas encore atteint un avancement suffisant pour permettre des recensements parfaits. C'est la province de Québec qui fait le recensement le plus complet et le plus détaillé.

Nous renvoyons aux statistiques elles-mêmes ceux qui désirent se renseigner en détail au sujet de la circulation sur notre réseau de grandes routes. Nous nous limitons ici aux chiffres les plus saillants résultant d'une analyse sommaire de ces statistiques.

Augmentation de la circulation.—En 1925, pour l'ensemble du réseau des grandes routes, la circulation était de 722 véhicules par jour et par route. Le recensement de 1926 donne 831 véhicules par route, soit 15% d'augmentation. Cette augmentation est considérable et permet de prévoir une circulation doublée dans six ou sept ans. L'augmentation réelle de la circulation serait cependant plus prononcée si l'amélioration des routes était stationnaire, c'est-à-dire si, chaque année, le nombre de chemins améliorés demeurait le même. A mesure que nous construisons de nouveaux chemins, nous décongestionnons la circulation, avec le résultat naturel que les comptages consécutifs sur un groupe de route toujours le même ne donne pas tout à fait la situation exacte de la circulation d'une année à l'autre. C'est un fait dont il faut tenir compte. Les chiffres du recensement doivent être comparés aux statistiques d'enregistrement des véhicules automobiles et aux statistiques du tourisme étranger.

Analyse de la circulation.—Les automobiles de promenade portant license de Québec représentent 430 véhicules sur 831, soit 51.7% de la circulation totale. Les automobiles des Etats-Unis viennent en seconde place avec 128 véhicules, ou 15.4%. Les automobiles des autres provinces représentent 9.8% de la circulation totale (81 véhicules), les autobus, camions et motocyclettes 9% (75 véhicules), et les voitures à traction animale 14.1% (117 véhicules).

L'ensemble des automobiles de promenade représente 76.9% de la circulation, et l'ensemble de tous les véhicules automobiles, y-compris camions, autobus et motocyclettes, 85.9%.

Le nombre d'automobiles étrangères a augmenté de 16.1% en 1926. Ces automobiles représentent actuellement 25.2% de la circulation totale.

La circulation des automobiles de Québec a augmenté de 18.4% en nombre absolu. Son augmentation en proportion de la circulation totale est de 1.4%.

chooses from the abundance of information obtained by census what is most suited to its purposes. In countries having State highway systems improved throughout, traffic censuses are being rapidly superseded by transport surveys. Although the censuses hitherto taken in the Province of Quebec supply a host of useful data for such surveys, they do not really constitute transport surveys. Our highway system not being altogether complete, such surveys would hardly have been useful so far.

Traffic statistics are really complete only when a whole highway system is improved. The data, always collected at the same spot, are then compared from year to year, either for a single highway, or for the whole system.

Few countries can combine all these conditions, the conclusions of a census being always deducted partly from the exact figures supplied by recording stations, partly from approximate estimates. In Canada, road improvement is not yet sufficiently advanced to allow of a perfect census. In any case, the Province of Quebec takes the most complete and most detailed census. We refer to statistics those wishing to obtain complete information respecting traffic on our main highways. Here we confine ourselves to the outstanding figures deducted from a summary analysis of such statistics.

Increase in Traffic.—In 1925, for the whole highway system, the traffic was 722 vehicles per day and per road. The census for 1926 gives 831 vehicles per road—a 15% increase. This considerable increase enables us to foresee that traffic will double within six or seven years. The actual increase in traffic would be more marked if road improvement was stationary, that is, if the number of improved roads remained the same every year. As new roads are constructed, traffic becomes less congested. The result is that successive records of a given group of roads does not reveal an altogether accurate condition of traffic from year to year. This fact should be taken into account. — Census data should be compared with motor vehicle registration statistics, and with foreign tourist traffic.

Analysis of Traffic.—Touring cars bearing the Quebec license represent 430 vehicles on 831, or 51.7% of the whole traffic. Vehicles from the United States rank second with 128 vehicles or 15.4%. Vehicles from other Provinces represent 9.8% of the total traffic (81 vehicles); autobuses, trucks and motorcycles 9% (75 vehicles); horse-drawn vehicles 14.1% (117 vehicles).

All touring cars represent 76.9% of the total traffic, and all motor vehicles, including trucks, autobuses and motorcycles, 85.9%.

The number of foreign cars has increased by 16.1% in 1926. The latter now represent 25.2% of the whole traffic. As compared with the total traffic, it has increased by 1.4%.

Touring cars bearing Quebec license show an absolute increase of 18.4%. The increase is 1.4% in proportion with the total traffic.

On verra mieux tous ces chiffres aux statistiques proprement dites.

Circulation automobile et circulation animale.—Il reste à signaler la diminution constante de la circulation des voitures à traction animale. Le cheval disparaît graduellement devant l'automobile. Rien ne donne une meilleure idée de la chose que les diagrammes contenus au chapitre du recensement. En 1926, le nombre de voitures traînées par des chevaux a diminué encore de 2.5%, et cette circulation a baissé dans la même proportion en regard de la circulation totale.

Règlementation et surveillance

L'amélioration des routes a pour objet de permettre à la circulation le plus de rapidité possible, mais la réglementation de la circulation doit avoir pour premier but la sécurité publique.

La loi doit donc encourager autant que possible le déplacement rapide des véhicules. Le gouvernement s'est rendu sur ce point aux exigences du public en élevant, il y a quelques années, les limites de la vitesse permise aux automobiles de promenade, et en portant l'an dernier de 16 à 25 milles à l'heure la vitesse permise aux autobus. L'accélération de la vitesse ne doit cependant pas dépasser le point où elle devient un danger pour la vie du public. Nous laissons de côté pour l'instant la question de la conservation des routes, dont la loi doit aussi tenir compte.

Il y a quatre moyens d'obtenir la sécurité de la circulation: l'amélioration des routes de façon à y faire disparaître autant que possible les endroits dangereux; l'installation de signaux avertisseurs; l'éducation; la mise à exécution énergique de la loi.

Nous ne reviendrons pas sur le travail immense accompli en vue de rendre les routes exemptes de danger. Sauf le problème des traverses à niveau, dont la solution prendra du temps non seulement ici mais dans tous les pays, nos grandes routes présentent toutes les conditions désirables de sécurité. Notre système de signaux avertisseurs, modernisé à tous les points de vue, assure d'ailleurs aux automobilistes une protection à peu près complète.

Il est très rare que les accidents soient imputables à la route elle-même. La plupart arrivent soit aux traverses à niveau—et dans ce cas la précipitation ou la négligence en sont les principales causes, soit aux endroits où la route est droite et où rien n'obstrue la vue. Fait à signaler, il n'arrive presque jamais d'accidents aux endroits dangereux ou supposés tels. C'est dire que partout où l'automobiliste exerce la prudence, il est en sûreté. C'est dire aussi que la grande majorité des accidents sont dus à l'imprudence, dont la forme la plus répandue est la vitesse excessive.

Il faut donner la plus grande publicité aux questions de sécurité, et chercher par tous les moyens à faire sur ce point l'éducation du public. En face de la révolution accomplie par l'automobile, certains pays commencent à faire enseigner les règles de la circulation dans les écoles. C'est un moyen qui vaudrait certainement la peine d'être essayé. A venir jusqu'ici, l'éducation du public en matière de sécurité a été faite surtout par la voie des journaux, des revues et de certaines publications spéciales, au nombre desquelles notre Bulletin Officiel occupe certainement le premier rang. Nous faisons depuis trois ans une campagne énergique dans le but de gagner les automobilistes à la cause de la sécurité. Les articles du Bulletin, reproduits généralement par les journaux, ont fait beaucoup pour créer plus de coopération entre le ministère de la voirie et le public. La question de la sécurité est de plus en plus étudiée et discutée, et elle est l'un des sujets qui reviennent le plus souvent dans les journaux.

These figures will stand out more clearly in the section on statistics.

Automobile Traffic and Horse-drawn Traffic.—There remains to point out the steady decline in the traffic of horse-drawn vehicles. The horse is gradually disappearing before the automobile. Nothing brings home this fact better than the diagrams in the chapter on the census. In 1926, the number of horse-drawn vehicles again dropped 2.5%, and this traffic has dropped in the same proportion as compared with the total traffic.

Regulation and Supervision

The object of road improvement is to bring about the utmost speed in traffic, but the primary objective of traffic regulations must be public safety. The law should therefore, as much as possible, encourage rapidity in traffic. Yielding to the wish of the public a few years ago, the Government increased the speed limit for touring cars; the speed for autobuses was raised last spring from sixteen to twenty-five miles an hour. Increased speed, however, should not exceed the point where it becomes a danger for public safety. We shall leave aside for the moment the question of road preservation, which the law must also take into account.

There are four means of securing safety in traffic: road improvement so as to eliminate all dangerous places as much as possible; the installation of road signs; education; the strict enforcement of the law.

We shall not emphasize the immense labor accomplished to make roads safe. Apart from the burning problem of level crossings, which will take time to solve, not only here but in all countries, our highways have all desirable conditions of safety. Besides, our thoroughly modern system of danger signs secures practically complete protection for motorists. Accidents are very seldom due to the road itself. Most of them occur either at level crossings—and in such cases they are generally caused by excessive speed or negligence—either at points where the road is straight and where there is nothing to obstruct the view. Be it observed, accidents hardly ever occur at really or supposedly dangerous places, showing that wherever the motorist acts prudently he is safe, and that the vast majority of accidents are due to imprudence—especially to excessive speeding. The question of safety should be given the greatest publicity and all means be taken to educate the public on this point. Owing to the revolution brought about by the automobile, some countries contemplate teaching traffic rules in schools, or have already done so. It would certainly be worth while giving this method a trial. Hitherto the education of the public as to safety matters has been carried on especially by the press, by reviews and certain special publications, among which our Official Bulletin certainly holds the first rank. For three years we have been carrying on a strenuous campaign intended to win over motorists to the cause of safety. The articles in the Bulletin, generally reproduced in the newspapers, have gone a long way towards creating more co-operation between the Roads Department and the public. The question of safety comes in for increased attention and discussion and is one of the subjects most frequently dealt with in the papers.

Le procédé de l'éducation est lent. La progression constante des accidents ne nous permet pas de négliger le moyen le plus sûr que nous ayons à notre disposition: la loi et ses sanctions. La tolérance en matière de sécurité se discrédite de plus en plus auprès des hommes responsables de la circulation. Malgré les appels lancés de toutes parts à la prudence, le jour paraît encore éloigné où il sera possible de réduire le nombre des agents de vitesse. Nous avons même dû, le printemps dernier, à la suite des plaintes qui nous arrivaient de partout, rétablir partiellement le système dit des "spotters" et cesser absolument toute tolérance. Ennuyeuse pour un très petit nombre d'automobilistes pour qui la loi est lettre morte, cette mesure était indispensable pour la protection du public. Elle a été par conséquent bien vue. La fermeté dans l'application de la loi demeure encore la meilleure solution au problème de la sécurité.

Le tourisme

La route étant partie de l'actif national du pays, elle doit avant tout favoriser son développement économique et améliorer la condition de ses habitants. Dans notre province, l'amélioration des routes a atteint son but sous ce rapport, et notre réseau routier restera toujours l'un des grands facteurs de progrès intérieur. Lorsque nous parlons du tourisme, il ne faut pas croire que ce seul mot nous fait oublier le rôle supérieur de la route. Comme on l'a dit, le tourisme est un complément, et tout en ne lui sacrifiant rien, il est bien permis d'en vouloir tirer profit.

Le tourisme étranger est un complément nécessaire. Nous ne pouvons ignorer les occasions qui viennent s'offrir à nous d'activer notre vie économique. Le tourisme est une de ces occasions. C'est un véritable marché qui vient à nous et où le fermier peut écouler ses produits, où le marchand, l'industriel, l'hôtelier, le garagiste trouvent leur profit. C'est une industrie nouvelle qui vient pousser des racines dans tous les coins de la province, et que nous aurions grand tort de négliger.

Le tourisme est né en 1915 avec le parachèvement de nos premières grandes routes. Il a pris de l'importance surtout depuis 1922. Aujourd'hui, il est devenu une source considérable de revenus. Il n'existe pas de statistique exacte des sommes dépensées chaque année par les touristes qui visitent la province de Québec, mais une évaluation sérieuse fixe à \$45,000,000. ce que les automobilistes américains ont à eux seuls dépensé en 1925. Cette somme a dû s'élever à cinquante millions en 1926. Et rien n'empêche qu'elle s'élève davantage, car le tourisme offre des perspectives presque illimitées. Le champ est vaste, et nous avons à peine entamé cette source de revenus.

Le ministère de la voirie, après mûre considération, a décidé de travailler systématiquement à développer le tourisme comme source additionnelle de revenus pour la province. Nous avons créé un service spécial qui s'occupera d'annoncer la province, d'y amener les touristes en plus grand nombre, et qui verra à faire améliorer et augmenter les moyens d'accommodation dont nous disposons. L'organisation du tourisme est une chose complexe qui exige beaucoup d'étude et beaucoup de travail. Ce n'est pas la tâche d'un jour ni même d'une année. Nous avons des projets que nous voulons mettre à exécution dès cet hiver et pour lesquels une grande partie du travail préliminaire est déjà fait.

Sans plus insister pour l'instant sur ces projets d'organisation systématique, disons que le ministère de la voirie n'est pas étranger aux progrès du tourisme en ces dernières années. Ce sont sans conteste les routes qui ont créé le tourisme et qui l'ont fait ce qu'il est aujourd'hui. Quant au travail de publicité, nous y avons aussi pris une part prépondérante. Nous nous permettrons pour terminer de signaler succinctement ce que nous avons fait en 1926 pour faire connaître la province de Québec et pour y attirer les visiteurs.



MONTREAL-QUEBEC—Lavaltrie

Education is a slow process. The steady increase in accidents makes it imperative to avail ourselves of the surest means at our disposal: the law and its sanctions. Tolerance in the matter of safety is losing favor with those responsible for traffic. In spite of repeated appeals to prudence, the day is far off when it will be possible to reduce the number of speed officers. Last spring, owing to complaints which poured in on all sides, we had partly to restore the "spotter" system and cease being lenient. While such strictness is annoying for the very few motorists who disregard the law, it is indispensable for public safety and appreciated accordingly. Firmness in enforcing the law is the best means of solving the problem of security.

Tourist Traffic

The highway being a part of the national asset must first of all promote the economic development and improve the condition of the inhabitants. In our Province, road improvement has attained its objective in this respect and our highway system will ever remain one of the main factors of internal progress. When we refer to tourist trade, we do not mean that it should overshadow everything. It is an adjunct, as already stated, and while nothing should be sacrificed thereto, it is expedient to make it profitable.

The tourist trade is a necessary adjunct. We cannot ignore opportunities of promoting our economic life. The tourist trade is one of these opportunities. It is really a market coming to us in which the farmer can sell his products and in which the merchant, the manufacturer, the hotel-keeper, the garage-keeper derive much profit.

This new industry, which thrives in every part of the Province, should not be overlooked by us.

The influx of tourists began in 1915, with the completion of our first main highways. It grew in importance, especially since 1922. It now yields an important source of revenue. There are no accurate statistics as to the sums spent annually by tourists visiting the Province of Quebec, but a conservative estimate sets at \$45,000,000.00 the sum spent by American motorists alone in 1925. This sum must have risen to fifty millions in 1926, and nothing prevents it from rising still more, for the influx can swell it indefinitely. The field is vast, and we have barely tapped this source of revenue.

The Roads Department, after mature deliberation, has determined to develop the tourist traffic systematically, as an additional source of revenue for the Province. We have appointed a special service to advertise the Province, to draw tourists in larger numbers, and to improve and increase our present accommodation. The organization of the tourist traffic requires much care and forethought. It cannot be worked out in a day or even in a year. We have plans which we intend carrying out this winter. Much of the preliminary work in this respect is already done. Without dwelling for the moment on these plans of systematic organization, we may say that the Roads Department has done much to promote tourist traffic of late years. Highways have undoubtedly created the tourist traffic and made it what it is now. As to publicity, we have done a great share of it. In closing, we may be permitted to point out briefly what was effected in 1926 to advertise the Province of Quebec and attract visitors.

La publicité

Nous avons annoncé la province principalement au moyen de cartes routières, de brochures, de bulletins, d'annonces dans les journaux et revues, le tout complété par une correspondance volumineuse, nécessaire pour répondre aux demandes de renseignements, d'itinéraires et de conseils.

Première carte routière officielle de Québec.—L'un des meilleurs médiums de publicité est une bonne carte routière complète et bien faite. Il se publie depuis plusieurs années des cartes indiquant les routes de la province. Nous nous sommes toujours mis à la disposition de ceux qui désiraient les publier et nous avons fourni avec empressement les renseignements dont nous disposons. La plupart des cartes étaient préparées avec soin, mais leur multitude même a eu pour résultat d'accentuer la nécessité d'une carte officielle, sur laquelle on pût se fier absolument. La tâche de préparer cette carte revenait naturellement au ministère de la voirie.

Nous avons donc, pour la première fois, mis à la disposition des automobilistes de la province et des touristes étrangers une véritable carte routière, non pas une carte de géographie quelconque, mais un dépliant bilingue de format commode indiquant les routes avec leurs numéros, donnant les distances entre chaque village, et contenant une foule de renseignements dont ne peut se dispenser l'automobiliste. Notre carte de 1926 a eu deux éditions, une à la fin de décembre 1925 et une à la fin d'août 1926. Nous en avons distribué 50,000 exemplaires. Il n'est pas douteux que la vogue de la carte de 1927 sera beaucoup plus grande et que nous devrons en imprimer trois ou quatre fois plus.

Brochures.—Nous avons publié deux brochures au cours de l'hiver dernier, l'une rédigée en anglais à l'usage des touristes étrangers, l'autre bilingue destinée surtout aux automobilistes de notre province.

Notre brochure anglaise a pour titre "**QUEBEC, the French-Canadian Province.**" Nous avons voulu en faire une brochure de luxe, artistique, bien documentée, et illustrée abondamment, afin que non seulement elle fasse honneur à la province, mais qu'elle soit lue, conservée, et qu'elle crée chez ceux qui la lisent le désir de visiter Québec. Cette brochure contient 90 pages de documentation sur l'histoire de la province, son système d'éducation, sa vie économique et commerciale, le caractère de sa population, ce qu'elle offre aux sportsmen, ce qu'elle possède en fait de routes et en fait d'accommodation, etc., etc. Nous y avons mis autant que possible des renseignements pratiques, dont les touristes puissent se servir avant et pendant leur voyages. On y trouve entre autres choses une description détaillée de chacune de nos grandes routes, avec la description des districts et des principales villes qu'elles traversent, les règlements de la circulation, les signaux routiers, le calendrier de la chasse, les règlements de la douane, la population des villes de Québec, une liste des distances entre les principaux points de la province de Québec, des autres provinces et des Etats-Unis, ainsi qu'une liste de nos principaux hôtels. Cette brochure a eu de la vogue. Nous en avons fait imprimer 15,000 exemplaires que nous avons distribués dans l'espace de quelques semaines. Il faudra probablement en imprimer une seconde édition beaucoup plus considérable.

Conçue selon un plan tout différent, notre brochure bilingue "**VOYEZ QUÉBEC D'ABORD!**" ("See Quebec First") constitue une véritable nouveauté en fait de publicité. Cette brochure de 154 pages, illustrée elle aussi, suggère et décrit une multitude de tours dont la durée varie de une demi-journée à six jours. Bien peu d'automobilistes connaissent les ressources de notre immense réseau de bonnes routes. Ordinairement, la plupart se contentent de refaire toujours les mêmes promenades, sans savoir qu'ils peuvent varier leurs itinéraires presque indéfiniment.

Publicity

We have advertised the Province chiefly by means of road maps, pamphlets, bulletins, articles in newspapers and reviews. Added to this was the voluminous correspondence in reply to applications for information, tours and advice.

First Quebec Official Highway Map.—One of the best mediums of publicity is a thoroughly complete and up-to-date highway map. For several years there have been issued maps showing the roads in the Province. We were always at the disposal of those wishing to publish them, and readily supplied data. Most maps were carefully prepared, but their large number emphasized the need of an absolutely reliable official map. The task of preparing such a map naturally devolved upon the Roads Department.

For the first time, therefore, we have supplied motorists in the Province and foreign tourists with a genuine road map, not merely some sort of a geographical map, but a convenient bilingual folder, showing the routes with their numbers, indicating the distances between each village and containing much indispensable information for motorists. There were two editions for 1926, one at the end of December, 1925, and one at the end of August, 1926. We distributed 50,000 copies. There is no doubt that the road map for 1927 will be still more popular and that we shall have to print three or four times more copies.

Pamphlets.—We published two pamphlets last winter, one in English for foreign tourists, the other bilingual, especially for motorists in our Province.

Our English pamphlet was entitled "**QUEBEC, the French Canadian Province**" We issued a volume de luxe, artistic, brim-full of information and largely illustrated, that might not only be a credit to the Province, but be read, preserved, and inspire its readers with a wish to visit Quebec. This book contains 90 pages on the history of the Province, its educational system, its economic and commercial life, the character of its population, its attractions for sportsmen, its road system and accommodation, etc., etc. We have embodied in it information practical for tourists before and during their travels. There is, amongst other things, a detailed description of each of our highways, with a description of the districts and principal cities through which they run; traffic regulations, road signs, game laws, customs regulations, the population of Quebec cities and towns, a list of distances between the principal points in the Province of Quebec and those of the other Provinces and the United States, and also a list of the principal hotels. The book was a great success. We printed 15,000 copies which we distributed within a few weeks. A second edition, much larger, will probably have to be issued.

On an altogether different plan, our booklet "**SEE QUEBEC FIRST**" ("*Voyez Québec d'abord!*"), is quite a novelty in the line of publicity. It contains 154 pages, is also illustrated, suggests and describes all variety of tours, lasting from half a day to 6 days. Very few motorists are acquainted with the resources of our immense network of good roads. Most of them are generally satisfied with repeating the same tours, oblivious of the fact that they can vary them almost

Nous avons donc voulu, comme l'indique le titre de la brochure, inviter nos automobilistes à visiter leur province d'abord, et pour cela leur fournir des itinéraires, leur détailler l'intérêt historique ou autre particulier à chaque tour, et leur donner, sous une forme attrayante, tous les renseignements pratiques propres à les guider. Cette brochure a également reçu un accueil enthousiaste de la part du public. Nous en avons distribué 15,000 exemplaires jusqu'ici, et nous en distribuons encore en quantité tous les jours. En plus de la description des tours proprement dits, "Voyez Québec d'abord" contient une carte des routes de chaque district de la province, une carte indiquant les sorties des grandes villes et toutes les listes énumérées pour la brochure anglaise.

Le Bulletin Officiel.—Le Bulletin bi-mensuel constitue notre meilleur médium d'information, de propagande et de publicité et ce qui concerne les routes. Son format restreint nous permet de le distribuer en grandes quantités à peu de frais, et d'atteindre, soit directement, soit indirectement, la masse des automobilistes. En cinq mois, nous en avons distribué près de 95,000 copies, dont les deux-tiers au moins aux Etats-Unis. Les journaux le reproduisent abondamment, ce qui lui donne un champ d'action beaucoup plus étendu encore que son tirage seul ne pourrait le laisser supposer.

Le Bulletin contient un rapport sur les conditions des routes, des avis relatifs aux opérations de huilages—rapports et avis précieux pour les automobilistes,—il renseigne sur les principaux travaux de voirie, il étudie les questions de sécurité, de coopération, il traite du tourisme, il donne des conseils, enfin il essaie de projeter de la lumière sur tout ce qui touche à la voirie et à la circulation, et de maintenir un contact indispensable avec le public. Chaque volume annuel forme pour ainsi dire une petite bibliothèque sur le sujet.

Nous aurions encore beaucoup à dire, mais cette revue est déjà longue. Nous ne cacherons pas que les initiatives prises par le ministère de la voirie pour faire connaître la province lui ont valu des éloges—beaucoup même—et des appréciations flatteuses non seulement sur la forme de sa publicité, mais, ce qui est mieux, sur la province elle-même, ses routes et le charme qu'elle possède aux yeux de l'étranger. Nous aurions aimé reproduire une partie des lettres et des extraits de journaux rassemblés au cours de l'année, mais cela allongerait trop ce travail. L'on y aurait constaté que, même en faisant la part large à d'aimables exagérations, la province de Québec peut tirer quelque satisfaction de ce qu'elle a fait pour sa voirie et du rang qu'elle occupe au Canada.



ROUTE EDOUARD VII

Pavage en amiesite construit à Lacolle en 1926.
Les accotements n'étaient pas terminés
lorsque cette photographie a été prise.

KING EDWARD HIGHWAY

Amiesite pavement built at Lacolle in 1926.
The shoulders were not completed when the
above photo was taken.

indefinitely. Our object, as the title of the booklet shows, was to induce motorists to visit their Province first, by suggesting tours, setting forth the historic associations connected with each tour, and imparting in an attractive form practical information for their guidance. This book was also warmly welcomed by the public. Fifteen thousand copies have been distributed to date and large numbers are still being distributed every day. Besides describing tours, "See Quebec First" contains a road map for every district of the Province, a map showing the way out of large towns and all the lists referred to in the English edition.

Official Bulletin.—The bi-monthly Bulletin is our best medium of information propaganda and publicity as regards highways. Owing to its small size, it can be largely distributed at small cost, and reach most motorists, either directly or indirectly. In five months nearly 95,000 copies were distributed, at least two-thirds going to the United States. It is largely reproduced by newspapers, thus giving it much more influence than its own circulation would warrant.

The Bulletin contains a report on road conditions, advance notices of oiling operations—an invaluable information for motorists—it advises as to the principal road works, deals with matters respecting safety, co-operation and the tourist traffic, gives advice and endeavours to enlighten on road and traffic questions and to keep in touch with the public. The yearly volume constitutes, so to say, a little library on road subjects.

Much remains to say, but this review is already lengthy. We may state that our efforts to advertise the Province have been highly appreciated, not only because of the form of our publicity but especially because it has brought to light the Province itself, its roads and its attractiveness for strangers. We would have liked to quote extracts from letters and newspapers received this year, but space does not permit. These extracts show that, due allowance being sometimes made for friendly exaggeration, the Province of Quebec may well be proud of its road system and of the rank it holds in the Dominion.

CHAPITRE II

RÉSUMÉ DES TRAVAUX DE 1926

État au 1er décembre 1926

ENTRETIEN

Longueur des routes régionales et provinciales entretenues
par le ministère de la voirie aux frais du gouvernement..... 2598.35 milles

Longueur des chemins municipaux entretenus en régie par
le ministère de la voirie..... 1372.37 milles

LONGUEUR TOTALE des chemins améliorés entretenus
sous le contrôle direct du ministère de la voirie 3970.72 milles

RENOUVELLEMENTS DE SURFACES—Longueurs en milles

	Grandes routes	Chemins entretenus en régie	Chemins municipaux ordinaires	Total
Béton bitumineux.....	54.97	.....	0.10	55.07
Béton de ciment.....	4.92	.....	.....	4.92
Macadam.....	25.42	15.90	2.63	43.95
Gravier.....	2.91	15.67	5.44	24.02
Total.....	88.22	31.57	8.17	127.96

CONSTRUCTION—Longueurs terminées, en milles

	Grandes routes	Chemins municipaux	Total
Sable et glaise.....	.....	51.76	51.76
Gravier.....	249.75	402.83	652.58
Macadam.....	.....	35.31	35.31
Béton de ciment.....	0.45	.....	0.45
LONGUEUR TOTALE TERMINÉE.....	250.20	489.90	740.10

CHEMINS RESTANT EN CONSTRUCTION AU 1er DÉCEMBRE 1926

Grandes routes.....	30.26 milles
Chemins municipaux.....	189.45 “
LONGUEUR TOTALE.....	219.71 milles

CHEMINS DE TERRE améliorés en 1926 sous la direc-
tion du ministère de la voirie..... 108 milles

PONTS et PONCEAUX construits en 1926 sous la direc-
tion du ministère de la voirie et subventionnés comme travaux
spéciaux..... 68 milles

CHAPTER II

SUMMARY OF THE WORK OF 1926

Statement on December 1, 1926

MAINTENANCE

Length of provincial and regional highways maintained by the Roads Department at the Government's expense.....	2,598.35 miles
Length of improved municipal roads maintained directly by the Roads Department.....	1,372.37 "
TOTAL LENGTH of improved roads maintained under the direct control of the Roads Department.....	3,970.72 miles

RESURFACING

	Main Highways	Municipal roads under Departmental control	Ordinary municipal roads	Total
Bituminous concrete.....	54.97	.....	0.10	55.07
Cement concrete.....	4.92	.....	.....	4.92
Macadam.....	25.42	15.90	2.63	43.95
Gravel.....	2.91	15.67	5.44	24.02
TOTAL.....	88.22	31.57	8.17	127.96

CONSTRUCTION—Lengths completed, in miles

	Main highways	Municipal roads	Total
Sand-clay.....	.....	51.76	51.76
Gravel.....	249.75	402.83	652.58
Macadam.....	.....	35.31	35.31
Cement concrete.....	0.45	.....	0.45
TOTAL LENGTH COMPLETED.....	250.20	489.90	740.10

ROADS UNDER CONSTRUCTION ON DECEMBER 1, 1926

Main highways.....	30.26 miles
Municipal roads.....	189.45 "
TOTAL LENGTH.....	219.71 miles

EARTH ROADS improved in 1926 under the direction of the Roads Department..... 108 miles

BRIDGES AND CULVERTS built in 1926 under the direction of the Roads Department, and subsidized as special work..... 68 miles

LONGUEUR TOTALE DES CHEMINS RURAUX AMÉLIORÉS CONTRÔLÉS PAR LE MINISTÈRE DE LA VOIRIE

Ensemble des grandes routes et des chemins municipaux

Etat au 1er décembre 1926

Gravier.....	5419.33	milles
Sable et glaise.....	261.25	"
Macadam.....	1560.25	"
Macadam bitumineux.....	121.47	"
Béton de ciment.....	77.85	"
Béton bitumineux.....	119.78	"
LONGUEUR TOTALE.....	7559.93	milles

N.B.—Cet état tient compte des surfaces renouvelées ou changées en 1926. Ces travaux n'ajoutent rien à la longueur totale des chemins améliorés, mais ils modifient la distribution des différents genres de pavages.

**TOTAL LENGTH OF RURAL IMPROVED ROADS CONTROLLED BY THE
ROADS DEPARTMENT**

Main highways and municipal roads together

STATEMENT ON DECEMBER 1, 1926

Gravel.....	5,419.33	miles
Sand-clay.....	261.25	"
Macadam.....	1,560.25	"
Bituminous macadam.....	121.47	"
Cement concrete.....	77.85	"
Bituminous concrete.....	119.78	"
TOTAL LENGTH.....	7,559.93	miles

N.B.—The above statement takes into consideration the resurfacing works done in 1926. These works do not add to the length of improved roads, but they modify the distribution of the various types of pavements.

MINISTÈRE DE LA VOIRIE—ROADS DEPARTMENT
Province de/ of Québec

DIAGRAMME MONTRANT LES CHEMINS
AMÉLIORÉS ENTRETENUS SOIT PAR
LE GOUVERNEMENT SOIT PAR
LES MUNICIPALITÉS

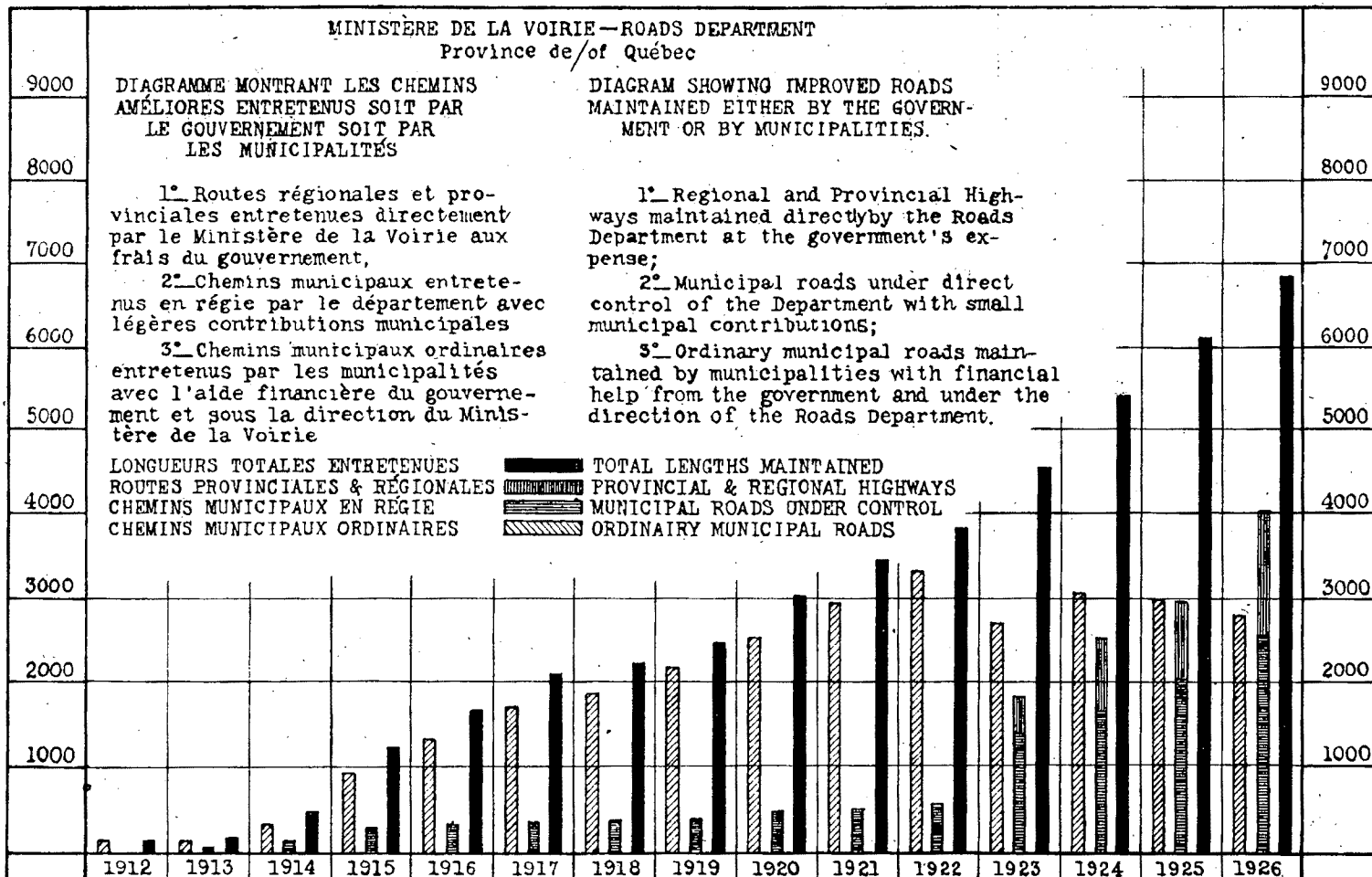
DIAGRAM SHOWING IMPROVED ROADS
MAINTAINED EITHER BY THE GOVERN-
MENT OR BY MUNICIPALITIES.

- 1°. Routes régionales et pro-
vinciales entretenues directement
par le Ministère de la Voirie aux
frais du gouvernement,
2°. Chemins municipaux entrete-
nus en régie par le département avec
légères contributions municipales
3°. Chemins municipaux ordinaires
entretenus par les municipalités
avec l'aide financière du gouverne-
ment et sous la direction du Minis-
tère de la Voirie

- 1°. Regional and Provincial High-
ways maintained directly by the Roads
Department at the government's ex-
pense;
2°. Municipal roads under direct
control of the Department with small
municipal contributions;
3°. Ordinary municipal roads main-
tained by municipalities with financial
help from the government and under the
direction of the Roads Department.

LONGUEURS TOTALES ENTRETENUES
ROUTES PROVINCIALES & RÉGIONALES
CHEMINS MUNICIPAUX EN RÉGIE
CHEMINS MUNICIPAUX ORDINAIRES

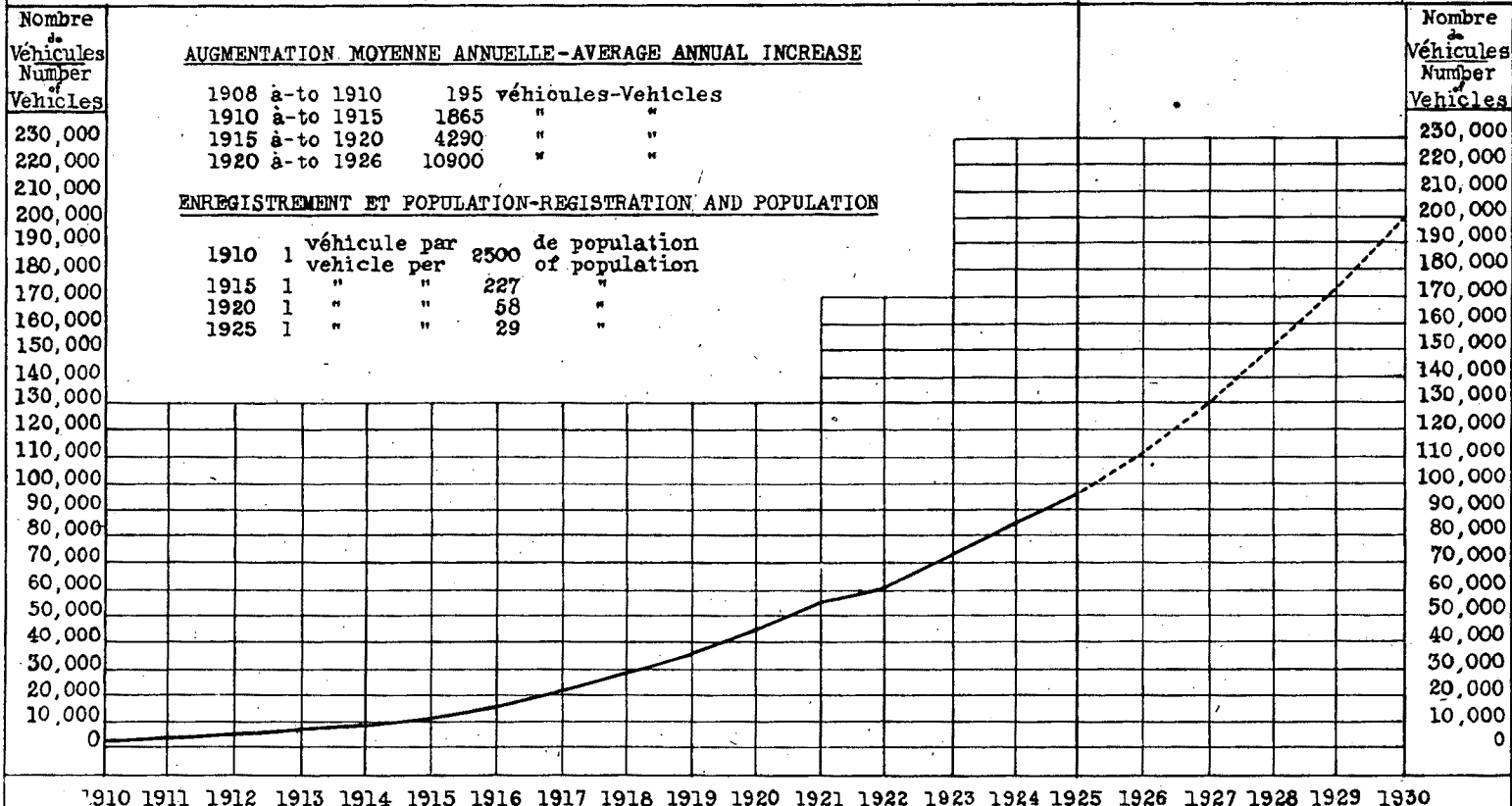
TOTAL LENGTHS MAINTAINED
PROVINCIAL & REGIONAL HIGHWAYS
MUNICIPAL ROADS UNDER CONTROL
ORDINARY MUNICIPAL ROADS



Ministère de la Voirie Province de Québec — Roads Department Province of Québec
 DIAGRAMME MONTRANT L'ENREGISTREMENT ANNUEL DES VÉHICULES AUTOMOBILES DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC DEPUIS 1910
 DIAGRAM SHOWING THE ANNUAL REGISTRATION OF MOTOR VEHICLES IN THE PROVINCE OF QUEBEC SINCE 1910

STATISTIQUES - STATISTICS 1910 - 1925

PREVU - EXPECTED 1926-1930



CHAPITRE III

CHAPTER III

VÉHICULES-AUTOMOBILES EN- REGISTRÉS CHAQUE ANNÉE DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC DEPUIS 1907

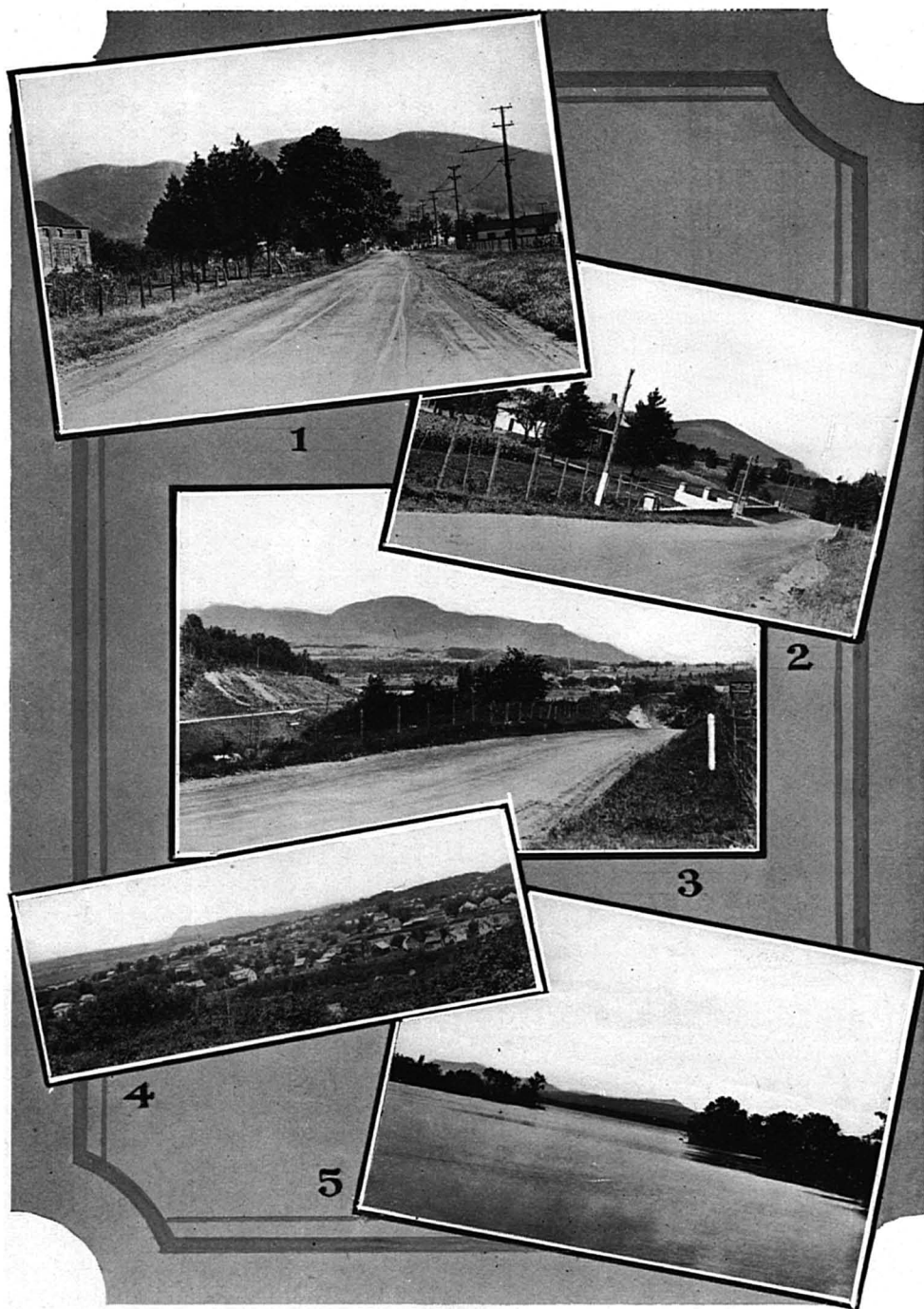
YEARLY REGISTRATIONS OF MOTOR VEHICLES IN THE PROV- INCE OF QUEBEC SINCE 1907

Année — Year	Automo- biles de pro- menade — Touring cars	Taxis	Autobus — Auto- busses	Motocy- clettes — Motor- cycles	Camions — Trucks	Total
1907	254	⊕	⊕	⊕	⊕	254
1908	396	⊕	⊕	⊕	⊕	396
1909	485	⊕	⊕	⊕	⊕	485
1910	786	⊕	⊕	⊕	⊕	786
1911	1,878	⊕	⊕	⊕	⊕	1,878
1912	3,535	⊕	⊕	⊕	⊕	3,535
1913	5,452	⊕	⊕	⊕	⊕	5,452
1914	6,824	⊕	⊕	205	384	7,413
1915	9,288	⊕	⊕	296	528	10,112
1916	19,159	⊕	⊕	460	729	15,348
1917	19,448	⊕	⊕	644	1,121	21,213
1918	24,187	⊕	⊕	940	1,804	26,931
1919	29,472	⊕	⊕	1,504	2,565	33,541
1920	35,965	⊕	⊕	1,528	4,069	41,562
1921	47,375	⊕	⊕	1,709	5,586	54,670
1922	52,177	⊕	⊕	1,886	6,877	60,940
1923	60,363	⊕	261	1,701	8,995	71,320
1924	66,212	4,524	281	2,018	11,914	84,949
1925	75,128	5,726	307	2,083	14,174	97,418
1926	84,103	6,105	365	2,091	14,902	107,566

⊕ Compris dans les automobiles de promenade. Included in touring cars.

N.-B.—Les chiffres pour 1926 sont à date au 15 novembre. Lorsque toutes les statistiques seront compilées, le nombre total de véhicules automobiles enregistrés s'élèvera à 109,000 environ.

N.B.—The figures for 1926 show the registrations on November 15. The total number of motor vehicles registered is expected to reach about 109,000 when the final statistics are compiled.



MONTREAL-SHERBROOKE

1. Paroisse de Rougemont, à l'est du village; 2. Canton Granby; 3. Près du village de Eastman; 4. Vue générale de Magog; 5. Vue du lac Memphremagog.

1. Parish of Rougemont east of the village; 2. Granby township; 3. Near the village of Eastman; 4. The town of Magog; 5. Lake Memphremagog.

STATISTIQUES SUR LE TOURISME AMÉRICAIN DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC

STATISTICS OF AMERICAN TOURIST TRAFFIC INTO THE PROVINCE OF QUEBEC

Nombre d'automobiles de tourisme qui ont traversé les lignes
à différents endroits de la province, de 1915 à 1926.

Number of touring automobiles which crossed the lines at
different points of the Province, from 1915 to 1926.

Port d'entrée — Entering port	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926 Nov. 15
St-Armand.....	159	215	227	156	240	688	1,020	2,428	4,325	8,614	12,316	4,511
Abercorn.....	198	200	154	193	647	2,379	3,303	4,875	8,359	12,656	12,986	10,281
Armstrong.....	3	391	648	940	1,700	2,570	2,674	3,247	6,182	7,200	8,306	9,197
Hemmingford.....	.....	43	59	130	174	305	462	1,168	1,315	1,490	4,392	7,301
Standhope.....	351	456	381	377	580	1,072	1,473	2,224	3,091	11,114	16,655	17,926
Dundee.....	301	463	710	798	1,275	2,110	3,537	4,016	5,990	7,917	11,692	9,123
Rock Island.....	688	1,933	2,132	1,900	3,650	4,416	5,929	38,943	39,179	66,788	47,794	41,869
Lacolle.....	1,497	3,020	4,055	3,491	7,668	15,960	18,424	25,963	39,012	41,717	15,273	41,370
Noyan Jct.....	12	16	17	14	24	216	340	766	1,105	1,654	4,588	4,997
Mansonville.....	224	234	233	169	147	158	171	890	1,645	1,245	747	797
Trout River.....	.....	610	811	1,009	2,110	2,300	4,600	3,280	7,000	14,940	21,240	24,082
Beebe Jct.....	.....	.....	.....	.....	.....	33	24	882	941	1,423	1,618	2,036
Highwater.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,461	8,564	11,258	29,750	21,219
Athelstan.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	649	1,064	1,078	152
Lacolle Jct. (Cantic).....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90	713	28,939	3,036
Cummins Mills.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,652	2,700	6,154	5,007
Clarenceville.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,515	610	660
Phillipsburg.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13,991	27,222
Rtes Montréal-Toronto et Montréal-Ottawa (high- ways).....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,000	21,830	23,636
TOTAL.....	3,433	7,581	7,427	9,177	18,105	31,918	41,957	95,163	130,099	199,008	259,959	254,494

CHAPITRE IV

RÉSEAU DES GRANDES ROUTES DE LA PROVINCE DE QUÉBEC

État au 1er décembre, 1926

CHAPTER IV

QUEBEC MAIN TRUNK HIGH- WAYS SYSTEM

Statement on December 1, 1926

No.	NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueurs en milles—Lengths in miles			
		Totales Total	Cons- truites Completed	En cons- truction Under con- struction	Non améliorées Non improved
1	Montréal-Sherbrooke.....	92.94	92.94	.....	.....
2	Montréal-Québec.....	178.89	178.89	.....	.....
3	Lévis-St-Lambert.....	183.60	183.60	.....	.....
4	Montréal-Malone.....	49.76	49.76	.....	.....
5	Beauce-Jonction-Sherbrooke....	98.94	93.13	.....	5.81
6	Lévis-Rimouski.....	188.01	186.89	1.12	.....
7	Beauceville-Sherbrooke.....	92.09	92.09	.....	.....
8	Montréal-Ottawa via Hull.....	114.98	114.98	.....	.....
9	Edouard VII.....	39.61	39.61	.....	.....
10	Lévis-Sherbrooke.....	130.92	130.92	.....	.....
11	Montréal-Mont-Laurier.....	169.15	169.15	.....	.....
12	St-Hyacinthe-Rougemont.....	15.90	15.90	.....	.....
13	Sherbrooke-Derby Line.....	33.87	33.87	.....	.....
14	Montréal-Rouse's Point via St- Jean.....	36.15	36.15	.....	.....
15	Québec-St-Siméon.....	110.10	110.10	.....	.....
16	Richmond-Yamaska.....	50.78	36.07	.....	14.71
17	Hull-Aylmer.....	6.34	6.34	.....	.....
18	Rivière-du-Loup-Edmundston...	66.90	66.90	.....	.....
19	Trois-Rivières-Grand'Mère.....	28.08	28.08	.....	.....
20	Montréal-Valleyfield.....	33.90	33.90	.....	.....
21	Joliette-St-Jacques.....	9.03	9.03	.....	.....
22	Sherbrooke-Norton Mills.....	27.28	27.28	.....	.....
23	Lévis-Jackman.....	90.21	90.21	.....	.....
24	St-Georges-Lac-Frontière.....	60.91	47.95	.....	12.96
25	St-Vallier-St-Camille.....	45.80	45.80	.....	.....
26	Lacolle-Knowlton.....	51.66	51.66	.....	.....
27	Montréal-Toronto.....	55.11	55.11	.....	.....
28	Iberville-St-Albans.....	27.41	27.41	.....	.....
29	Aylmer-Chapeau.....	93.67	81.69	.....	11.98
30	Hull-Maniwaki-Mont-Laurier...	120.14	85.84	.....	34.30
31	Rimouski-Matapédia.....	115.18	115.18	.....	.....
32	St-Hyacinthe-Melbourne.....	46.42	34.64	.....	11.78
33	Rawdon-L'Assomption.....	28.42	28.42	.....	.....
34	Victoriaville-Woburn.....	87.32	62.10	24.22	1.00

No	NOM DE LA ROUTE — NAME OF THE HIGHWAY	Longueurs en milles—Lengths in miles			
		Totales — Total	Cons- truites — Completed	En cons- truction — Under con- struction	Non améliorées — Non improved
35	Charlemagne-St-Eustache.....	24.38	17.29	.....	7.09
36	Beauharnois-St-Jean.....	47.30	41.33	.....	5.97
37	Drummondville-Annville.....	27.33	23.47	3.86	.....
38	St-Hyacinthe-St-Germain.....	31.11	1.40	.....	29.71
39	Waterloo-Newport.....	31.06	31.06	.....	.....
40	Marieville-Cowansville.....	28.69	28.69	.....	.....
41	Victoriaville-St-Angèle.....	35.60	31.53	4.07	.....
42	Grande-Baie-St-Bruno.....	46.15	46.15	.....	.....
43	Tour du lac St-Jean.....	149.30	113.54	6.66	29.10
44	Rimouski-Ste-Anne-des-Monts..	96.53	79.99	.....	16.54
TOTAL.....		3,096.92	2,876.04	39.93	180.95

LÉGENDE - LEGEND

Chemins améliorés — Improved Roads
Chemins non améliorés — Unimproved Roads

Chemins en construction — Roads under construction
Chemins projetés — Proposed Roads

POPULATIONS

En dessous de 10 000 hab. ○ Under 10 000 inhab.
De 10 000 à 40 000 hab. ● From 10 000 to 40 000 inhab.
Au dessus de 100 000 hab. ● Over 100 000 inhab.

QUÉBEC

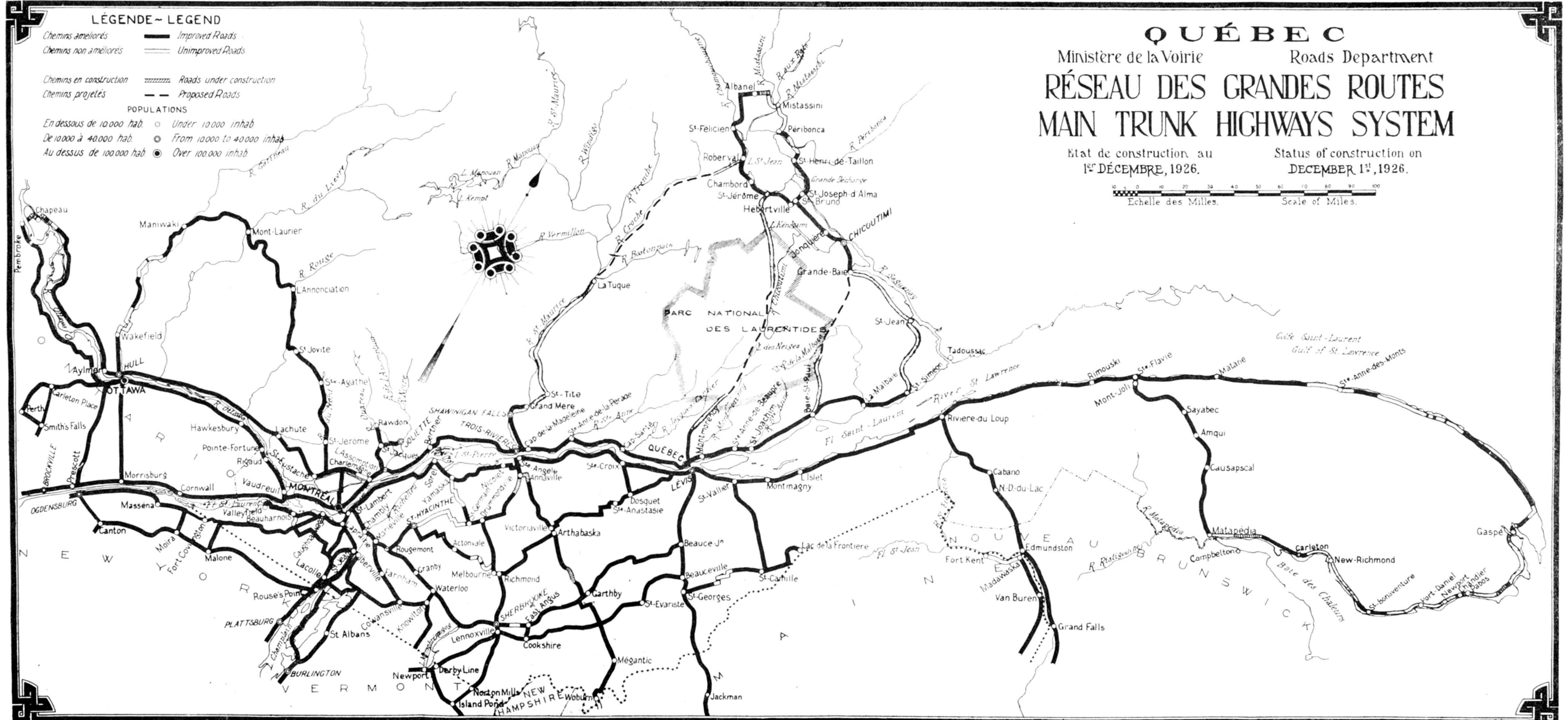
Ministère de la Voirie

Roads Department

RÉSEAU DES GRANDES ROUTES MAIN TRUNK HIGHWAYS SYSTEM

Etat de construction au
1^{er} DÉCEMBRE, 1926.

Status of construction on
DECEMBER 1st, 1926.



ENTRETIEN

MAINTENANCE

CHAPITRE V

ENTRETIEN DES ROUTES RÉGIONALES ET PROVINCIALES EN 1926

Routes dont l'entretien est à la charge du ministère
de la voirie.

CHAPTER V

MAINTENANCE OF PROVINCIAL AND REGIONAL HIGHWAYS IN 1926

List of Highways maintained by the Roads
Department.

No et nom de la route No. and Name of Highway	Longueur entretenue en milles Length maintained in miles						Longueur entretenue par les cantonniers Length maintained by sectionmen		Longueur entretenue par des entre- preneurs Length main- tained by contrac- tors
	Gravier Gravel	Macadam	Mac. bit. Bit. mac.	Béton Concrete	Béton bit. Bit. coner.	Total	Longueur Length	Nombre de sec- tions Number of sec- tions	
1. Montréal-Sherbrooke.....	64.34	1.75	.....	10.25	14.70	91.04	27.12	2	63.92
2. Montréal-Québec.....	0.44	131.70	.....	9.13	17.42	158.69	158.69	21	.....
3. Lévis-Saint-Lambert.....	25.11	88.17	4.82	11.26	.....	129.36	85.51	14	43.85
4. Montréal-Malone.....	0.29	39.82	8.17	1.47	.....	49.75	49.75	6	.....
5. Beauce-Jonction-Sherbrooke.....	84.29	6.58	0.63	.....	.....	91.50	8.40	2	83.10
6. Lévis-Rimouski.....	140.83	7.60	1.28	.....	.....	149.71	149.71	27	.....
7. Beauceville-Sherbrooke.....	91.25	.....	.....	.....	.....	91.25	91.25	13	.....
8. Montréal-Ottawa via Hull.....	75.88	24.52	6.87	.....	.....	107.27	107.27	15	.....
9. Edouard VII.....	.....	33.94	5.04	0.50	.....	39.48	39.48	3	.....
10. Lévis-Sherbrooke via Ste-Croix....	105.88	19.70	1.27	0.70	.....	127.55	127.55	21	.....
11. Montréal-Mont-Laurier.....	143.04	3.82	.....	8.90	.....	155.76	112.46	17	43.30
12. Saint-Hyacinthe-Rougemont.....	14.81	.....	.....	.....	.....	14.81	.....	.....	14.81
13. Sherbrooke-Derby Line.....	24.44	8.00	.....	.....	.....	32.44	2.18	.....	30.26
14. Montréal-Rouse's Point via St-Jean	20.46	13.12	.....	0.38	.....	33.96	.....	.....	33.96

No et nom de la route — No. and Name of Highway	Longueur entretenue en milles — Length maintained in miles						Longueur entretenue par les cantonniers — Length maintained by sectionmen		Longueur — Length maintained by contractors
	Gravier — Gravel	Macadam	Mac. bit. — Bit. mac.	Béton — Concrete	Béton bit. — Bit. concr.	Total	Longueur — Length	Nombre de sec- tions — Number of sec- tions	
15. Québec-Saint-Siméon.....	70.20	21.60	0.30	1.42	.....	93.52	93.52	17	43.30
16. Richmond-Yamaska.....	27.66	7.06	1.13	.....	.....	35.85	35.85	6	.....
17. Hull-Aylmer.....	.....	1.91	.....	.....	2.89	4.80	4.80	1	.....
18. Rivière-du-Loup-Edmundston.....	65.07	.....	.....	.....	.....	65.07	65.07	5	.....
19. Trois-Rivières-Grand'Mère.....	10.72	8.60	.....	1.34	.....	20.66	20.66	1	.....
20. Montréal-Valleyfield.....	.....	28.23	3.81	1.87	.....	33.91	33.91	4	.....
21. Joliette-Saint-Jacques.....	7.13	0.98	.....	.....	.....	8.11	8.11	2	.....
22. Sherbrooke-Norton Mills.....	27.28	.....	.....	.....	.....	27.28	.....	.....	27.28
23. Lévis-Jackman.....	80.30	13.80	.....	.....	.....	94.10	.....	.....	94.10
24. Saint-Georges-Lac-Frontière.....	31.71	.....	.....	.....	.....	31.71	25.72	5	5.99
25. Saint-Vallier-Saint-Camille.....	45.06	.....	.....	.....	.....	45.06	45.06	6	.....
26. Lacolle-Knowlton.....	39.32	10.80	1.54	.....	.....	51.66	49.38	7	2.28
27. Montréal-Toronto.....	7.25	8.53	12.88	.....	1.33	29.99	13.62	3	16.37
28. Iberville-St. Albans.....	7.55	19.86	.....	.....	.....	27.41	27.41	4	.....
29. Aylmer-Chapeau.....	2.18	1.44	.....	.....	.....	3.62	3.62	1	.....
30. Hull-Maniwaki-Mont-Laurier.....	18.95	.....	.....	.....	.....	18.95	18.95	6	.....
31. Rimouski-Matapédia.....	110.37	.....	.....	.....	.....	110.37	110.37	13	.....
32. Saint-Hyacinthe-Melbourne.....	31.28	2.62	.....	0.38	.....	34.28	34.28	5	.....
33. Rawdon-L'Assomption.....	21.88	6.52	.....	.....	.....	28.40	28.40	5	.....
34. Victoriaville-Woburn.....	60.87	1.87	.....	.....	.....	62.74	62.74	9	.....
36. Beauharnois-Saint-Jean.....	23.29	15.42	.....	.....	.....	38.71	38.71	5	.....
37. Drummondville-Annaville.....	23.36	.....	.....	.....	.....	23.36	23.36	3	.....

No et nom de la route — No. and Name of Highway	Longueur entretenue en milles — Length maintained in miles						Longueur entretenue par les cantonniers — Length maintained by sectionmen	Longueur — Length	Nombre de sec- tions — Number of sec- tions	Longueur — Length maintained by contrac- tors
	Gravier — Gravel	Macadam	Mac. bit. — Bit. mac.	Béton — Concrete	Béton bit. — Bit. concr.	Total				
39. Waterloo-Newport.....	29.14	1.92	.....	.....	.....	31.06	31.06	5	.....	.....
40. Marieville-Cowansville.....	26.04	0.75	.....	.....	.....	26.79	26.79	1	.....	.....
41. Victoriaville-Sainte-Angèle.....	18.68	.....	.....	1.06	.....	19.74	19.74	3	.....	.....
42. Grande-Baie-Saint-Bruno.....	38.88	1.13	0.54	.....	.....	40.55	40.55	6	.....	.....
43. Tour du lac Saint-Jean.....	92.60	20.69	.....	.....	.....	113.29	3.57	.....	109.72	.....
44. Rimouski-Sainte-Anne-des-Monts.....	65.79	.....	.....	.....	.....	65.79	65.79	8	.....	.....
Senneterre-La Reine.....	139.00	.....	.....	.....	.....	139.00	139.00	11	.....	.....
Total.....	1912.62	552.45	48.28	48.66	36.34	2598.35	2029.41	283	.....	568.94

N.B.—La longueur totale entretenue par le ministère de la voirie n'est pas nécessairement la longueur totale de la route, le gouvernement n'entretenant que les sections améliorées situées en dehors des villes de 5,000 âmes et plus.

Certains cantonniers entretenant une section sur deux routes différentes, le nombre total de cantonniers employés en 1926 sur les grandes routes est de 276 seulement. Le nombre total des sections formées sur les différentes routes est de 283.

N.B.—The total length maintained by the Roads Department is not necessarily the total length of the highway. The Government does not maintain sections situated outside cities and towns of or over 5,000 inhabitants.

Certain sectionmen being in charge of a section on two different highways, the total number of sectionmen employed during 1926 on main highways is 276 only. The total number of sections on these highways was 283.

CHAPITRE VI

ENTRETIEN DES CHEMINS MUNICIPAUX EN RÉGIE PAR LE DÉPARTEMENT

Liste des municipalités pour le compte
desquelles le département entretient
en régie certains chemins améliorés.

p = paroisse; v = village; c = canton.

Les longueurs sont en milles.

CHAPTER VI

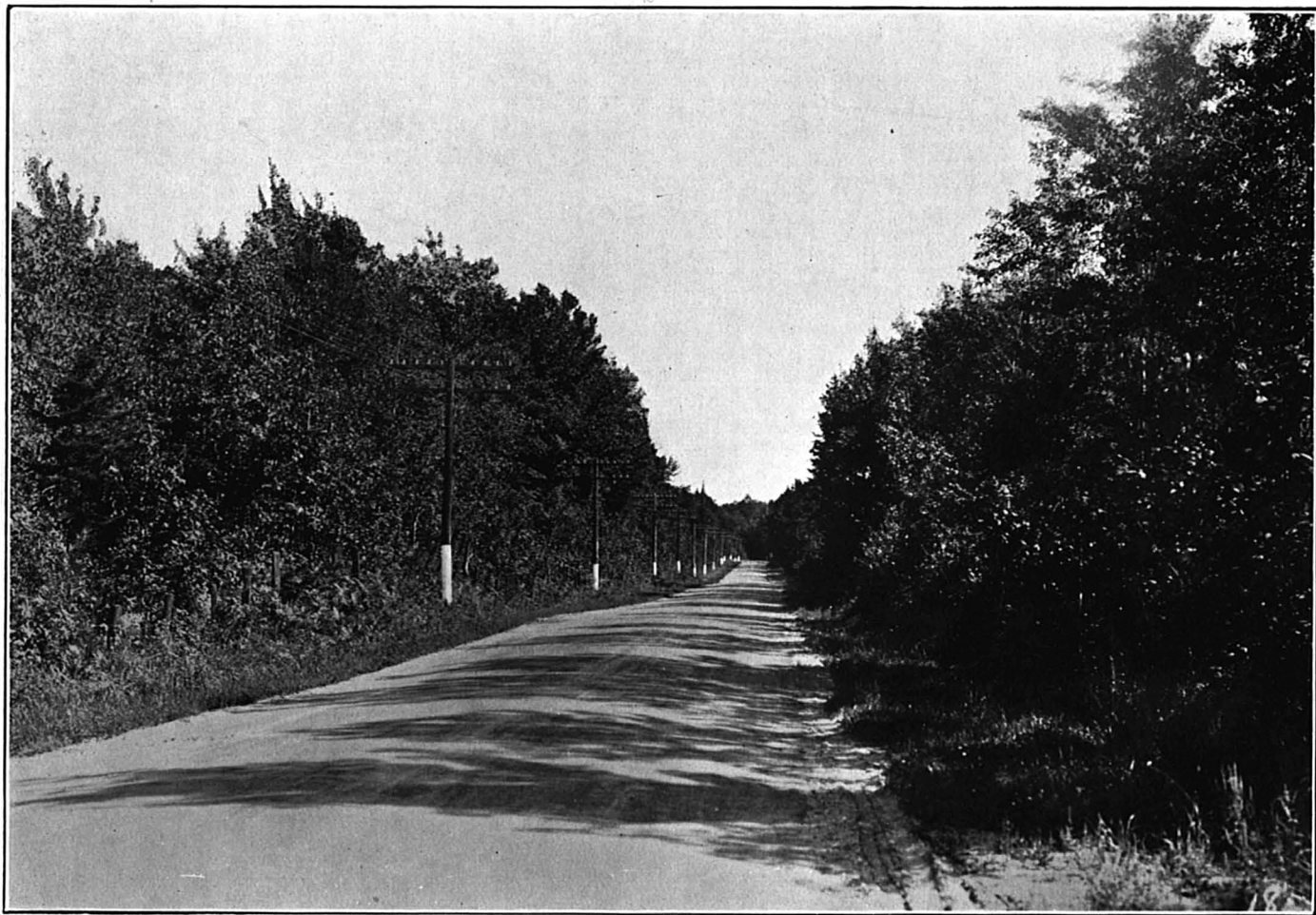
MAINTENANCE OF MUNICIPAL ROADS UNDER DIRECT CON- TROL OF THE DEPARTMENT

List of municipalities where certain
improved roads are maintained under
the direct control of the Department.

p = parish; v = village; t = township.

The lengths are in miles.

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	SURFACE	LONGUEUR LENGTH
ARGENTEUIL.....	Chatham, c. (t).....	Gravier—Gravel.....	3.674
	Grenville, v.....	Macadam.....	2.130
	St-Jérusalem, p.....	Gravier—Gravel.....	11.604
	St-Jérusalem, p.....	Macadam.....	1.503
ARTHABASKA.....	Arthabaskaville.....	Macadam.....	1.799
BAGOT.....	Acton Vale, ville (town).....	Gravier—Gravel.....	1.152
	Acton Vale, ville (town).....	Macadam.....	0.192
	St-André-d'Acton, p.....	Gravier—Gravel.....	1.548
	St-Hugues, p.....	Macadam.....	1.522
	St-Hugues, v.....	Macadam.....	0.606
	St-Pie, v.....	Gravier—Gravel.....	0.990
	St-Pie, v.....	Macadam.....	0.838
BEAUCE.....	Metgermette-Nord, c. (t).....	Gravier—Gravel.....	4.100
	Ste-Marie-de-Beauce, v.....	Macadam.....	0.299
BEAUHARNOIS.....	Beauharnois, ville (town).....	Macadam.....	0.462
	Nouveau-Salaberry, v.....	Macadam.....	5.484
	Ste-Cécile-de-Valleyfield, p.....	Macadam.....	6.055
	Ste-Cécile, v.....	Macadam.....	0.286
	Ste-Cécile, v.....	Mac. bit.—Bit. mac....	0.422
	St-Etienne-de-Beauharnois, p..	Gravier—Gravel.....	3.091
	St-Louis-de-Gonzague, p.....	Macadam.....	17.718
	St-Stanislas-de-Kostka, p.....	Gravier—Gravel.....	0.327
	St-Stanislas-de-Kostka, p.....	Macadam.....	17.197
	St-Stanislas-de-Kostka, p.....	Béton—Concrete.....	0.523
	St-Timothée, p.....	Gravier—Gravel.....	1.273
	St-Timothée, p.....	Macadam.....	17.166
	St-Timothée, v.....	Macadam.....	0.290



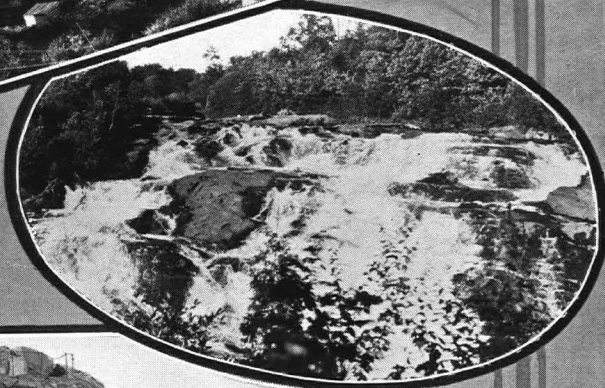
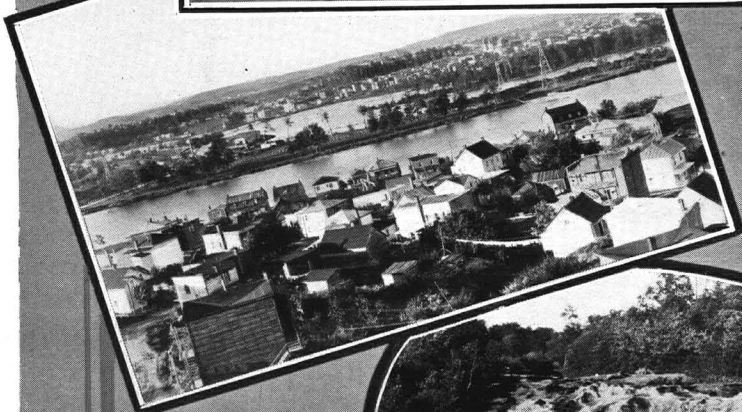
TROIS-RIVIÈRES-GRAND'MÈRE—Saint-Louis-de-France

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	SURFACE	LONGUEUR LENGTH
BELLECHASSE.....	St-Charles-Borromée, p.....	Gravier—Gravel.....	3.310
	St-Charles-Borromée, p.....	Macadam.....	3.853
	St-Charles-de-Bellechasse, v....	Macadam.....	0.807
BERTHIER.....	St-Barthélémy, p.....	Gravier—Gravel.....	2.690
	St-Barthélémy, p.....	Macadam.....	1.696
BROME.....	Adamsville, v.....	Gravier—Gravel.....	1.424
	Brome, c. (t).....	Gravier—Gravel.....	0.818
	Brome, v.....	Gravier—Gravel.....	3.403
	Farnham, c. (t), partie est, east part.....	Gravier—Gravel.....	3.890
	Farnham-Est, v.....	Gravier—Gravel.....	1.597
CHAMBLY.....	Boucherville, p.....	Macadam.....	20.883
	Boucherville, v.....	Macadam.....	2.077
	Chambly-Bassin, v.....	Macadam.....	1.433
	Chambly-Canton, v.....	Macadam.....	0.175
	Corporation du comté de Cham- bly.....	Gravier—Gravel.....	1.523
	Corporation du comté de Cham- bly.....	Macadam.....	0.484
	Greenfield-Park, ville (town)...	Gravier—Gravel.....	0.246
	Greenfield-Park, ville (town)...	Macadam.....	1.340
	Greenfield-Park, ville (town)...	Béton—Concrete.....	0.185
	Montréal-Sud, ville (town)....	Mac. bit.—Bit. mac..	1.068
	St-Antoine-de-Longueuil, p....	Macadam.....	6.903
	St-Antoine-de-Longueuil, p....	Mac. bit.—Bit. mac..	0.867
	St-Basile-le-Grand, p.....	Macadam.....	4.899
	St-Bruno-de-Montarville, p....	Gravier—Gravel.....	3.734
	St-Bruno-de-Montarville, p....	Macadam.....	4.812
	St-Hubert, p.....	Macadam.....	8.717
CHAMPLAIN.....	St-Frs.-Xavier-de-Batiscan, p..	Macadam.....	0.780
	Ste-Geneviève-de-Batiscan, p...	Gravier—Gravel.....	3.550
	Ste-Thècle, v.....	Macadam.....	1.088
	St-Tite, ville (town).....	Macadam.....	1.736
	St-Tite, p.....	Gravier—Gravel.....	7.941
CHARLEVOIX.....	Baie-Saint-Paul, v.....	Gravier—Gravel.....	1.042
	Conseil de comté "A".....	Gravier—Gravel.....	0.284
	Conseil de comté "A".....	Macadam.....	0.660
	La Malbaie, v.....	Gravier—Gravel.....	0.643
	La Malbaie, v.....	Macadam.....	1.424
	Pointe-au-Pic, v.....	Gravier—Gravel.....	1.192
	Pointe-au-Pic, v.....	Macadam.....	2.590
	St-Etienne-de-la-Malbaie, p....	Gravier—Gravel.....	5.237

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	SURFACE	LONGUEUR LENGTH
CHÂTEAUGUAY	Châteauguay, ville (town)	Macadam	5.166
	Châteauguay, ville (town)	Béton—Concrete	1.289
	Ormstown, v.	Macadam	0.256
	St-Antoine-Abbé, partie nord-est, p.	Gravier—Gravel	3.977
	Ste-Clotilde, p.	Gravier—Gravel	4.115
	Ste-Clotilde, p.	Macadam	3.759
	St-Jean-Chrysostôme, p.	Macadam	11.224
	St-Jean-Chrysostôme, p.	Béton—Concrete	1.108
	St-Jean-Chrysostôme, v.	Macadam	1.445
	St-Joachim-de-Châteauguay, p.	Macadam	0.647
	St-Malachie-d'Ormstown, p.	Gravier—Gravel	12.613
	St-Malachie-d'Ormstown, p.	Macadam	8.445
	Ste-Martine, p.	Macadam	0.661
	Ste-Martine, p.	Mac. bit.—Bit. mac.	0.475
	Ste-Philomène, p.	Gravier—Gravel	0.959
	Ste-Philomène, p.	Macadam	5.142
	Très-Saint-Sacrement, p.	Macadam	4.108
CHICOUTIMI	Chicoutimi, c. (t)	Gravier—Gravel	14.578
	Chicoutimi, ville (town)	Gravier—Gravel	0.758
	Ste-Anne-de-Chicoutimi, v.	Gravier—Gravel	1.534
	St-Fulgence, p.	Gravier—Gravel	12.475
	Tremblay, c. (t)	Gravier—Gravel	11.187
COMPTON	Ditton, c. (t)	Gravier—Gravel	4.148
	Scotstown, ville (town)	Gravier—Gravel	1.283
	Scotstown, ville (town)	Macadam	4.331
DEUX-MONTAGNES	L'Annonciation-d'Oka, p.	Gravier—Gravel	2.968
	L'Annonciation-d'Oka (partie nord)	Gravier—Gravel	6.585
	St-Augustin, p.	Gravier—Gravel	2.043
	St-Augustin, p.	Macadam	4.658
	St-Eustache, p.	Gravier—Gravel	1.194
	St-Eustache, p.	Macadam	14.142
	St-Eustache, p.	Béton bit.—Bit. conc.	1.400
	St-Eustache, v.	Macadam	2.114
	St-Joseph-du-Lac, p.	Gravier—Gravel	3.884
	St-Placide, p.	Gravier—Gravel	10.986
	Ste-Scholastique, p.	Macadam	9.160
	Ste-Scholastique, v.	Macadam	2.355
DORCHESTER	St-Anselme, p.	Gravier—Gravel	4.145
	St-Anselme, v.	Macadam	1.353
	Ste-Germaine-du-Lac-Etchemin, p.	Gravier—Gravel	5.179
	St-Léon-de-Standon, p.	Gravier—Gravel	6.811
	St-Odilon-de-Crambourne, p.	Gravier—Gravel	5.300
	Watford-Ouest, c. (t)	Gravier—Gravel	7.817

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	SURFACE	LONGUEUR LENGTH
DRUMMOND.....	St-Cyrille-de-Wendover, v.....	Macadam.....	1.379
	St-Germain-de-Grantham, p....	Gravier—Gravel.....	0.947
HULL.....	Maniwaki, c. (t).....	Gravier—Gravel.....	1.692
HUNTINGDON.....	Dundee, c. (t).....	Gravier—Gravel.....	0.684
	Dundee, c. (t).....	Macadam.....	8.665
	Elgin, c. (t).....	Gravier—Gravel.....	5.578
	Elgin, c. (t).....	Macadam.....	27.186
	Franklin, c. (t).....	Gravier—Gravel.....	14.900
	Godmanchester, c. (t).....	Gravier—Gravel.....	23.892
	Godmanchester, c. (t).....	Macadam.....	10.738
	Godmanchester, c. (t).....	Béton—Concrete.....	0.198
	Havelock, c. (t).....	Gravier—Gravel.....	3.055
	Havelock, c. (t).....	Macadam.....	1.610
	Hemmingford, c. (t).....	Macadam.....	8.613
	Hemmingford, v.....	Mac. bit.—Bit. mac..	1.252
	Hinchinbrook, c. (t).....	Gravier—Gravel.....	2.386
	Hinchinbrook, c. (t).....	Macadam.....	29.522
	Hinchinbrook, c. (t).....	Béton—Concrete.....	0.554
	Huntingdon, ville (town).....	Macadam.....	5.323
	Ste-Barbe, p.....	Gravier—Gravel.....	2.963
	Ste-Barbe, p.....	Macadam.....	5.250
IBERVILLE.....	Iberville, ville (town).....	Macadam.....	1.583
	St-Athanase-de-Bleury, p.....	Gravier—Gravel.....	1.985
	St-Georges-de-Henryville, p....	Macadam.....	1.500
	St-Sébastien, p.....	Macadam.....	2.272
JACQUES-CARTIER..	Beaconsfield, ville (town).....	Mac. bit.—Bit. mac..	1.981
	Lachine, cité (city).....	Macadam.....	0.195
	La Salle, ville (town).....	Mac. bit.—Bit. mac..	4.563
	Roxboro, ville (town).....	Macadam.....	0.747
	Saraguay, v.....	Mac. bit.—Bit. mac..	1.380
	Senneville, v.....	Mac. bit.—Bit. mac..	4.236
	Ste-Geneviève, p.....	Macadam.....	9.495
	Ste-Geneviève, v.....	Macadam.....	0.669
	Ste-Geneviève-de-Pierrefonds, v.	Macadam.....	0.967
JOLIETTE.....	St-Laurent, p.....	Macadam.....	1.280
	St-Thomas-de-Joliette, p.....	Gravier—Gravel.....	12.576
LAC-SAINT-JEAN....	Roberval, p.....	Gravier—Gravel.....	5.310
	St-Gédéon, v.....	Gravier—Gravel.....	1.732
LAPRAIRIE.....	Delson, v.....	Macadam.....	0.678
	Delson, v.....	Mac. bit.—Bit. mac..	0.410
	St-Constant, p.....	Macadam.....	5.011
	St-Constant, p.....	Mac. bit.—Bit. mac..	2.539
	St-Isidore, p.....	Gravier—Gravel.....	0.500

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	SURFACE	LONGUEUR LENGTH
LAPRAIRIE (con.)	St-Isidore, p.	Macadam	5.388
	St-Mathieu, p.	Macadam	4.346
LAVAL	Conseil du comté de Laval	Macadam	5.171
	L'Abord-à-Plouffe, v.	Macadam	1.966
	Laval-de-Montréal, ville (town)	Macadam	0.729
	Laval-des-Rapides, ville (town)	Macadam	0.514
	Montréal, cité (city)	Macadam	0.247
	Montréal-Est, ville (town)	Macadam	1.922
	Montréal-Nord, ville (town)	Macadam	3.709
	Pointe-aux-Trembles, ville (town)	Béton bit.—Bit. conc..	0.849
	Pont-Viau	Macadam	0.306
	Ste-Dorothée, p.	Macadam	3.937
	Ste-Dorothée, p.	Mac. bit.—Bit. mac..	5.156
	St-Elzéar, p.	Macadam	5.984
	St-François-de-Sales, p.	Macadam	12.137
	St-Joseph de-la-Rivière-des- Prairies, p.	Macadam	8.065
	St-Léonard-de-Port-Maurice, p.	Macadam	3.595
	St-Léonard-de-Port-Maurice, ville (town)	Macadam	2.329
	St-Martin, p.	Macadam	17.101
	St-Martin, p.	Mac. bit.—Bit. mac..	0.973
	Ste-Rose, p.	Macadam	3.265
	Ste-Rose-Ouest, p.	Macadam	13.193
	St-Vincent-de-Paul, p.	Macadam	18.393
	St-Vincent-de-Paul, p.	Mac. bit.—Bit. mac..	1.159
LÉVIS	Charny, v.	Gravier—Gravel	1.404
	Charny, v.	Macadam	1.863
	Rivière-Boyer	Gravier—Gravel	3.111
	Ste-Hélène-de-Breakeyville, p.	Gravier—Gravel	3.481
	Ste-Hélène-de-Breakeyville, p.	Macadam	1.156
	St-Henri-de-Lauzon, v.	Gravier—Gravel	0.327
	St-Jean-Chrysostôme, p.	Gravier—Gravel	1.212
	St-Romuald-d'Etchemin, p.	Gravier—Gravel	3.640
	St-Romuald-d'Etchemin, p.	Macadam	1.488
L'ISLET	Ashford, c. (t)	Gravier—Gravel	9.005
	Bon-Secours, v.	Macadam	0.218
	L'Islet, p.	Gravier—Gravel	1.131
	L'Islet, p.	Macadam	1.580
	St-Cyrille, p.	Gravier—Gravel	11.082
	St-Eugène, p.	Gravier—Gravel	3.833
	Ste-Perpétue, p.	Gravier—Gravel	7.156
MASKINONGÉ	St-Antoine-de-la-Rivière-du- Loup, p.	Mac. bit.—Bit. mac..	0.735

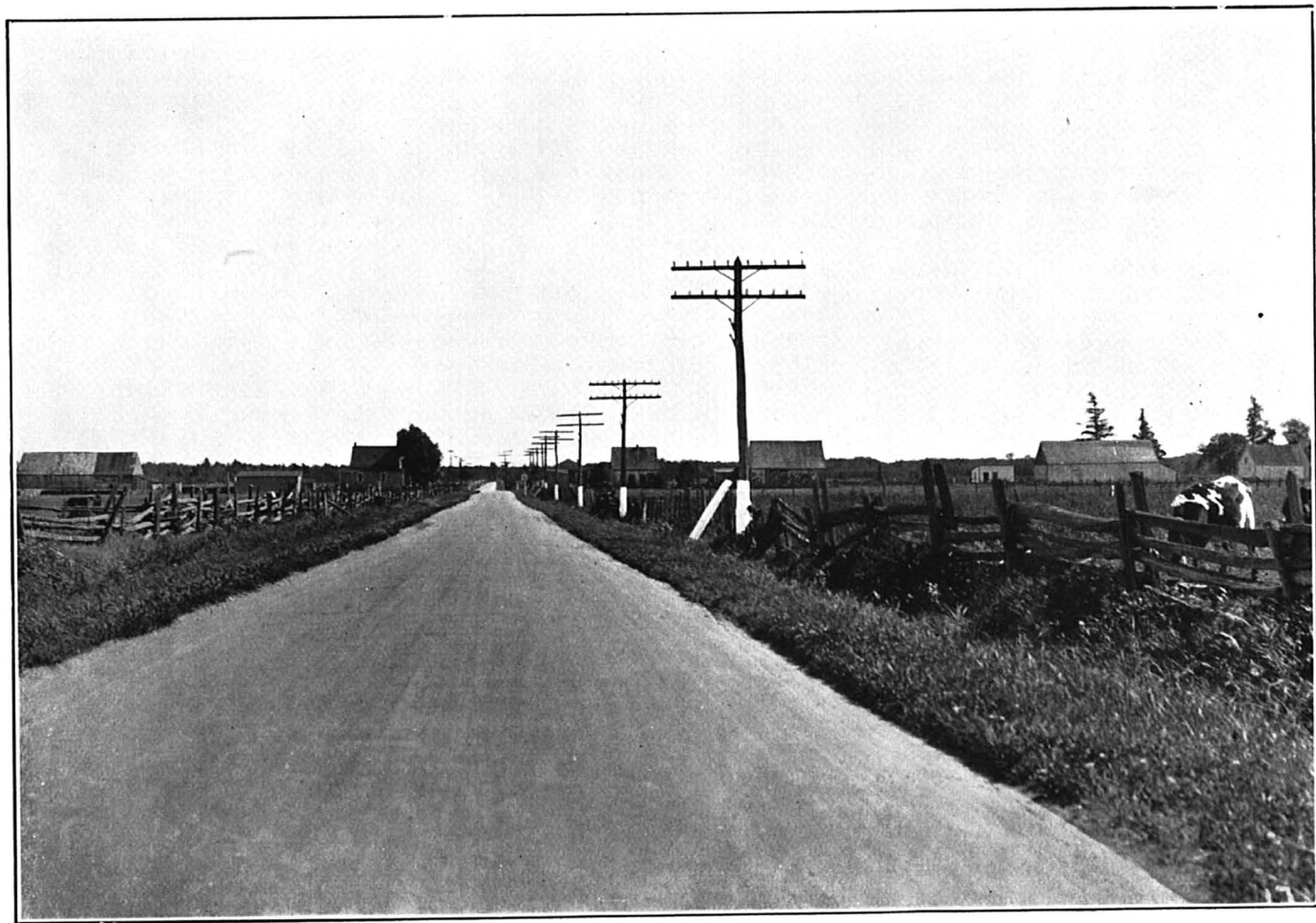


1. La route Trois-Rivières-Grand'Mère près de St-Louis-de-France; 2. Vue générale de Shawinigan; 3. Chutes près de Shawinigan; 4. "La Grand'Mère," rocher dont la ville de Grand'Mère tire son nom.

1. The Trois Rivières-Grand'Mère Highway near St. Louis de France; 2. The city of Shawinigan Falls; 3. Falls near Shawinigan; 4. Rock showing the profile of a grandmother, and which gave its name to the city of Grand'Mère.

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	SURFACE	LONGUEUR LENGTH
MATAPÉDIA.....	St-Benoît-Joseph-Labre- d'Amqui, v.	Gravier—Gravel.....	0.147
	St-Benoît-Joseph-Labre- d'Amqui, v.	Macadam.....	1.132
MÉGANTIC.....	Bernierville, v.	Gravier—Gravel.....	0.382
	Bernierville, v.	Macadam.....	1.686
	Inverness, c. (t).....	Gravier—Gravel.....	5.032
	Inverness, v.	Gravier—Gravel.....	2.009
	Plessisville, v.	Macadam.....	1.384
	Somerset-Sud, c. (t).....	Macadam.....	2.382
MONTCALM.....	Lussier, c. (t).....	Gravier—Gravel.....	6.020
	St-Théodore-de-Chertsey, p.	Gravier—Gravel.....	7.250
	Rawdon, p.	Gravier—Gravel.....	8.000
	Wexford, c. (t).....	Gravier—Gravel.....	6.500
MISSISQUOI.....	Clarenceville, v.	Gravier—Gravel.....	1.335
	Dunham, c. (t).....	Gravier—Gravel.....	1.390
	Philipsburg, v.	Gravier—Gravel.....	4.866
	Sweetsburg, v.	Gravier—Gravel.....	0.788
MONTMAGNY.....	Cap-St-Ignace, p.	Gravier—Gravel.....	14.529
MONTMORENCY.....	Beaulieu, v. (I.O.).....	Gravier—Gravel.....	2.525
	Beaulieu, v. (I.O.).....	Macadam.....	1.258
	St-Joachim, p.	Macadam.....	0.555
	St-Laurent, p. (I.O.).....	Gravier—Gravel.....	8.110
	St-Pierre, p. (I.O.).....	Gravier—Gravel.....	6.308
NAPIERVILLE.....	St-Cyprien-de-Léry, p.	Gravier—Gravel.....	3.696
	St-Edouard, p.	Macadam.....	4.670
	St-Patrice-de-Sherrington, p.	Macadam.....	4.798
	St-Rémi, p.	Gravier—Gravel.....	1.683
	St-Rémi, p.	Macadam.....	6.332
	St-Rémi, v.	Macadam.....	0.359
NICOLET.....	St-Léonard-d'Aston, v.	Gravier—Gravel.....	0.614
PAPINEAU.....	Papineauville, v.	Macadam.....	1.201
	Pointe-à-Gatineau, v.	Macadam.....	1.283
	St-André-Avellin, p.	Gravier—Gravel.....	6.574
	St-André-Avellin, v.	Gravier—Gravel.....	1.295
	Ste-Angélique, p.	Gravier—Gravel.....	2.699
	Templeton-Est.....	Gravier—Gravel.....	3.230
	Templeton-Ouest.....	Gravier—Gravel.....	2.153
	Templeton-Nord.....	Gravier—Gravel.....	2.551
	Templeton, v.	Gravier—Gravel.....	1.261

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	SURFACE	LONGUEUR LENGTH
PORTNEUF	Cap-Santé	Macadam	5.235
	Deschambault, p.	Macadam	3.040
	Grondines, p.	Macadam	4.307
	Grondines, v.	Macadam	1.479
	Pont-Rouge, v.	Macadam	3.131
	Portneuf, v.	Macadam	1.050
	St-Augustin, p.	Macadam	2.745
	St-Basile, p.	Macadam	9.128
	St-Casimir, v.	Macadam	3.603
	St-Casimir, v.	Béton—Concrete	0.380
	St-Casimir-Est, v.	Gravier—Gravel	0.379
	St-Casimir-Est, v.	Macadam	1.480
QUÉBEC	St-Marc-des-Carrières, v.	Macadam	3.755
	St-Raymond, v.	Macadam	2.836
	Beauport, ville (town)	Gravier—Gravel	1.324
	Beauport-Est, v.	Gravier—Gravel	0.947
	Charlesbourg, p.	Macadam	4.440
	Charlesbourg, v.	Macadam	1.533
	Charlesbourg, v.	Mac. bit.—Bit. mac.	3.327
	Château-d'Eau, ville (town)	Macadam	1.048
	Giffard, v.	Gravier—Gravel	0.175
	L'Ancienne-Lorette, p.	Macadam	9.295
	Loretteville, v.	Macadam	3.474
	N.-D.-des-Laurentides, p.	Gravier—Gravel	3.598
	N.-D.-des-Laurentides, p.	Macadam	9.165
	Petite-Rivière	Macadam	1.761
	Québec-Ouest, ville (town)	Macadam	1.004
	St-Ambroise, p.	Gravier—Gravel	4.626
	St-Ambroise, p.	Macadam	3.379
	St-Colomb-de-Sillery, p.	Macadam	10.111
RICHMOND	St-Dunstan-du-Lac-Beauport, p.	Macadam	2.076
	Ste-Foye, p.	Gravier—Gravel	3.679
	Ste-Foye, p.	Macadam	4.548
	Asbestos, v.	Gravier—Gravel	3.300
	Danville, v.	Gravier—Gravel	0.463
	Kingsbury, v.	Gravier—Gravel	2.532
RIMOUSKI	Melbourne, c. (t)	Gravier—Gravel	7.722
	Melbourne, v.	Gravier—Gravel	0.903
	Shipton, c. (t)	Gravier—Gravel	2.453
	Luceville, v.	Gravier—Gravel	1.765
	Ste-Luce-de-Lessard, p.	Gravier—Gravel	2.042
ROUVILLE	St-Hilaire, p.	Gravier—Gravel	7.752
	St-Hilaire, v.	Gravier—Gravel	3.954
	St-Mathias, p.	Gravier—Gravel	6.631



TROIS-RIVIÈRES-GRAND'MÈRE—Saint-Louis-de-France

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	SURFACE	LONGUEUR LENGTH
SOULANGES.....	Comté de Soulanges.....	Macadam.....	1.382
	Coteau-du-Lac, v.....	Macadam.....	1.294
	Coteau-Landing, v.....	Macadam.....	0.138
	Coteau-Station, v.....	Macadam.....	0.971
	St-Clet, p.....	Gravier—Gravel.....	1.566
	St-Clet, p.....	Macadam.....	3.477
	St-Clet, v.....	Gravier—Gravel.....	0.199
	St-Clet, v.....	Macadam.....	0.265
	St-Ignace-du-Coteau-du-Lac, p.....	Macadam.....	0.406
	St-Joseph-de-Soulanges, p.....	Macadam.....	6.644
	St-Joseph-de-Soulanges, v.....	Macadam.....	0.515
STANSTEAD.....	Barnston, c. (t).....	Gravier—Gravel.....	10.070
	Coaticook, ville (town).....	Gravier—Gravel.....	0.967
	Hatley-Ouest, c. (t).....	Gravier—Gravel.....	3.323
	Stanstead-Plain, v.....	Gravier—Gravel.....	0.904
	Stanstead-Plain, v.....	Macadam.....	0.825
ST-HYACINTHE.....	St-Charles-de-la-Rivière-Cham- bly, p.....	Gravier—Gravel.....	4.079
	St-Charles-sur-Richelieu, v.....	Gravier—Gravel.....	0.971
ST-MAURICE.....	St-Barnabé-de-Gatineau, p.....	Gravier—Gravel.....	8.508
	St-Boniface, p.....	Gravier—Gravel.....	2.201
	Yamachiche, p.....	Gravier—Gravel.....	5.224
TÉMISCOUATA.....	Bégon, c. (t).....	Gravier—Gravel.....	5.757
	Notre-Dame-du-Lac, p.....	Gravier—Gravel.....	4.432
	Rivière-du-Loup, cité (city).....	Gravier—Gravel.....	4.796
	St-Clément, p.....	Gravier—Gravel.....	4.379
	St-David-d'Es court.....	Gravier—Gravel.....	6.000
	St-Eloi, p.....	Gravier—Gravel.....	3.678
	St-Eusèbe, p.....	Gravier—Gravel.....	8.000
	St-Françoise, p.....	Gravier—Gravel.....	1.657
	St-Hubert, p.....	Gravier—Gravel.....	7.350
	St-Paul-de-la-Croix, p.....	Gravier—Gravel.....	1.500
	Trois-Pistoles, p.....	Gravier—Gravel.....	2.703
	Trois-Pistoles, ville (town).....	Gravier—Gravel.....	1.231
TERREBONNE.....	Ste-Adèle, p.....	Gravier—Gravel.....	3.437
	Ste-Agathe-des-Monts, p.....	Gravier—Gravel.....	4.894
	Ste-Agathe-des-Monts, p.....	Macadam.....	3.356
	Ste-Agathe-des-Monts, ville (town).....	Gravier—Gravel.....	5.649
	St-Louis-de-Terrebonne, p.....	Macadam.....	6.178
	Ste-Marguerite-du-Lac-Masson, p.....	Gravier—Gravel.....	3.036
	Ste-Thérèse, p.....	Gravier—Gravel.....	1.020
	Ste-Thérèse, p.....	Macadam.....	12.325

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	SURFACE	LONGUEUR LENGTH
VAUDREUIL.....	Belle-Plage, v.....	Macadam.....	0.885
	Como-Est, v.....	Macadam.....	4.619
	Dorion, ville (town).....	Macadam.....	0.639
	Hudson, v.....	Macadam.....	3.913
	Ile-Cadieux, ville (town).....	Gravier—Gravel.....	0.833
	McNaughton, v.....	Macadam.....	0.672
	Pointe-Fortune, v.....	Macadam.....	3.278
	Rigaud, ville (town).....	Macadam.....	3.009
	Ste-Jeanne-de-l'Ile-Perrot, p.....	Macadam.....	15.439
	Ste-Justine-de-Newton, p.....	Gravier—Gravel.....	3.193
	Ste-Justine-de-Newton, p.....	Macadam.....	2.254
	Ste-Madeleine-de-Rigaud, p.....	Macadam.....	12.812
	Ste-Marthe, p.....	Gravier—Gravel.....	7.372
	Ste-Marthe, p.....	Macadam.....	6.501
	St-Michel-de-Vaudreuil, p.....	Macadam.....	7.202
	Vaudreuil, v.....	Macadam.....	0.772
VERCHÈRES.....	Beloeil, ville (town).....	Macadam.....	0.262
	Beloeil, ville (town).....	Mac. bit.—Bit. mac....	2.026
	Contrecoeur, v.....	Macadam.....	0.436
	Ste-Julie, p.....	Macadam.....	8.614
	St-Marc-de-Cournoyer, p.....	Gravier—Gravel.....	9.292
	St-Mathieu-de-Beloeil, p.....	Gravier—Gravel.....	4.002
	St-Mathieu-de-Beloeil, p.....	Macadam.....	7.698
	Varennes, p.....	Macadam.....	10.291
	Varennes, v.....	Macadam.....	0.217
	Verchères, v.....	Macadam.....	1.035
	Verchères, p.....	Macadam.....	1.672
WOLFE.....	Wotton, c. (t).....	Gravier—Gravel.....	5.742
	Wottonville, v.....	Gravier—Gravel.....	2.237
YAMASKA.....	Baieville, v.....	Macadam.....	0.968
	St-Guillaume, p.....	Macadam.....	4.370
	St-Guillaume, v.....	Macadam.....	1.134
	St-Bonaventure-d'Upton, p.....	Macadam.....	2.230

SOMMAIRE PAR COMTÉ

SUMMARY PER COUNTY

Longueurs en milles.

Lengths in miles.

COMTÉ COUNTY	Longueur Entretenu Length maintained
Argenteuil.....	18.911
Arthabaska.....	1.799
Bagot.....	6.848
Beauce.....	4.399
Beauharnois.....	70.294
Bellechasse.....	7.970
Berthier.....	4.386
Brome.....	11.132
Chambly.....	59.346
Champlain.....	15.095
Charlevoix.....	13.072
Châteauguay.....	65.389
Chicoutimi.....	40.532
Compton.....	9.762
Deux-Montagnes.....	61.489
Dorchester.....	30.605
Drummond.....	2.326
Hull.....	1.692
Huntingdon.....	152.369
Iberville.....	7.340
Jacques-Cartier.....	25.513
Joliette.....	12.576
Lac-Saint-Jean.....	7.042
Laprairie.....	18.872
Laval.....	110.700
Lévis.....	17.682
L'Islet.....	34.005
Maskinongé.....	0.735
Matapédia.....	1.279
Montcalm.....	27.770
Mégantic.....	12.875
Missisquoi.....	8.379
Montmagny.....	14.529
Montmorency.....	18.756
Napierville.....	21.538
Nicolet.....	0.614
Papineau.....	22.247
Portneuf.....	42.548
Québec.....	69.510
Richmond.....	17.373
Rimouski.....	3.807
Rouville.....	18.337
Soulanges.....	16.857
Stanstead.....	16.089

COMTÉ — COUNTY	Longueur entreténue — Length maintained
St-Hyacinthe.....	5.050
St-Maurice.....	15.933
Témiscouata.....	51.483
Terrebonne.....	39.895
Vaudreuil.....	73.393
Verchères.....	45.545
Wolfe.....	7.979
Yamaska.....	8.702

LONGUEUR TOTALE } TOTAL LENGTH }	1372.369	{ milles miles
-------------------------------------	----------	-------------------

SOMMAIRE PAR GENRE DE PAVAGE

Gravier—Gravel.....	613.192
Macadam.....	720.122
Macadam bitumineux—Bituminous macadam.....	32.569
Béton de ciment—Cement concrete.....	4.237
Béton bitumineux—Bituminous concrete.....	2.249

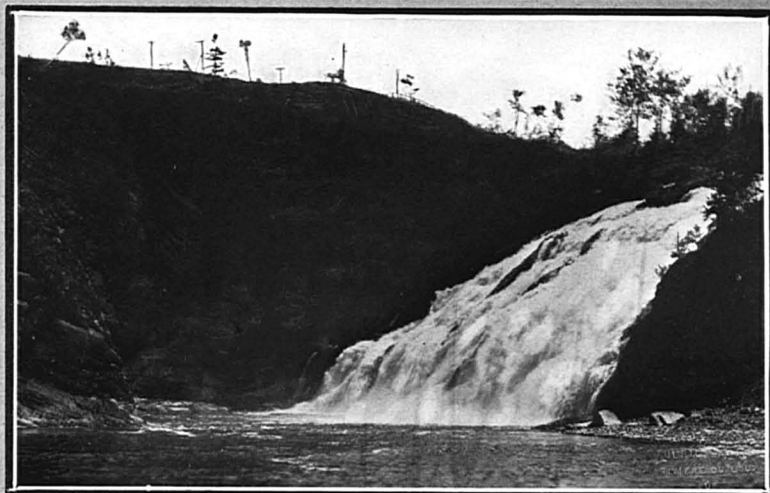
LONGUEUR TOTALE } TOTAL LENGTH }	1372.369	{ milles miles
-------------------------------------	----------	-------------------

N.-B.—Les procédures en cours au mois de novembre faisaient prévoir une longueur totale d'environ 1,450 milles pour la fin de l'année.

N.B.—Proceedings under way in November allowed to expect a total length of about 1,450 miles for the end of the year.



1



2

RIVIÈRE-DU-LOUP

1. Rue Lafontaine (route Rivière-du-Loup-Edmundston). 2. Les Grandes Chutes, près de la Rivière-du-Loup.

1. Lafontaine street (Rivière du Loup-Edmundston Highway); 2. Falls near Rivière du Loup.

CHAPITRE VII

CONDITION DES CHEMINS MUNICIPAUX AMÉLIORÉS

Tableau indiquant, pour l'ensemble des chemins municipaux de chaque comté, la proportion de ces chemins dont l'état est bon, passable ou mauvais.

—
AU 15 NOVEMBRE 1926

CHAPTER VII

CONDITION OF IMPROVED MUNICIPAL ROADS

Statement showing for the improved municipal roads of each county, the proportion of these roads in good, fair or bad condition.

—
ON NOVEMBER 15, 1926

COMTÉ — COUNTY	Longueur totale des chemins municipaux améliorés Total length of improved municipal roads Milles—Miles	CONDITION DES CHEMINS — CONDITION OF ROADS		
		POURCENTAGES—PERCENTAGES		
		Bon — Good	Passable — Fair	Mauvais — Bad
Kamouraska	214.48	100%	.....	.....
L'Islet	130.16	100%	.....	.....
Témiscouata	100.62	100%	.....	.....
Dorchester	92.53	100%	.....	.....
Montmagny	89.33	100%	.....	.....
Shefford	67.94	100%	.....	.....
Frontenac	49.58	100%	.....	.....
Brome	38.71	100%	.....	.....
Jacques-Cartier	25.53	100%	.....	.....
Rimouski	21.98	100%	.....	.....
Abitibi	7.62	100%	.....	.....
Gaspé	5.67	100%	.....	.....
Matane	1.55	100%	.....	.....
Richelieu	0.86	100%	.....	.....
Laval	108.67	99.83%	0.17%	.....
Beauharnois	70.49	99.29%	0.71%	.....
Sherbrooke	7.76	98.84%	.....	1.16%
Deux-Montagnes	111.61	98.73%	1.27%	.....
Beauce	70.91	98.19%	1.81%	.....
Bonaventure	31.51	98.00%	2.00%	.....
Bellechasse	108.65	97.15%	2.85%	.....
Wolfe	40.86	95.45%	4.09%	0.46%
Richmond	75.26	95.39%	2.18%	2.43%
Québec	105.83	94.56%	5.44%	.....
Verchères	86.78	92.35%	7.48%	0.17%
Lévis	66.22	91.81%	8.19%	.....
Montcalm	90.54	91.55%	8.45%	.....

COMTÉ — COUNTY	Longueur totale des chemins muni- cipaux améliorés — Total length of improved muni- cipal roads Milles—Miles	CONDITION DES CHEMINS — CONDITION OF ROADS POURCENTAGES—PERCENTAGES		
		Bon — Good	Passable — Fair	Mauvais — Bad
Berthier.....	58.51	91.20%	2.61%	6.19%
Stanstead.....	79.62	90.98%	2.66%	6.36%
Hull.....	77.25	90.74%	9.19%	0.07%
Terrebonne.....	47.31	90.15%	9.85%	
Papineau.....	72.12	88.62%	6.93%	4.45%
Argenteuil.....	43.06	87.53%	11.26%	1.21%
St-Hyacinthe.....	41.60	87.43%	12.57%	
Joliette.....	41.32	87.20%	12.80%	
Lac St-Jean.....	127.48	87.06%	12.94%	
Arthabaska.....	54.78	86.38%	11.89%	1.73%
Compton.....	86.18	86.15%	9.03%	4.82%
Mégantic.....	55.20	86.05%	11.05%	2.90%
Chambly.....	74.94	86.02%	10.25%	3.73%
Missisquoi.....	98.31	85.16%	13.40%	1.44%
Matapédia.....	19.56	85.00%	15.00%	
Drummond.....	42.40	84.86%	15.14%	
Bagot.....	32.57	82.53%	17.07%	0.40%
Yamaska.....	20.69	80.43%	17.25%	2.32%
Vaudreuil.....	111.44	79.89%	20.11%	
L'Assomption.....	40.57	77.96%	22.04%	
Pontiac.....	118.03	76.12%	20.70%	3.18%
Châteauguay.....	103.83	76.07%	23.80%	0.13%
Huntingdon.....	256.20	75.82%	24.18%	
St-Jean.....	24.00	75.65%	24.35%	
Soulanges.....	25.08	75.42%	24.58%	
Chicoutimi.....	94.23	74.89%	15.66%	9.45%
Portneuf.....	139.73	74.42%	25.58%	
Nicolet.....	12.64	73.26%	26.74%	
Rouville.....	114.72	72.83%	19.42%	7.75%
Maskinongé.....	11.83	71.34%	28.66%	
St-Maurice.....	21.70	70.97%	29.03%	
Laprairie.....	40.09	68.12%	17.90%	13.98%
Iberville.....	89.25	67.75%	28.93%	3.32%
Napierville.....	77.33	64.41%	35.59%	
Charlevoix.....	14.14	63.22%	36.78%	
Lotbinière.....	80.30	62.64%	30.01%	7.35%
Saguenay.....	12.15	51.02%	48.98%	
Témiscamingue.....	20.49	49.09%	44.22%	6.69%
Montmorency.....	20.88	49.09%	40.09%	10.82%
Labelle.....	12.34	40.76%	59.24%	
Champlain.....	134.29	40.65%	59.35%	

COMTÉ — COUNTY	Longueur totale des chemins muni- cipaux améliorés — Total length of improved muni- cipal roads	CONDITION DES CHEMINS — CONDITION OF ROADS		
		POURCENTAGES—PERCENTAGES		
		Bon — Good	Passable — Fair	Mauvais — Bad
LONGUEUR TOTALE TOTAL LENGTH	Milles—Miles 4,607.61			
Moyenne générale au 15 novembre 1926. General average on Nov- ember 15th, 1926		84.16%	14.12%	1.72%
1922 (1 nov)		82 %	9 %	9 %
1923 "		86 %	10 %	4 %
1924 "		82 %	16 %	2 %
1925 "		89.19%	9.45%	1.36%
1926 (15 nov.)		84.16%	14.12%	1.72%

CHAPITRE VIII

RENOUVELLEMENTS DE SURFACES

p = paroisse; v = village; c = canton.

Les longueurs sont en milles.

G = gravier; M = macadam; B = béton;
BB = béton bitumineux; MB = macadam bitumineux.

CHAPTER VIII

RESURFACING

p = parish; v = village; c = township.

The lengths are in miles.

G = gravel; M = macadam; C = concrete;
BC = bituminous concrete;
BM = bituminous macadam.

SUR LES ROUTES PROVINCIALES ET RÉGIONALES

ON PROVINCIAL AND REGIONAL HIGHWAYS

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Vieux pavage Old pavement	Nouveau pavage New pavement	Longueur Length
MONTREAL-SHERBROOKE				
ROUVILLE.....	Ste-Marie-de-Monnoir, p.....	G	B-C	1.20
	Ste-Angèle-de-Monnoir, p....	G	B-C	0.12
	St-Michel-de-Rougemont, p...	G	B-C °	2.80
	St-Césaire, p.....	G	B-C	0.80
MONTREAL-QUEBEC				
PORTNEUF.....	St-Augustin, p.....	M	BB-BC	0.29
	St-Jean-Bte.-des-Ecureuils, p..	M	BB-BC	2.10
	Donnacona, v.....	M	BB-BC	1.00
	Cap-Santé, p.....	M	BB-BC	0.79
CHAMPLAIN.....	Champlain, p.....	M	BB-BC	1.93
	Ste-Marthe-du-Cap-de-la Madeleine, p.....	M	BB-BC	0.99
ST-AURICE.....	Pointe-du-Lac, p.....	M	BB-BC	1.75
	Yamachiche, p.....	M	BB-BC	5.34
	Yamachiche, v.....	M	BB-BC	0.39
MASKINONGÉ.....	St-Antoine-de-la-Rivière-du-Loup, p.....	M	BB-BC	3.31
MONTREAL-MALONE				
CHATEAUGUAY.....	St-Joachim, p.....	M	M	1.84
	Ste-Philomène, p.....	M	M	2.04
	Ste-Philomène, p.....	M	BB-BC	1.85

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Vieux pavage Old pavement	Nouveau pavage New pavement	Longueur Length
BEAUCEVILLE-SHERBROOKE				
SHERBROOKE.....	Lennoxville, ville (town).....	M	BB-BC	0.06
MONTREAL-OTTAWA via HULL				
DEUX-MONTAGNES.	St-Eustache, p.....	M	M	2.33
EDOUARD VII				
LAPRAIRIE.....	St-Philippe, p.....	M	BB-BC	2.10
	St-Philippe, p.....	MB-BM	BB-BC	0.25
	St-Jacques-le-Mineur, p.....	MB-BM	BB-BC	1.00
	St-Jacques-le-Mineur, p.....	M	BB-BC	6.54
NAPIERVILLE.....	St-Cyprien-de-Léry, p.....	M	BB-BC	5.00
	Napierville, v.....	M	BB-BC	0.42
ST-JEAN.....	N.-D.-du-Mont-Carmel, p....	M	BB-BC	3.18
	Lacolle, v.....	MB-BM	BB-BC	1.00
LÉVIS-SHERBROOKE				
RICHMOND.....	Danville, v.....	G	BB-BC	0.10
SHERBROOKE-DERBY LINE				
SHERBROOKE.....	Lennoxville, ville (town).....	M	BB-BC	2.18
QUÉBEC-SAINT-SIMÉON				
QUÉBEC.....	Beauport, ville (town).....	M	BB-BC	1.43
	Beauport-Est, v.....	M	BB-BC	0.80
	Courville, ville (town).....	M	BB-BC	0.92
HULL-AYLMER				
HULL.....	Hull-Sud, c. (t).....	M	M	1.56
TROIS-RIVIÈRES-GRAND'MÈRE				
CHAMPLAIN.....	N.-D.-du-Mont-Carmel.....	G	M	1.54
	N.-D.-de-la-Présentation- d'Almaville.....	G	M	0.95
ST-MAURICE.....	Ste-Flore, p.....	G	M	4.23
	Ste-Flore-Est.....	G	M	1.06
LACOLLE-KNOWLTON				
MISSISQUOI.....	St-Thomas-de-Foucault, p....	M	G	1.00
	Clarenceville, v.....	M	G	1.08
	St-Georges-de-Clarenceville, p.	M	G	0.83

SOMMAIRE PAR ROUTE

Longueurs en milles

ROUTES

HIGHWAYS

1. Montréal-Sherbrooke.....	4.92
2. Montréal-Québec.....	17.89
4. Montréal-Malone.....	5.73
6. Beauceville-Sherbrooke.....	0.06
8. Montréal-Ottawa via Hull.....	2.33
9. Edouard VII.....	19.49.
10. Lévis-Sherbrooke.....	0.10
13. Sherbrooke-Derby Line.....	2.18
15. Québec-Saint-Siméon.....	3.15
17. Hull-Aylmer.....	1.56
19. Trois-Rivières-Grand'Mère.....	7.78
26. Lacolle-Knowlton.....	2.91
27. Montréal-Toronto.....	20.12

SUMMARY PER HIGHWAY

Lengths in miles

Longueur

Length

SOMMAIRE PAR GENRE DE
PAVAGE

Longueurs en milles

SUMMARY PER KIND OF
PAVEMENT

Lengths in miles

Gravier—Gravel.....	2.91
Macadam.....	25.42
Béton—Concrete.....	4.92
Béton bitumineux—Bituminous concrete.....	54.97

TOTAL.....	88.22	milles
		miles

COMTÉ

MUNICIPALITÉ

Vieux
pavageNouveau
pavage

Lon-

COUNTY

MUNICIPALITY

Old
pavementNew
pavementgueur
Length

MONTREAL-TORONTO

JACQUES-CARTIER:	Dorval, ville (town).....	MB-BM	BB-BC	3.35
	Pointe-Claire, ville (town).....	MB-BM	BB-BC	3.37
	Beaconsfield, ville (town).....	MB-BM	BB-BC	3.53
VAUDREUIL.....	Ste-Jeanne-de-l'Ile-Perrot, p..	M	M	2.63
SOULANGES.....	St-Zotique, p.....	G	M	4.06
	St-Zotique, v.....	G	M	0.88
	Ste-Claire-d'Assise, p.....	G	M	2.30

SUR LES
CHEMINS MUNICIPAUX EN-
TRETENUS EN RÉGIE

ON
ROADS UNDER DIRECT CON-
TROL OF THE DEPARTMENT

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Vieux pavage Old pavement	Nouveau pavage New pavement	Lon- gueur Length
CHAMBLY.....	Chambly-Bassin, v.....	M	M	0.30
DEUX-MONTAGNES.....	St-Augustin, p.....	M	M	2.04
HUNTINGDON.....	Elgin, c. (t).....	M	G	6.00
	Godmanchester, c. (t).....	M	G	0.25
	Havelock, c. (t).....	M	G	1.61
	St-Anicet.....	M	G	1.00
	Dundee, c. (t).....	M	G	0.46
IBERVILLE.....	St-Sébastien, p.....	M	G	0.23
JACQUES-CARTIER.....	Lasalle, ville (town).....	M	M	0.10
	Ste-Geneviève, v.....	M	M	0.10
LAVAL.....	St-Martin, p.....	M	M	0.34
	St-Vincent-de-Paul, p.....	M	M	0.10
PAPINEAU.....	Papineauville, v.....	M	G	1.21
PORTNEUF.....	Cap-Santé, p.....	M	M	2.13
	St-Basile, p.....	M	G	3.86
QUÉBEC.....	Ste-Foye, p.....	M	M	1.42
TERREBONNE.....	Ste-Thérèse, p.....	M	M	3.56
VAUDREUIL.....	Ste-Jeanne-de-l'Ile-Perrot, p..	M	M	2.52
	Como-Est, v.....	M	G	1.05
YAMASKA.....	St-Guillaume, v.....	M	M	1.13
	St-Guillaume, p.....	M	M	2.16

SOMMAIRE PAR COMTÉ

Longueurs en milles

COMTÉ
—
COUNTY

SUMMARY PER COUNTY

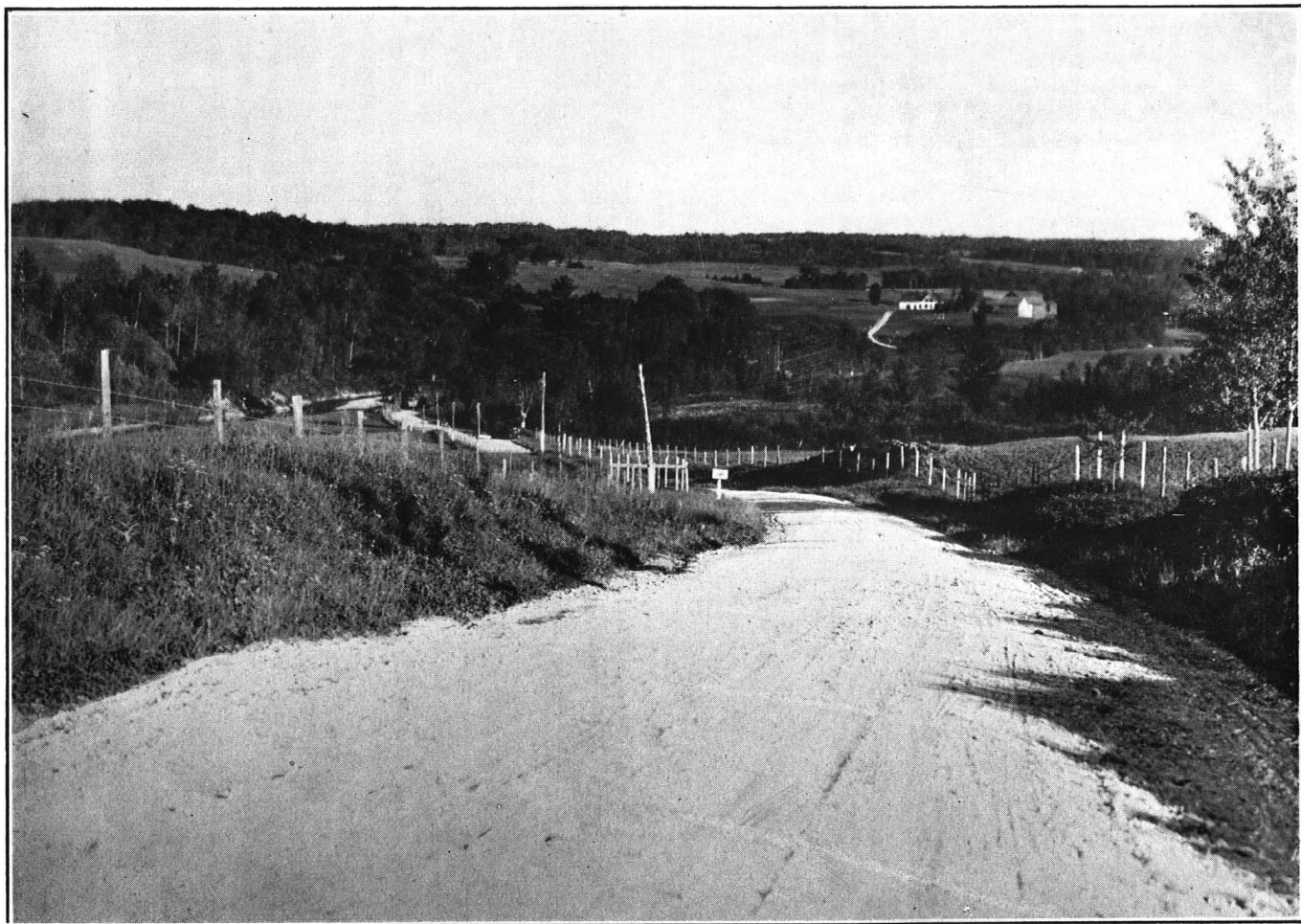
Lengths in miles

Longueur
Entretenu
—
Length
maintained

Chambly.....	0.30
Deux-Montagnes.....	2.04
Huntingdon.....	9.32
Iberville.....	0.23
Jacques-Cartier.....	0.20
Laval.....	0.44
Papineau.....	1.21
Portneuf.....	5.99
Québec.....	1.42
Terrebonne.....	3.56
Vaudreuil.....	3.57
Yamaska.....	3.29

SOMMAIRE PAR GENRE DE
PAVAGESUMMARY PER KIND OF
PAVEMENT

Gravier—Gravel.....	15.67
Macadam.....	15.90
Longueur totale.....	31.57 milles
Total length.....	miles



BEAUCEVILLE-SHERBROOKE—Ascot

SUR LES CHEMINS MUNICIPAUX ORDINAIRES		ON ORDINARY MUNICIPAL ROADS		
COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Vieux pavage Old pavement	Nouveau pavage New pavement	Lon- gueur — Length
BAGOT.....	St-Pie, v.....	M	M	0.84
DRUMMOND.....	Wendover & Simpson, c. (t)...	M	G	0.65
FRONTENAC.....	Lambton, p.....	M	G	0.87
HUNTINGDON.....	Dundee, c. (t).....	M	G	1.75
	Huntingdon, ville (town).....	M	M	0.48
RICHMOND.....	Danville, v.....	M	BB-BC	0.10
ROUVILLE.....	Ste-Angèle-de-Monnoir, p....	M	G	0.38
SHERBROOKE.....	Waterville, v.....	M	G	0.20
TERREBONNE.....	Ste-Thérèse, ville (town).....	M	M	1.31
VAUDREUIL.....	St-Rédempteur, p.....	M	G	1.59

SOMMAIRE PAR COMTÉ

Longueurs en milles

COMTÉ COUNTY	Longueur Length
Bagot.....	0.84
Drummond.....	0.65
Frontenac.....	0.87
Huntingdon.....	2.23
Richmond.....	0.10
Rouville.....	0.38
Sherbrooke.....	0.20
Terrebonne.....	1.31
Vaudreuil.....	1.59

SUMMARY PER COUNTY

Lengths in miles

SOMMAIRE PAR GENRE DE
PAVAGE

Longueurs en milles

SUMMARY PER KIND OF PAVEMENT	Lengths in miles
Gravier—Gravel.....	5.44
Macadam.....	2.63
Béton bitumineux—Bituminous concrete.....	0.10
TOTAL.....	8.17 milles miles

CONSTRUCTION

CHAPITRE IX

CONSTRUCTION DES GRANDES ROUTES

Liste des travaux de construction exécutés sous le contrôle direct du département de la voirie, sur les grandes routes de la province, au cours de la saison de 1926.

p = paroisse; v = village; c = canton.

Les longueurs sont en milles.

CHAPTER IX

CONSTRUCTION OF MAIN TRUNK HIGHWAYS

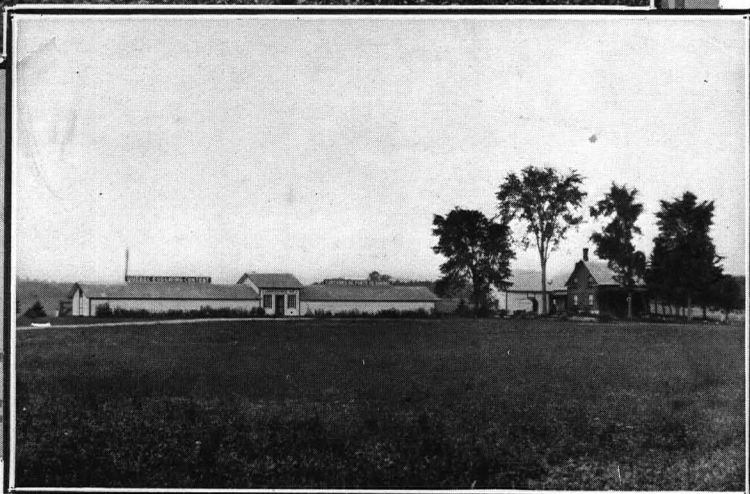
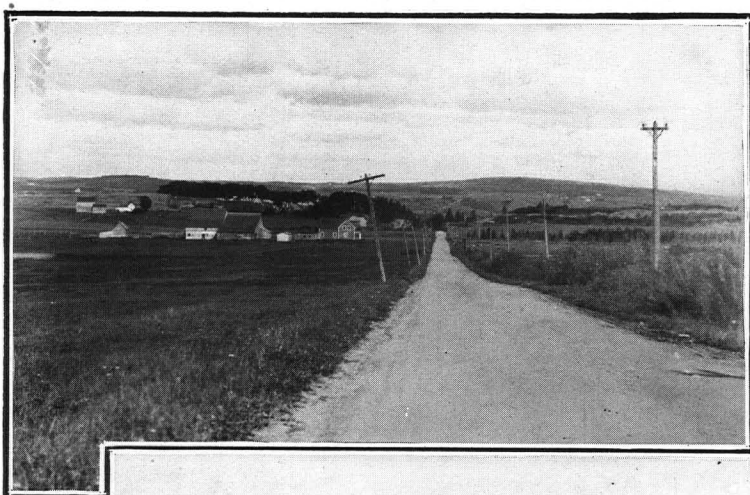
List of construction works done on the Main Trunk Highways of the Province during the season of 1926, under the direct control of the Roads Department.

p = parish; v = village; t = township.

The lengths are in miles.

COMTÉ COUNTY	ROUTE et MUNICIPALITÉ HIGHWAY and MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction — Under con- struction
LÉVIS-SAINT-LAMBERT				
NICOLET.....	St-Grégoire, p.....	Gravier—Gravel	5.71	....
	St-Jean-Bte-de-Nicolet, p.....	Gravier—Gravel	7.50	....
YAMASKA.....	St-Antoine-de-la-Baie, p.....	Gravier—Gravel	3.75	....
	St-Joseph, p.....	Gravier—Gravel	3.59	....
	St-Thomas-de-Pierreville.....	Gravier—Gravel	3.22	....
	St-François-du-Lac, p.....	Gravier—Gravel	2.50	....
	St-Gérard-Majella, p.....	Gravier—Gravel	2.13	....
	St-Michel-d'Yamaska.....	Gravier—Gravel	4.92	....
RICHELIEU	St-Robert, p.....	Gravier—Gravel	3.01	....
	St-Pierre-de-Sorel, p.....	Gravier—Gravel	2.75	....
BEAUCE-JONCTION-SHERBROOKE				
COMPTON.....	Westbury, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.89	....
LÉVIS-RIMOUSKI				
TÉMISCOUATA...	St-Jean-Bte-de-l'Ile-Verte, p...	Gravier—Gravel	5.52	....
	Trois-Pistoles, p.....	Gravier—Gravel	0.17	....
RIMOUSKI.....	Ste-Cécile-du-Bic, p.....	Gravier—Gravel	6.03	1.12
	Ste-Cécile-du-Bic, v.....	Gravier—Gravel	1.28	....
	N.-D.-du-Sacré-Coeur, p.....	Gravier—Gravel	5.01	....

COMTÉ COUNTY	ROUTE et MUNICIPALITÉ HIGHWAY and MUNICIPALITY	Nature des travaux — Nature of the works	Longueur terminée — Length completed	En cons- truction — Under con- struction
MONTREAL-OTTAWA via Hull				
PAPINEAU.....	Plaisance, p.....	Gravier—Gravel	0.78	.....
	Lochaber-Ouest.....	Gravier—Gravel	5.26	.....
	Buckingham, sud-est, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.62	.....
	L'Ange-Gardien, p.....	Gravier—Gravel	2.51	.....
	Templeton-Est, partie Est.....	Gravier—Gravel	1.45	.....
	Templeton-Est, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.29	.....
LÉVIS-SHERBROOKE				
LÉVIS.....	St-Nicolas, p.....	Gravier—Gravel	0.96	.....
	St-Nicolas-Sud, p.....	Gravier—Gravel	0.65	.....
	St-Etienne-de-Lauzon, p.....	Gravier—Gravel	1.30	.....
LOTBINIÈRE.....	St-Gilles, p.....	Gravier—Gravel	1.24	.....
	St-Agapit, p.....	Gravier—Gravel	2.46	.....
	St-Octave-de-Dosquet, p.....	Gravier—Gravel	3.63	.....
MONTREAL-MONT-LAURIER				
TERREBONNE....	Ivry-sur-le-Lac, p.....	Gravier—Gravel	3.45	.....
QUÉBEC-SAINT-SIMÉON				
CHARLEVOIX....	Cap-à-l'Aigle, v.....	Gravier—Gravel	3.70	.....
	St-Fidèle, p.....	Gravier—Gravel	10.00	.....
	St-Siméon, p.....	Gravier—Gravel	3.00	.....
	St-Siméon, v.....	Gravier—Gravel	0.50	.....
SAINT-GEORGES-LAC-FRONTIÈRE				
DORCHESTER....	Sainte-Justine, p.....	Gravier—Gravel	1.76	.....
MONTMAGNY....	St-Juste-de-Bretenières, p.....	Gravier—Gravel	3.00	.....
	St-Fabien-de-Panet, p.....	Gravier—Gravel	4.00	.....
AYLMER-CHAPEAU				
PONTIAC.....	Eardley, c. (t).....	Gravier—Gravel	14.74	.....
	Onslow-Sud, partie Est, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.53	.....
	Bristol, c. (t).....	Gravier—Gravel	4.00	.....
	Clarendon, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.41	.....
	Litchfield-Est, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.02	.....
	Litchfield-Ouest, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.91	.....
	Litchfield, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.25	.....
	Mansfield & Pontefract, c.....	Gravier—Gravel	5.35	.....



1. La route Sherbrooke-Norton Mills près de Coaticook; 2. Le lac Massawippi vu de la route Sherbrooke-Derby Line; 3. La Dominion Poultry Farm, près de Lennoxville, sur la route Beauceville-Sherbrooke.

1. The Sherbrooke-Norton Mills Highway near Coaticook; 2. Lake Massawippi, as seen from the Sherbrooke-Derby Line Highway; 3. The Dominion Poultry Farm, near Lennoxville, as seen from the Beauceville-Sherbrooke Highway.

COMTÉ — COUNTY	ROUTE et MUNICIPALITÉ — HIGHWAY and MUNICIPALITY	Nature des travaux — Nature of the works	Longueur terminée — Length completed	En cons- truction — Under con- struction
HULL-MANIWAKI-MONT-LAURIER				
HULL	Aylwin, c. (t)	Gravier—Gravel	7.37	....
	Bouchette, c. (t)	Gravier—Gravel	6.30	....
	Messines	Gravier—Gravel	8.76	....
	Kensington, c. (t)	Gravier—Gravel	6.25	....
	Aumond, c. (t)	Gravier—Gravel	15.00	....
LABELLE	Robertson & Pope, c. (t)	Gravier—Gravel	16.00	....
RIMOUSKI-MATAPÉDIA				
MATAPÉDIA	Ste-Jeanne-d'Arc, p	Gravier—Gravel	2.77	....
	Val-Brillant, v	Gravier—Gravel	0.21	....
SAINT-HYACINTHE-MELBOURNE				
BAGOT	St-Dominique	Gravier—Gravel	4.65	....
VICTORIAVILLE-WOBURN				
WOLFE	Ham-Nord	Gravier—Gravel	....	5.84
	Ham-Sud	Gravier—Gravel	....	0.68
	Garthby, c. (t)	Gravier—Gravel	....	7.80
	St-Gérard, v	Gravier—Gravel	0.97	....
FRONTENAC	Winslow-Sud, c. (t)	Gravier—Gravel	1.01	0.53
	St-Augustin-de-Woburn, p	Gravier—Gravel	1.80	....
BEAUHARNOIS-SAINT-JEAN				
CHÂTEAUGUAY	Ste-Martine, p	Gravier—Gravel	0.52	....
	St-Urbain, p	Gravier—Gravel	0.56	....
NAPIERVILLE	St-Cyprien-de-Léry, p	Gravier—Gravel	0.77	....
DRUMMONDVILLE-ANNAVILLE				
NICOLET	St-Célestin, p	Gravier—Gravel	....	3.31
VICTORIAVILLE-STE-ANGÈLE				
ARTHABASKA	St-Valère, p	Gravier—Gravel	6.02	....
NICOLET	St-Grégoire, p	Gravier—Gravel	4.35	....
	St-Célestin, p	Gravier—Gravel	....	4.07
	St-Wenceslas, p	Gravier—Gravel	2.90	....
	St-Wenceslas, v	Gravier—Gravel	0.22	....
	Ste-Eulalie, p	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Samuël, p	Gravier—Gravel	0.75	0.25

COMTÉ COUNTY	ROUTE et MUNICIPALITÉ HIGHWAY and MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction Under con- struction
RIMOUSKI-SAINTE-ANNE-DES-MONTS				
RIMOUSKI.....	Ste-Flavie, p.....	Gravier—Gravel	0.20	....
	St-Octave-de-Métis, p.....	Gravier—Gravel	2.42	....
MATANE.....	St-Jérôme-de-Matane, p.....	Gravier—Gravel	7.06	....
	St-Jérôme-de-Matane, v.....	Béton—Concrete	0.45	....
	St-Jérôme-de-Matane, v.....	Gravier—Gravel	0.82	....
TOUR DU LAC SAINT-JEAN				
LAC-ST-JEAN...	St-Méthode, p.....	Gravier—Gravel	0.32	....
	Albanel, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	6.66

SOMMAIRE PAR ROUTE

Longueurs en milles

ROUTES
—
HIGHWAYS

3. Lévis-Saint-Lambert.....
5. Beauce-Jonction-Sherbrooke.....
6. Lévis-Rimouski.....
8. Montréal-Ottawa via Hull.....
10. Lévis-Sherbrooke.....
11. Montréal-Mont-Laurier.....
15. Québec-Saint-Siméon.....
24. Saint-Georges-Lac Frontière.....
29. Aylmer-Chapeau.....
30. Hull-Maniwaki-Mont-Laurier.....
31. Rimouski-Matapédia.....
32. Saint-Hyacinthe-Melbourne.....
34. Victoriaville-Woburn.....
36. Beauharnois-Saint-Jean.....
37. Drummondville-Annaville.....
41. Victoriaville-Sainte-Angèle.....
43. Tour du lac Saint-Jean.....
44. Rimouski-Sainte-Anne-des-Monts.....

TOTAL.....

SUMMARY PER HIGHWAY

Lengths in miles

Longueur terminée	Longueur en construction
—	—
Length completed	Length under construction

39.08	.....
1.89	.....
18.01	1.12
14.91	.....
10.24	.....
3.45	.....
17.20	.....
8.76	.....
37.21	.....
59.68	.....
2.98	.....
4.65	.....
3.78	14.85
1.85	.....
.....	3.31
15.24	4.32
0.32	6.66
10.95	.....
250.20 milles	30.26 milles
miles	miles

SOMMAIRE PAR GENRE DE
PAVAGE

Gravier—Gravel.....
Béton—Concrete.....

TOTAL.....

SUMMARY PER KIND OF
PAVEMENT

249.75	30.26
0.45	.....
250.20	30.26

CHAPITRE X

CONSTRUCTION DES CHEMINS MUNICIPAUX

Liste des travaux de construction exécutés par différentes municipalités de la province, sous la direction du département de la voirie, au cours de la saison de 1926.

p = paroisse; v = village; c = canton.

Les longueurs sont en milles.

CHAPTER X

CONSTRUCTION OF MUNICIPAL ROADS

List of construction works done by different municipalities of the Province, during the season of 1926, under the direction of the Roads Department.

p = parish; v = village; t = township.

The lengths are in miles.

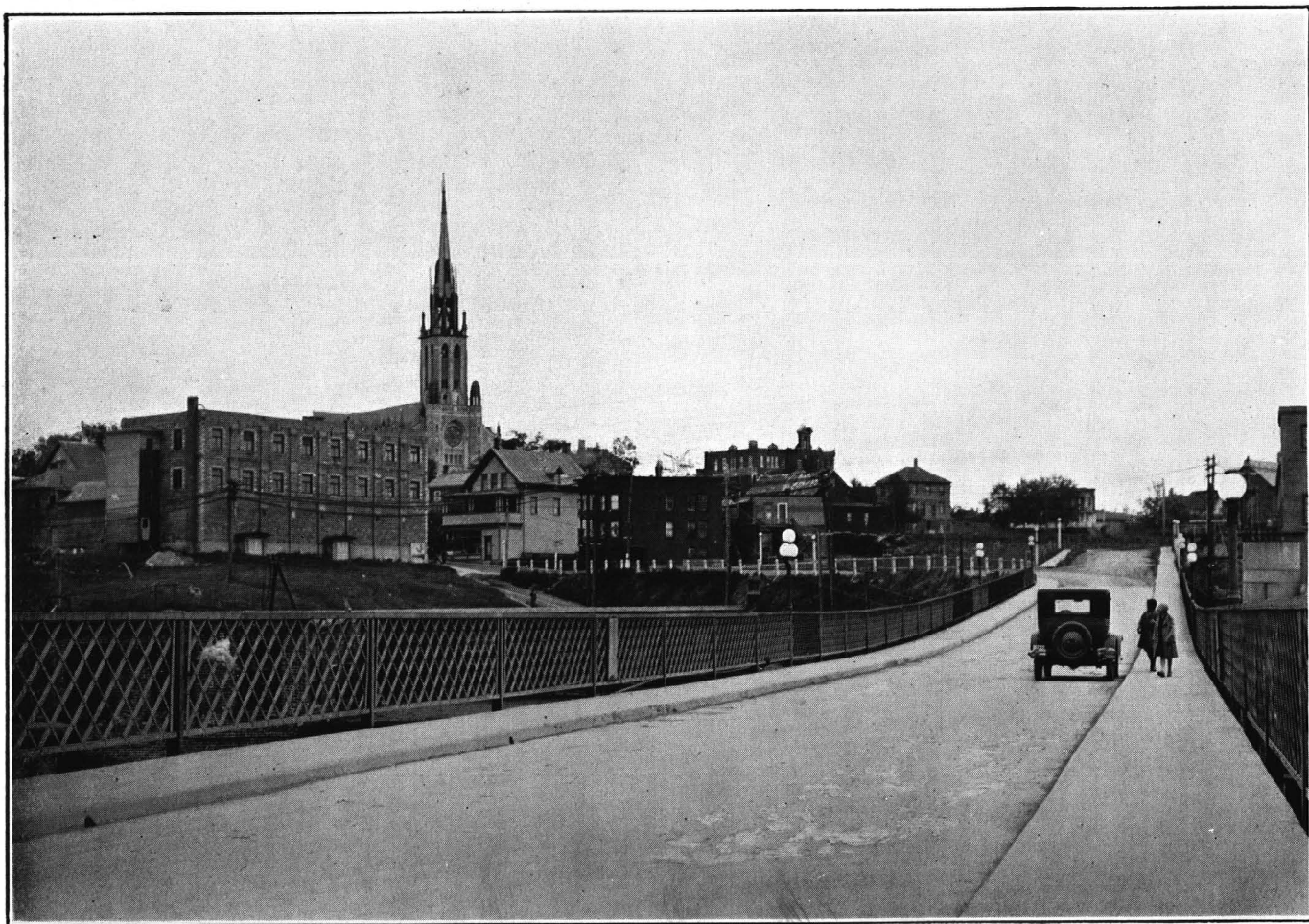
COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction Under con- struction
ARGENTEUIL.....	Grenville and Augmentation c. (t).....	Gravier—Gravel	0.51	.....
	St-André Est, p.....	Gravier—Gravel	.....	0.35
ARTHABASKA.....	Stanford, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.53	.....
	Ste-Victoire, p.....	Gravier—Gravel	1.68	.....
	Chester-Ouest, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.89	.....
	Ste-Elizabeth, p.....	Gravier—Gravel	1.17	.....
	Daveluyville, v.....	Gravier—Gravel	1.00	.....
	Maddington, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.21	.....
	St-Valère, p.....	Gravier—Gravel	1.08	.....
	St-Rosaire, p.....	Gravier—Gravel	0.71	.....
	St-Louis-de-Blandford, p.....	Gravier—Gravel	2.30	.....
	St-Albert-de-Warwick.....	Gravier—Gravel	1.56	.....
	Warwick, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.00	.....
	St-Norbert, p.....	Gravier—Gravel	0.51	.....
	St-Christophe, p.....	Gravier—Gravel	0.14	.....
	Chénier, p.....	Gravier—Gravel	2.00	0.93
	Chester-Est, v.....	Gravier—Gravel	0.17	.....
	St-Rémi-de-Tingwick, p.....	Gravier—Gravel	0.13	.....
BAGOT.....	St-André, p.....	Gravier—Gravel	0.63	.....
	Ste-Christine, p.....	Gravier—Gravel	0.58	0.86
	St-Dominique, p.....	Gravier—Gravel	1.17	0.66
	St-Liboire, p.....	Gravier—Gravel	0.31	3.73
	St-Nazaire-d'Acton, p.....	Gravier—Gravel	0.37	1.61
	St-Pie, p.....	Gravier—Gravel	2.00	2.38
BEAUCE.....	Aubert-Gallion.....	Gravier—Gravel	0.73	.....
	Sts-Anges, p.....	Gravier—Gravel	1.06	.....
	St-Elzéar, p.....	Gravier—Gravel	0.21	.....
	St-Ephrem-de-Tring, p.....	Gravier—Gravel	0.77	.....
	St-Martin, p.....	Gravier—Gravel	1.93	.....
	Shenley, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.53	.....
	L'Enfant-Jésus, p.....	Gravier—Gravel	1.23	.....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction Under con- struction
BEAUHARNOIS....	Nouveau-Salaberry, v.	Gravier—Gravel	0.60	....
	St-Etienne, p.	Gravier—Gravel	1.69	1.39
	St-Louis-de-Gonzague, p.	Gravier—Gravel	0.44	....
	St-Louis-de-Gonzague, p.	Sable—Glaise— Sand—Clay ..	0.51	....
	St-Timothée, p.	Gravier—Gravel	0.25	....
BELLECHASSE....	St-Gervais, p.	Gravier—Gravel	2.34	....
	St-Lazare, p.	Gravier—Gravel	0.62	....
	Buckland, p.	Gravier—Gravel	2.46	....
	St-Raphaël, p.	Gravier—Gravel	2.55	....
	St-Raphaël, v.	Gravier—Gravel	0.60	....
	St-Philémon, p.	Gravier—Gravel	0.56	....
BERTHIER.....	St-Norbert, p.	Gravier—Gravel	1.33	....
	St-Gabriel, p.	Gravier—Gravel	3.37	....
	St-Zénon, p.	Gravier—Gravel	1.23	3.18
	St-Michel, p.	Gravier—Gravel	0.60	0.19
BONAVENTURE....	Mann, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.50	....
	Escuminac.....	Gravier—Gravel	1.63	....
	St-Jean-l'Evangéliste.....	Gravier—Gravel	7.00	....
	St-Omer, p.	Gravier—Gravel	0.38	....
	St-Siméon, p.	Gravier—Gravel	0.28	....
	St-Bonaventure, p.	Gravier—Gravel	4.45	....
	New-Carlisle, v.	Gravier—Gravel	3.08	....
BROME.....	Adamsville, v.	Gravier—Gravel	0.25	0.05
	Brome, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.25	3.50
	Brome, v.	Gravier—Gravel	0.50	0.25
	Farnham-Est, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	3.50
	Farnham-Est, v.	Gravier—Gravel	0.50	0.20
	Sutton, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.15	....
CHAMBLY.....	Ste-Famille-de-Boucherville, p.	Macadam.....	2.78	....
	St-Hubert, p.	Macadam.....	1.20	3.25
	Greenfield Park, ville (town).	Gravier—Gravel	0.18	....
	St-Bruno-de-Montarville, p.	Gravier—Gravel	0.09	0.54
	Conseil de Comté.....	Macadam.....	0.48	....
CHAMPLAIN.....	Ste-Anne-de-la-Pérade, p. ...	Gravier—Gravel	4.09	....
	St-Séverin, p.	Gravier—Gravel	0.57	....
	St-Frs.-Xavier-de-Batiscan, p.	Gravier—Gravel	0.76	....
	St-Narcisse, p.	Gravier—Gravel	0.83	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur Length	En cons- truction
CHARLEVOIX.....	St-Irénée, p.....	Gravier—Gravel	0.30	....
	Les Eboulements, p.....	Gravier—Gravel	0.32	....
	St-Etienne-de-la-Malbaie, p.....	Gravier—Gravel	0.40	....
	St-Siméon, v.....	Gravier—Gravel	0.62	....
CHÂTEAUGUAY....	St-Antoine-Abbé.....	Gravier—Gravel	0.63	....
	St-Chrysostôme, p.....	Gravier—Gravel	....	1.00
	Ste-Clotilde, p.....	Gravier—Gravel	0.43	2.00
	St-Joachim, p.....	Gravier—Gravel	0.75	0.23
	St-Malachie, p.....	Gravier—Gravel	3.13	....
	Ste-Philomène, p.....	Gravier—Gravel	2.08	....
	St-Urbain, p.....	Gravier—Gravel	....	2.00
CHICOUTIMI.....	Très-St-Sacrement, p.....	Gravier—Gravel	2.00	1.15
	Chicoutimi, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.54	....
	St-Honoré, p.....	Gravier—Gravel	2.46	....
	Tremblay, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.01	....
	St-Fulgence.....	Gravier—Gravel	....	0.55
	Laterrière, p.....	Gravier—Gravel	1.50	....
	St-Ambroise, p.....	Gravier—Gravel	....	7.33
	St-Jean, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.70	....
	Taché, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.76	....
	Bégin, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.51	....
	St-Alexis-de-la-Gde-Baie, p.....	Gravier—Gravel	....	0.39
	Bagot, c. (t) partie nord-ouest, North West part...	Gravier—Gravel	0.73	....
COMPTON.....	Auckland, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.33	....
	Bury, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.95	....
	East Clifton, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.60	....
	Eaton, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.78	....
	Newport, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.86	....
	Sawyerville, v.....	Gravier—Gravel	0.42	....
	Ste-Edwidge-de-Clifton, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.51	....
	St-Venant-de-Hereford, p.....	Gravier—Gravel	0.33	....
	Westbury, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.16	....
	Compton, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.44	....
DEUX- MONTAGNES....	St-Joseph-du-Lac, p.....	Gravier—Gravel	2.62	....
	St-Eustache-sur-le-Lac, p.....	Macadam	0.09	....
	St-Eustache, v.....	Macadam	0.53	....
	St-Eustache, p.....	Macadam	0.54	....
	St-Placide, p.....	Gravier—Gravel	1.54	....
	St-Penoit, p.....	Gravier—Gravel	1.59	....
	St-Augustin, p.....	Gravier—Gravel	....	1.50

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur — Length	En cons- truction Under con- struction
DORCHESTER	St-Bernard, p.	Gravier—Gravel	1.68	....
	Ste-Claire, p.	Gravier—Gravel	1.63	....
	Ste-Germaine, p.	Gravier—Gravel	0.45	....
	St-Isidore, p.	Gravier—Gravel	1.22	....
	St-Malachie, p.	Gravier—Gravel	2.22	....
	Ste-Marguerite, p.	Gravier—Gravel	0.24	....
	St-Odilon-de-Crambourne, p.	Gravier—Gravel	0.28	....
DRUMMOND	Kingsey, c. (t)	Gravier—Gravel	3.30	7.40
	Kingsey-Falls, v.	Gravier—Gravel	0.68	0.07
	Wendover & Simpson, c. (t)	Gravier—Gravel	1.47	2.41
	Durham-Sud	Gravier—Gravel	0.68	1.30
FRONTENAC	Gayhurst, c. (t)	Gravier—Gravel	0.13	0.28
	Risborough et partie Mar- low (part), c. (t)	Gravier—Gravel	1.52	....
	Ste-Cécile-de-Whitton, p.	Gravier—Gravel	1.14	....
	St-Gédéon, p.	Gravier—Gravel	0.74	....
	St-Hubert-de-Spalding, p.	Gravier—Gravel	2.01	....
	Winslow-Nord, c. (t)	Gravier—Gravel	0.42	....
	Winslow-Sud, c. (t)	Gravier—Gravel	0.83	....
GASPÉ	St-Maurice, p.	Sable—glaise— Sand—clay	0.59	....
	Cloridorme, c. (t)	Sable—glaise— Sand—clay	2.06	....
	Denoue, c. (t)	Sable—glaise— Sand—clay	2.45	....
	Taschereau, c. (t)	Sable—glaise— Sand—clay	1.74	....
	Duchesnay, c. (t)	Sable—glaise— Sand—clay	0.50	....
	Percé, v.	Gravier—Gravel	2.25	....
HULL	Masham-Sud, c. (t)	Gravier—Gravel	1.90	....
	Masham-Nord, (c) t.	Gravier—Gravel	0.40	0.22
	Egan-Sud, c. (t)	Gravier—Gravel	0.50	....
	Hull-Ouest, c. (t)	Gravier—Gravel	0.45	....
	Hull-Est, c. (t)	Gravier—Gravel	2.36	....
HUNTINGDON	Franklin, c. (t)	Gravier—Gravel	5.15	0.03
	Godmanchester, c. (t)	Gravier—Gravel	0.77	2.03
	Havelock, c. (t)	Gravier—Gravel	0.85	....
	Hinchinbrook, c. (t)	Gravier—Gravel	2.14	....
	Huntingdon, ville (town)	Macadam	0.50	....
	St-Anicet	Gravier—Gravel	....	2.44
	Ste-Barbe, p.	Gravier—Gravel	....	0.01
	Hemmingford, c. (t)	Gravier—Gravel	0.23	0.90

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction Under con- struction
IBERVILLE.....	St-Sébastien, p.....	Gravier—Gravel	2.49	....
	St-Grégoire-le-Grand, p....	Gravier—Gravel	2.46	....
	Ste-Brigide, p.....	Gravier—Gravel	3.12	....
	St-Athanase, p.....	Gravier—Gravel	1.20	....
	Ste-Anne-de-Sabrevois.....	Gravier—Gravel	1.53	....
	St-Alexandre, v.....	Gravier—Gravel	0.09	....
	St-Alexandre, p.....	Gravier—Gravel	1.33	....
	Henryville	Gravier—Gravel	2.89	....
JACQUES-CARTIER.	Pointe-Claire, p.....	Macadam	7.64	....
KAMOURASKA.....	Ste-Anne-de-la-Pocatière, p.	Gravier—Gravel	1.49	....
	St-Onésime-d'Ixworth, p....	Gravier—Gravel	0.43	....
	St-Joseph de-Kamouraska..	Gravier—Gravel	0.15	....
	St-Germain, p.....	Gravier—Gravel	0.32	....
	St-Denis-de-la-Bouteillerie, p.....	Gravier—Gravel	1.48	....
	St-Louis-de-Kamouraska, p.	Gravier—Gravel	2.11	....
	Kamouraska, v.....	Gravier—Gravel	1.13	....
	St-Alexandre, p.....	Gravier—Gravel	0.28	....
	St-André, p.....	Gravier—Gravel	1.20	....
	St-Philippe-de-Néry.....	Gravier—Gravel	0.41	....
	Woodbridge, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.80	....
	Conseil de comté de Kamou- raska	Gravier—Gravel	4.60	....
	St-Eleuthère, p.....	Gravier—Gravel	4.61	....
	St-Pacôme, p.....	Gravier—Gravel	0.18	....
	Rivière-Ouelle, p.....	Gravier—Gravel	4.91	....
LAC-ST-JEAN.....	Roberval, p.....	Gravier—Gravel	....	0.66
	St-Henri-de-Taillon, p.....	Gravier—Gravel	0.36	....
	Albanel, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.64	....
	Delisle, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.13	....
	St-Gédéon, p.....	Gravier—Gravel	1.76	....
	L'Ascension, p.....	Gravier—Gravel	3.83	....
	St-Ls-de-Chambord, p....	Gravier—Gravel	0.15	....
	Normandin, p.....	Gravier—Gravel	0.70	....
	Hébertville-Station, v.....	Gravier—Gravel	0.13	....
	N.-D.-de-la-Dorée.....	Gravier—Gravel	0.62	....
	St-Jérôme, p.....	Gravier—Gravel	....	2.42
	Hébertville, p.....	Gravier—Gravel	....	3.50
	St-Thomas-d'Aquin, p....	Gravier—Gravel	1.15	....
	St-Prime, p.....	Gravier—Gravel	0.80	1.80
	St-Félicien, p.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Bruno, p.....	Gravier—Gravel	3.90	....
	St-Joseph-d'Alma, p.....	Gravier—Gravel	7.70	....



BEAUCE-JUNCTION-SHERBROOKE—East Angus

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction Undercon- struction
LAPRAIRIE.....	Laprairie, p.....	Sable—glaise— Sand—clay	3.05	0.56
	St-Isidore, p.....	Gravier—Gravel	1.32	2.02
	St-Constant, p.....	Macadam	0.50	1.87
	Delson, v.....	Macadam	0.57	0.19
	St-Jacques-le-Mineur, p.....	Gravier—Gravel	0.35	1.56
	Caughnawaga, Rés.....	Gravier—Gravel	0.56	1.61
	Caughnawaga, Rés.....	Macadam	.....	1.62
L'ASSOMPTION....	St-Roch-de-L'Achigan, p.....	Gravier—Gravel	1.46	.....
	St-Roch-Ouest, p.....	Gravier—Gravel	3.51	.....
	St-Lin, p.....	Gravier—Gravel	3.14	.....
	Repentigny, p.....	Gravier—Gravel	1.56	.....
LAVAL.....	Ste-Rose, p.....	Macadam	14.34	.....
	Ste-Rose, ville (town).....	Macadam	0.34	.....
	St-Frs.-de-Sales, p.....	Macadam	0.38	.....
LÉVIS.....	St-Lambert, p.....	Gravier—Gravel	1.00	.....
	St-Nicolas, p.....	Gravier—Gravel	0.28	.....
	Charny, v.....	Gravier—Gravel	0.37	.....
L'ISLET.....	Arago, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.94	.....
	Ashford, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.89	.....
	St-Aubert, p.....	Gravier—Gravel	1.16	.....
	St-Eugène, p.....	Gravier—Gravel	4.43	.....
	St-Cyrille, p.....	Gravier—Gravel	0.66	.....
	St-Pamphile, p.....	Gravier—Gravel	0.70	.....
	Ste-Louise, p.....	Gravier—Gravel	0.27	.....
LOTBINTÈRE.....	Ste-Philomène-de-Fortier- ville, p.....	Gravier—Gravel	0.34	0.11
	St-Jacques-de-Parisville, p..	Gravier—Gravel	0.45	0.44
	St-Edouard, p.....	Gravier—Gravel	2.69	0.14
	N.-D.-d'Issoudun, p.....	Gravier—Gravel	0.14	0.43
	St-Flavien, v.....	Gravier—Gravel	0.50	0.35
	St-Flavien, p.....	Gravier—Gravel	0.56	0.74
	St-Octave-de-Dosquet, p..	Gravier—Gravel	0.62	1.55
	St-Agapit, p.....	Gravier—Gravel	0.38	0.72
	Ste-Agathe, p.....	Gravier—Gravel	1.85	3.99
	St-Narcisse, p.....	Gravier—Gravel	1.51	0.58
	St-Patrice, p.....	Gravier—Gravel	0.07	.....
	St-Sylvestre, p.....	Gravier—Gravel	0.63	0.50
MASKINONGÉ.....	St-Ant.-de-la-Rivière-du- Loup, p.....	Gravier—Gravel	0.44	.....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En construction Under construction
MÉGANTIC.....	Somerset-Sud, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.92	.....
	Halifax-Nord, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.94	.....
	Halifax-Sud, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.49	0.26
	Ireland-Sud, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.33	.....
	Ireland-Nord, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.15	1.06
	Inverness, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.50	0.40
	St-Pierre-Baptiste, p.....	Gravier—Gravel	0.58	.....
	Leeds, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.73	0.75
	Leeds-Est, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.41	0.01
	Ste-Anastasie-de-Nelson.....	Gravier—Gravel	0.76	1.33
MISSISQUOI.....	Farnham-Ouest, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.72	.....
	St-Armand-Est, p.....	Gravier—Gravel	1.54	0.53
	Ste-Sabine, p.....	Gravier—Gravel	3.12	1.41
	St-Thomas-de-Foucault, p.....	Gravier—Gravel	0.72	0.50
	Frelighsburg, v.....	Gravier—Gravel	0.24	.....
	Bedford, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.02	.....
	Stanbridge, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.96	.....
	St-Ignace-de-Stanbridge, p.....	Gravier—Gravel	4.37	.....
	St-Armand-Ouest, p.....	Gravier—Gravel	1.36	.....
	N.-D.-de-Stanbridge, p.....	Gravier—Gravel	2.79	.....
	Clarenceville, p.....	Gravier—Gravel	0.50	.....
MONTCALM.....	St-Alexis, p.....	Gravier—Gravel	0.90	.....
	St-Jacques, v.....	Gravier—Gravel	0.88	.....
	St-Jacques, p.....	Gravier—Gravel	1.08	.....
MONTMAGNY.....	St-Paul-du-Buton, p.....	Gravier—Gravel	1.53	.....
	Ste-Euphémie, p.....	Gravier—Gravel	0.39	.....
	St-Fabien-de-Panet, p.....	Gravier—Gravel	4.90	.....
	St-Juste-de-Bretenières, p.....	Gravier—Gravel	3.00	.....
	Cap St-Ignace, p.....	Gravier—Gravel	1.10	.....
	St-Thomas-de-Montmagny, p.....	Gravier—Gravel	0.75	.....
MONTMORENCY....	Ste-Anne-de-Beaupré, v.....	Gravier—Gravel	0.11	.....
NAPIERVILLE....	St-Edouard, p.....	Gravier—Gravel	1.01	0.61
	St-Michel, p.....	Gravier—Gravel	1.18	0.99
	Sherrington, p.....	Gravier—Gravel	1.00	.....
	St-Cyprien-de-Léry, p.....	Gravier—Gravel	1.42	.....
NICOLET.....	Bécancour, v.....	Gravier—Gravel	0.84	.....
	Larochelle, v.....	Gravier—Gravel	0.17	.....
	Manseau, v.....	Gravier—Gravel	0.50	0.77
	Précieux-Sang, p.....	Gravier—Gravel	0.42	.....
	Ste-Cécile-de-Lévrard, p.....	Gravier—Gravel	0.40	.....
	Ste-Eulalie, p.....	Gravier—Gravel	0.75	0.25

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction Under con- struction
NICOLET (con.)	Villers, v.	Gravier—Gravel	0.41	....
	St-Sylvere, p.	Gravier—Gravel	1.59	....
	St-Joseph-de-Blandford, p.	Gravier—Gravel	0.55	....
	Ste-Sophie-de-Lévrard, p.	Gravier—Gravel	0.10	0.90
PAPINEAU	Buckingham-Ouest, c. (t)....	Gravier—Gravel	0.56	....
	Ripon, v.	Gravier—Gravel	1.08	....
	Templeton, v.	Gravier—Gravel	1.37	....
	Templeton-Est, c. (t)....	Gravier—Gravel	1.50	....
	Portland, c. (t)....	Gravier—Gravel	0.17	....
PONTIAC	Chapeau, v.	Gravier—Gravel	0.17	....
	Grand-Calumet, c. (t)....	Gravier—Gravel	1.18	....
	Ile-aux-Allumettes, partie ouest, c. (t)....	Gravier—Gravel	0.82	....
	Ile-aux-Allumettes, Est, c.	Gravier—Gravel	1.26	....
	Leslie, Clapham & Hudders- field, c. (t)....	Gravier—Gravel	0.66	....
	Portage-du-Fort, v.	Gravier—Gravel	0.18	....
	Sheen, Esher & Malakoff, c. (t)....	Gravier—Gravel	0.50	....
	Thorne, c. (t)....	Gravier—Gravel	1.09	....
	Chichester, c. (t)....	Gravier—Gravel	0.26	....
PORTNEUF	St-Casimir-Est, v.	Gravier—Gravel	0.37	....
	St-Ubalde, p.	Gravier—Gravel	0.40	....
QUÉBEC	Ancienne-Lorette, p.	Macadam	1.00	0.90
	St-Ambroise, p.	Macadam	1.30	....
	Ste-Foy, p.	Macadam	3.12	....
	St-Gérard-Magella, p.	Gravier—Gravel	1.95	....
RICHMOND	Brompton, c. (t)....	Gravier—Gravel	0.50	....
	Brompton Gore, c. (t)....	Gravier—Gravel	1.22	....
	Cleveland, c. (t)....	Gravier—Gravel	0.76	....
	Melbourne, c. (t)....	Gravier—Gravel	1.01	....
	Shipton, c. (t)....	Gravier—Gravel	1.52	....
	St-Claude, p.	Gravier—Gravel	0.75	....
	St-Frs.-Xavier-de-Brompton, p.	Gravier—Gravel	1.59	....
	St-Georges-de-Windsor....	Gravier—Gravel	0.32	....
	Windsor, c. (t)....	Gravier—Gravel	1.13	....
RIMOUSKI	Pointe-au-Père, p.	Gravier—Gravel	0.38	....
	St-Anaclet, p.	Gravier—Gravel	0.47	....
	Ste-Blandine, p.	Gravier—Gravel	0.76	....
	St-Donat, p.	Gravier—Gravel	0.76	....
	St-Germain, p.	Gravier—Gravel	0.95	....
	St-Mathieu, p.	Gravier—Gravel	0.57	....
	St-Simon, p.	Gravier—Gravel	0.57	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En construction Under construction
ROUVILLE.....	Ste-Marie-de-Monnoir, p....	Sable—glaise— Sand—clay	2.19	....
	St-Paul-d'Abbotsford, p....	Gravier—Gravel	2.04	....
	St-Césaire, v.....	Gravier—Gravel	0.31	....
	N.-D.-de-Bonsecours, p....	Gravier—Gravel	0.43	....
	N.-D.-de-Bonsecours, p....	Sable—glaise— Sand—clay	1.88	....
	St-Mathias, p.....	Gravier—Gravel	0.55	....
	St-Jean-Baptiste, p.....	Gravier—Gravel	1.55	....
	St-Césaire, p.....	Gravier—Gravel	3.60	....
	Ste-Angèle-de-Monnoir, p...	Gravier—Gravel	0.72	....
SHEFFORD.....	Stukely, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.75	0.90
	St-Valérien, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.50	2.50
	St-Joachim, p.....	Gravier—Gravel	0.96	4.73
	Ste-Cécile-de-Milton, c. (t).	Gravier—Gravel	0.65	3.80
	St-Alphonse, p.....	Gravier—Gravel	0.55	4.00
	Granby, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.75	6.00
	Ely-Nord, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.94	5.25
	Ely-Sud, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.50	6.00
	Roxton Falls, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.20	4.28
	Shefford, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.95	....
	Ely-Est, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.60	0.10
	Lawrenceville, v.....	Gravier—Gravel	1.00	....
SHERBROOKE.....	Ascot, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.61	....
SOULANGES.....	St-Télesphore, p.....	Gravier—Gravel	0.36	....
	St-Ignace-du-Coteau-du-Lac, p.....	Gravier—Gravel	2.56	....
STANSTEAD.....	Barford, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.45	....
	Rock-Island, v.....	Gravier—Gravel	0.08	....
	Ste-Catherine-de-Hatley, p.	Gravier—Gravel	2.15	....
ST-HYACINTHE....	N.-D.-de-St-Hyacinthe.....	Gravier—Gravel	1.75	0.08
	La Présentation, p.....	Gravier—Gravel	1.05	0.31
	St-Charles, v.....	Gravier—Gravel	0.03	....
	St-Charles, p.....	Gravier—Gravel	1.22	1.05
	St-Damase, p.....	Gravier—Gravel	2.02	0.04
	St-Denis, p.....	Sable—glaise— Sand—clay	2.65	....
	St-Denis, p.....	Gravier—Gravel	....	10.42
	Ste-Madeleine, p.....	Gravier—Gravel	2.37	0.64
	St-Thomas-d'Aquin, p.....	Gravier—Gravel	1.96	1.58
	St-Hyacinthe-le-Confesseur, p.....	Gravier—Gravel	0.55	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur Length	En cons- truction Under con- pleted struction
ST-JEAN	L'Acadie, p.	Gravier—Gravel	1.49	....
	St-Valentin, p.	Gravier—Gravel	1.61	1.63
	St-Paul-de-l'Ile-aux-Noix, p.	Gravier—Gravel	0.57	1.07
	St-Bernard-de-Lacolle, p.	Gravier—Gravel	1.77	....
	N.-D.-du-Mont-Carmel, p.	Gravier—Gravel	0.27	....
	St-Jean, p.	Gravier—Gravel	1.37	6.38
	St-Blaise, p.	Gravier—Gravel	1.06	2.46
TÉMISCAMINGUE	Duhamel, c. (t)	Gravier—Gravel	3.47	....
	N.-D. de Lourdes-de-Lor- rainville, p.	Gravier—Gravel	0.73	....
	N.-D.-des-Quinze, p.	Gravier—Gravel	0.94	....
	St-Bruneau-de-Guigues, p.	Gravier—Gravel	1.49	....
	Guérin, c. (t)	Gravier—Gravel	0.80	....
	St-Isidore, c. (t)	Gravier—Gravel	1.54	....
	St-Placide, p.	Gravier—Gravel	1.00	....
TÉMISCOUATA	Armand, c. (t)	Gravier—Gravel	0.68	....
	Bégon, c. (t)	Gravier—Gravel	0.57	....
	Hocquart, c. (t)	Gravier—Gravel	0.34	....
	St-Antonin, p.	Gravier—Gravel	0.57	....
	St-Clément, p.	Gravier—Gravel	0.47	....
	St-Eloi, p.	Gravier—Gravel	0.57	....
	St-Epiphane, p.	Gravier—Gravel	0.50	....
	St-J.-Bte.-de-l'Ile-Verte, p.	Gravier—Gravel	0.47	....
	St-Jos.-de-la-Rivière-Bleue, v.	Gravier—Gravel	0.50	....
	St.-Jos.-de-la-Rivière-Bleue, p.	Gravier—Gravel	0.57	....
	St-Paul-de-la-Croix	Gravier—Gravel	0.57	....
	St-David-d'Escourt, p.	Gravier—Gravel	1.20	....
TERREBONNE	Ste-Anne-des-Plaines, p.	Gravier—Gravel	0.99	....
VAUDREUIL	Ste-Jeanne-de-l'Ile-Perrot, p.	Gravier—Gravel	0.17	0.50
	St-Michel-de-Vaudreuil, p.	Gravier—Gravel	0.39	....
	Vaudreuil, v.	Gravier—Gravel	0.13	....
	Belle-Plage, v.	Gravier—Gravel	0.10	....
	Ste-Madeleine-de-Rigaud, p.	Gravier—Gravel	0.25	....
	St-Rédempteur, p.	Gravier—Gravel	0.14	....
	Ste-Justine, p.	Gravier—Gravel	0.53	....
	Ste-Marthe, p.	Gravier—Gravel	0.68	....
	St-Lazare, p.	Gravier—Gravel	0.87	....
VERCHÈRES	Varennés, p.	Sable—glaise Sand—clay	6.26	2.66

COMTÉ	MUNICIPALITÉ	Nature des travaux	Longueur terminée	En construction
COUNTY	MUNICIPALITY	Nature of the works	Length completed	Under construction
VERCHÈRES (con.)	Verchères, p.	Sable—glaise— Sand—clay	1.40	....
	Contrecoeur, p.	Sable—glaise— Sand—clay	1.04	0.55
	Ste-Théodosie, p.	Sable—glaise— Sand—clay	6.58	0.99
	St-Mathieu-de-Beloil, p.	Sable—glaise— Sand—clay	2.30	9.33
	St-Marc-de-Cournoyer, p.	Sable—glaise— Sand—clay	1.95	6.59
	St-Antoine-sur-Richelieu, p.	Sable—glaise— Sand—clay	7.50	6.47
WOLFE	Bishop's Crossing, v.	Gravier—Gravel	0.81	....
	Disraëli, p.	Gravier—Gravel	0.81	0.45
	Ham, c. (t); Sud-O. South-			
	W	Gravier—Gravel	0.39	....
	Marbleton, v.	Gravier—Gravel	0.39	....
	St-Jacques-lé-Majeur, p.	Gravier—Gravel	0.21	....
	St-Joseph-de-Ham-Sud, p.	Gravier—Gravel	0.43	....
YAMASKA	Wotton, c. (t)	Gravier—Gravel	0.64	....
	St-Camille, c. (t)	Gravier—Gravel	....	0.11
	St-Elphège, p.	Sable—glaise— Sand—clay	2.09	....
	St-Gérard, p.	Gravier—Gravel	....	2.14
	St-Joachim, p.	Gravier—Gravel	....	3.15
	St-Thomas-de-Pierreville	Sable—glaise— Sand—clay	....	2.54
	St-Zéphirin-de-Courval, p.	Sable—glaise— Sand—clay	2.77	1.15

SOMMAIRE PAR COMTÉ

SUMMARY PER COUNTY

Longueurs en milles	Lengths in miles	
COMTÉ	Longueur terminée	Longueur en construction
COUNTY	Length completed	Length under construction
Argenteuil	0.51	0.35
Arthabaska	19.08	0.93
Bagot	5.01	9.24
Beauce	7.46	
Beauharnois	3.49	1.39
Bellechasse	9.13	
Berthier	6.53	3.37
Bonaventure	18.32	
Brome	7.40	7.50
Chambly	4.73	3.79
Champlain	6.25	
Charlevoix	1.64	
Châteauguay	9.02	6.38
Chicoutimi	14.21	8.27
Compton	8.38	
Deux-Montagnes	6.91	1.50
Dorchester	7.72	
Drummond	6.13	11.18
Frontenac	6.79	0.28
Gaspé	9.59	
Hull	5.61	0.22
Huntingdon	9.64	5.41
Iberville	15.11	
Jacques-Cartier	7.64	
Kamouraska	24.10	
Lac St-Jean	26.87	8.38
Laprairie	6.35	9.43
L'Assomption	9.67	0.76
Laval	15.06	
Lévis	3.03	
L'Islet	10.05	
Lotbinière	9.74	9.55
Maskinongé	0.44	
Mégantic	6.81	3.81
Missisquoi	18.34	2.44
Montcalm	2.86	
Montmagny	11.67	
Montmorency	0.11	
Napierville	4.62	1.60
Nicolet	5.73	1.92
Papineau	4.68	
Pontiac	6.12	

COMTÉ COUNTY	Longueur terminée Length completed	Longueur en construction Length under construction
Portneuf.....	0.77	.....
Québec.....	7.37	0.90
Richmond.....	8.80	.....
Rimouski.....	4.46	.....
Rouville.....	13.27	.....
Shefford.....	8.35	37.56
Sherbrooke.....	0.61	.....
Soulanges.....	2.92	.....
Stanstead.....	2.68	.....
St-Hyacinthe.....	13.57	14.12
St-Jean.....	8.14	11.54
Témiscamingue.....	9.97	.....
Témiscouata.....	7.01	.....
Terrebonne.....	0.99	.....
Vaudreuil.....	3.26	0.50
Verchères.....	27.03	26.59
Wolfe.....	3.29	0.56
Yamaska.....	4.86	8.98

TOTAL.....	489.90 { milles miles	198.45 { milles miles
------------	--------------------------	--------------------------

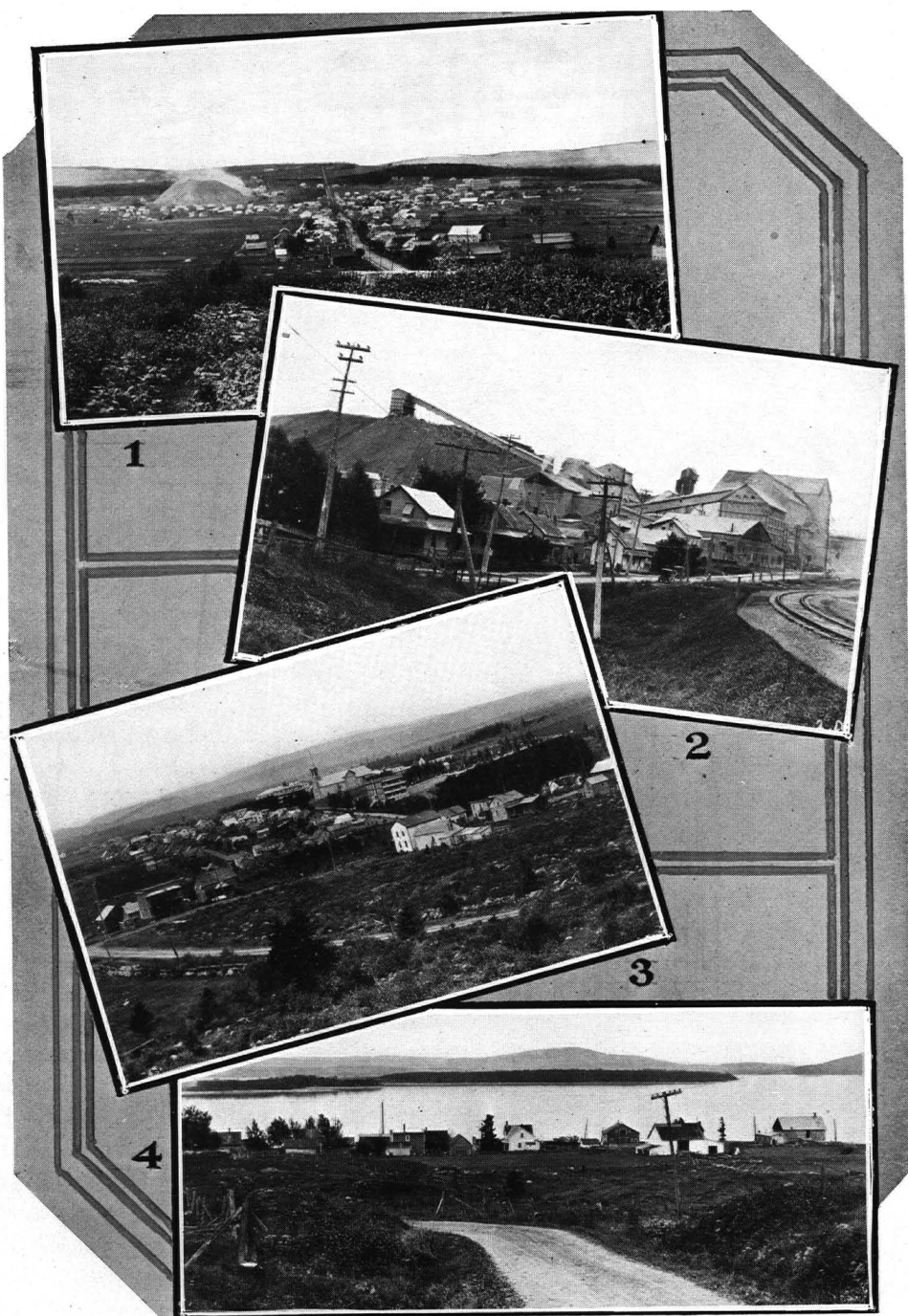
SOMMAIRE PAR GENRE DE
PAVAGESUMMARY PER KIND OF
PAVEMENT

Longueurs en milles

Lengths in miles

Sable et glaise—Sand—Clay.....	51.76	30.84
Gravier—Gravel.....	402.83	159.78
Macadam.....	35.31	7.83

TOTAL.....	489.90 { milles miles	198.45 { milles miles
------------	--------------------------	--------------------------



BEAUCE-JONCTION-SHERBROOKE

1. Le village de East Broughton; 2. Usines pour la fabrication de l'amiante à Thetford Mines; 3. La ville de Black Lake; 4. Le Lac Aylmer à Garthby.

1. The village of East Broughton; 2. Asbestos factories at Thetford Mines; 3. The city of Black Lake; 4. Lake Aylmer, at Garthby.

CHAPITRE XI

AMÉLIORATION DES CHEMINS DE TERRE

Liste des municipalités qui ont amélioré
leurs chemins de terre sous la direc-
tion du département de la voirie.

p = paroisse; v = village; c = canton.

Les longueurs sont en milles.

CHAPTER XI

IMPROVEMENT OF EARTH ROADS

List of municipalities that have im-
proved their earth roads under the
direction of the Roads Department.

p = parish; v = village; t = township.

The lengths are in miles.

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Longueur améliorée Length improved
ARTHABASKA.....	Ste-Clotilde-de-Horton, p.....	8.00
	Stanford, c. (t).....	1.10
	Tingwick.....	1.00
	St-Christophe, p.....	0.80
	Chester-Ouest, c. (t).....	1.00
	St-Valère, p.....	1.00
	St-Rosaire, p.....	2.00
	Chester-Est, p.....	0.25
BAGOT.....	Ste-Hélène, v.....	1.09
	Ste-Hélène, p.....	0.91
BEAUCE.....	Ste-Marie, p.....	0.26
BELLECHASSE.....	St-Lazare, p.....	0.34
CHAMPLAIN.....	Ste-Geneviève-de-Batiscan, p.....	0.47
	St-Prosper, p.....	1.26
	St-Frs.-Xavier-de-Batiscan, p.....	1.26
	St-Maurice, p.....	0.79
	St-Stanislas, p.....	2.13
	St-Georges, p.....	0.95
	St-Adelphe, p.....	0.09
DORCHESTER.....	St-Bernard, p.....	0.40
	St-Benjamin, p.....	0.04
	Watford-Ouest, c. (t).....	0.08
	St-Isidore, p.....	0.57
	St-Léon-de-Standon, p.....	0.26
	Ste-Hénédine, p.....	0.36
	St-Edouard-de-Frampton, p.....	0.26

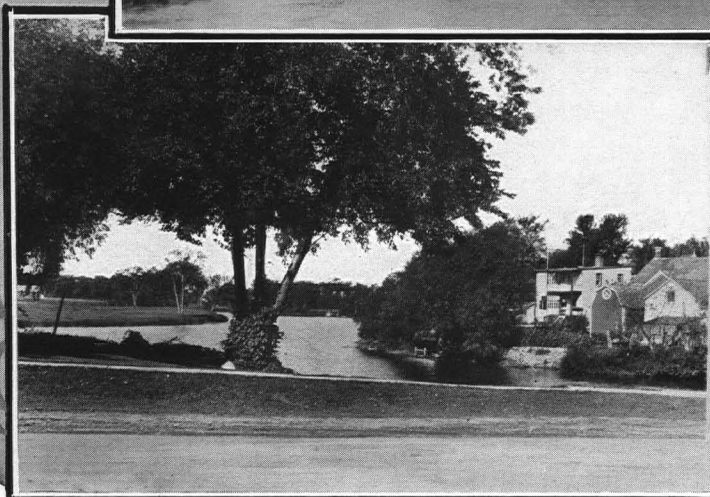
COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Longueur améliorée Length improved
FRONTENAC	Winslow-Nord, c. (t)	0.38
	Côurcelles, p.	0.39
	Lambton, p.	3.00
	St-Hilaire-de-Dorset, p.	0.02
	Marston-Sud, c. (t)	0.15
HULL	Hull-Ouest, c. (t)	1.18
HUNTINGDON	Godmanchester, c. (t)	0.02
JOLIETTE	Ste-Emélie-de-l'Energie, p.	10.50
	Ste-Béatrice, p.	2.30
	St-Alphonse-de-Rodriguez, p.	2.60
	Notre-Dame-de-Lourdes, p.	8.73
LAPRAIRIE	St-Philippe, p.	0.23
LÉVIS	St-Jean-Chrysostôme, p.	2.45
	St-Etienne-de-Lauzon, p.	0.76
	St-Henri, p.	0.08
LOTBINIÈRE	Fortierville, v.	0.32
MASKINONGÉ	St-Paulin, p.	1.14
	St-Antoine-de-la-Riv.-du-Loup, p.	0.75
	Ste-Ursule, p.	1.60
	Louiseville, ville (town)	1.41
	St-Didace, p.	0.71
	St-Léon, p.	0.17
	St-Alexis, p.	0.50
	Ste-Angèle-de-Prémont, p.	0.20
MÉGANTIC	Somerset-Nord, c. (t)	1.00
	Halifax-Nord, c. (t)	1.01
	Leeds, c. (t)	0.05
MONTCALM	Ste-Julienne, p.	3.95
MONTMAGNY	Ile-aux-Grues, p.	0.38
	Cap-St-Ignace, p.	0.68
	Ste-Lucie-de-Beauregard, p.	1.01
	St-Thomas, p.	1.80
	N.-D.-du-Rosaire, p.	1.96
NICOLET	St-Samuel, p.	0.50
PAPINEAU	Templeton-Nord	5.44
	Portland, c. (t)	0.17



1



2



3

1. La route Montréal-Valleyfield près du lac St-Louis; 2. Vue de Valleyfield; 3. Un coin de paysage à Ormstown, le long de la route Montréal-Malone.

1. The Montreal-Valleyfield Highway along Lake St. Louis; 2. The city of Valleyfield; 3. A bit of landscape at Ormstown, along the Montreal-Malone Highway.

COMTE COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Longueur améliorée Length improved
PONTIAC	Chichester, c. (t)	0.18
PORTNEUF	Cap-Santé, p.	0.72
	Deschambault, p.	1.00
	Montauban, v.	0.54
	N.-D.-des-Anges, v.	0.60
	Pointe-aux-Trembles, p.	2.00
	Portneuf, v.	0.08
	Portneuf, p.	1.50
	St-Alban, p.	0.15
	St-Augustin, p.	1.00
	St-Casimir, p.	0.47
	Ste-Catherine, p.	2.00
	Ste-Christine, p.	0.75
	St-Gilbert, p.	1.00
	Ste-Jeanne-de-Neuville, p.	1.00
	St-Léonard, p.	0.20
	St-Raymond, p.	3.25
	St-Raymond, v.	0.50
	St-Rémi Lac-aux-Sables	0.86
	St-Thuribe, p.	0.09
	Rivière-à-Pierre (canton Bois)	0.50
QUÉBEC	Giffard, v.	0.37
ROUVILLE	Ste-Marie-de-Monnoir, p.	2.19
	Notre-Dame-de-Bonsecours, p.	3.51
SOULANGES	St-Télesphore, p.	0.89
SAINT-MAURICE	St-Barnabé, p.	0.08
	St-Sévère, p.	0.47
	St-Mathieu, p.	0.08
	St-Elie-de-Caxton, p.	0.07
	Charette, p.	0.45
	St-Boniface, p.	0.25
	St-Etienne-des-Grès, p.	0.27
	Ste-Flore, p.	1.17
TÉMISCAMINGUE	St-Eugène-de-Guigues, c. (t)	0.17
WOLFE	St-Fortunat-de-Wolfestown, p.	0.11
YAMASKA	St-Pie-de-Guire, p.	0.71
LONGUEUR TOTALE AMÉLIORÉE TOTAL LENGTH IMPROVED		107.78
		{ milles miles

CHAPITRE XII

CHAPTER XII

PONTS ET PONCEAUX

BRIDGES AND CULVERTS

Liste des ponts et ponceaux construits
en 1926 moyennant des subventions
spéciales.

List of bridges and culverts built du
ing 1926 with special subsidies.

p = paroisse; v = village; c = canton.

p = parish; v = village; t = township

Les dimensions sont indiquées en pieds.

The dimensions are given in feet.

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature du pont Nature of the bridge	Portée, hauteur et largeur Span, Height and Width
ARTHABASKA...	Stanford, c. (t)	Bois—Wood	6' x 6' x 24'
	St-Louis-de-Blandford, p.	Bois—Wood	15' x 22' x 22'
	St-Norbert, p.	Bois—Wood	6' x 4' x 20'
	St-Christophe, p.	Ciment—Cement	15' x 7' x 17'
	Chester-Est, p.	Béton—Concrete	4' x 4' x 20'
	Ste-Anne-du-Sault, p.	Bois—Wood	14' x 6' x 16'
	Ste-Anne-du-Sault, p.	Bois—Wood	4' x 4' x 22'
	Ste-Elizabeth-de-War- wick, p.	Bois—Wood	8' x 4' x 22'
	Chester-Ouest, c. (t)	Tuyau, tôle—Iron pipe	2 de 12'' x 20'
	Chester-Ouest, c. (t)	Tuyau, tôle—Iron pipe	1 de 15'' x 20'
	Chester-Ouest, c. (t)	Tuyau, tôle—Iron pipe	1 de 24'' x 22'
	Chester-Ouest, c. (t)	Tuyau, tôle—Iron pipe	1 de 24'' x 24'
	Chester-Ouest, c. (t)	Tuyau, tôle—Iron pipe	1 de 30'' x 22'
	Chester-Ouest, c. (t)	Tuyau, tôle—Iron pipe	1 de 20'' x 22'
BAGOT.	St-Liboire, p.	Bois—Wood	12' x 16' x 20'
	Ste-Hélène, p.	Béton—Concrete	5' x 5' x 20'
	Ste-Hélène, p.	Béton—Concrete	12' x 6' 6'' x 20'
BEAUCE.	St-Pierre-de-Brough- ton, p.	Bois—Wood	20' x 6' x 19'
BROME.	Farnham-Est, c. (t)	Béton—Concrete	6' x 4' x 28'
CHAMPLAIN.	St-Timothée, p.	Bois—Wood	4' x 4' x 40'
	St-Timothée, p.	Bois—Wood	3' x 3' x 40'
	St-Timothée, p.	Bois—Wood	4' x 5' x 40'
	St-Georges, p.	Tuyau, tôle—Iron pipe	48'' x 36'
FRONTENAC.	St-Evariste-de-For- syth, p.	Bois—Wood	18' x 8' x 18'
	Chesham, c. (t)	Bois—Wood	16' x 6' x 15'
	Chesham, c. (t)	Bois—Wood	21' x 7' x 15'

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature du pont Nature of the bridge	Portée, hauteur et largeur Span, Height and Width
IBERVILLE....	St-Georges-d'Henry- ville, p.	Béton—Concrete	7' x 6' x 21' 5''
	St-Sébastien, p.	Béton—Concrete	2' 5'' x 2' 2'' x 21' 5''
	St-Sébastien, p.	Béton—Concrete	2' 5'' x 2' x 20'
	St-Alexandre, p.	Béton—Concrete	11' x 5' 5'' x 18'
JOLIETTE....	N.-D.-de-Lourdes, p. .	Béton—Concrete	6' x 7' x 30'
MASKINONGÉ..	St-Justin, p.	Bois—Wood	6' x 6' x 40'
MÉGANTIC....	Leeds, c. (t)	Bois—Wood	8' x 7' 5'' x 21' 5''
MONTCALM....	St-Liguori, p.	Béton—Concrete	5' x 5' x 25'
	St-Liguori, p.	Béton—Concrete	8' x 6' x 20'
	St-Liguori, p.	Béton—Concrete	15' x 8' x 20'
	Ste-Marie-Salomé, p. .	Béton—Concrete	12' x 14' x 30'
PAPINEAU....	Portland, c. (t)	Tuyau, tôle—Iron pipe	2'' x 20'
PONTIAC....	Onslow-Sud, c. (t) . .	Béton—Concrete	13' x 12' x 27'
SHERBROOKÉ..	Lennoxville, ville (town)	Béton—Concrete	6' x 6' x 66'
SOULANGES....	Coteau-Landing, v.	Tuyau, tôle—Iron pipe	24'' x 42'
	St-Zotique, p.	Tuyau, tôle—Iron pipe	18'' x 22'
STANSTEAD....	Hatley-Ouest, c. (t) . .	Bois—Wood	8' x 8' x 28'
ST-HYACINTHE.	Ste-Madeleine, p.	Béton—Concrete	5' x 6' x 28'
ST-MAURICE..	St-Barnabé, p.	Béton—Concrete	5' x 6' x 70'
	St-Mathieu, p.	Bois—Wood	5' x 4' x 35'
	St-Mathieu, p.	Bois—Wood	5' x 4' x 35'
	St-Elie-de-Caxton, p. .	Bois—Wood	6' x 6' x 24'
	St-Elie-de-Caxton, p. .	Bois—Wood	6' x 4' x 32'
	St-Gérard-des-Lau- rentides, p.	Bois—Wood	6' x 5' x 28'
	Ste-Flore, p.	Bois—Wood	3½' x 2¼' x 32'
TERREBONNE..	Ste-Thérèse, p.	Béton—Concrete	20' x 6' x 26'
VAUDREUIL...	Pointe-Fortune, v.	Tuyau, tôle—Iron pipe	12'' x 24'
	Ste-Madeleine-de- Rigaud, p.	Tuyau, tôle—Iron pipe	24'' x 28'
	Ste-Madeleine-de- Rigaud, p.	Tuyau, tôle—Iron pipe	18'' x 28'
	Ste-Madeleine-de- Rigaud, p.	Tuyau, tôle—Iron pipe	24'' x 30'

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature du pont Nature of the bridge	Portée, hauteur et largeur Span, Height and Width
VAUDREUIL	Ste-Madeleine-de-Rigaud, p.	Tuyau, tôle—Iron pipe	15'' x 30'
	Ste-Madeleine-de-Rigaud, p.	Tuyau, tôle—Iron pipe	15'' x 28'
	Ste-Madeleine-de-Rigaud, p.	Tuyau, tôle—Iron pipe	15'' x 30'
	Ste-Madeleine-de-Rigaud, p.	Tuyau, tôle—Iron pipe	15'' x 28'
	Ste-Madeleine-de-Rigaud, p.	Tuyau, tôle—Iron pipe	15'' x 28'
	St-Michel-de-Vaudreuil, p.	Tuyau, tôle—Iron pipe	24'' x 34'
	St-Michel-de-Vaudreuil, p.	Tuyau, tôle—Iron pipe	15'' x 36'
	Dorion, ville (town)	Tuyau, tôle—Iron pipe	30'' x 26'
YAMASKA	St-Gérard, p.	Béton—Concrete	16' x 9' 9'' x 22'
	St-Frs.-du-Lac, p.	Bois—Wood	10' x 12' x 20'
	St-Pie-de-Guire, p.	Bois—Wood	5' x 4' x 20'
	St-Bonaventure, p.	Béton—Concrete	5' x 5' x 20'
	N.-D.-de-Pierreville, p.	Bois—Wood	10' x 8' x 20'

NOMBRE TOTAL de ponts et ponceaux construits en 1926. 68

TOTAL NUMBER of bridges and culverts built during 1926. 68

Ne sont pas compris dans cette liste les ponts et ponceaux construits soit par le département, soit par les municipalités, et qui font partie des travaux réguliers de construction ou d'entretien.

Are not included in this list bridges and culverts built by the Roads Department or by the municipalities, and which form part of the regular construction or maintenance works.



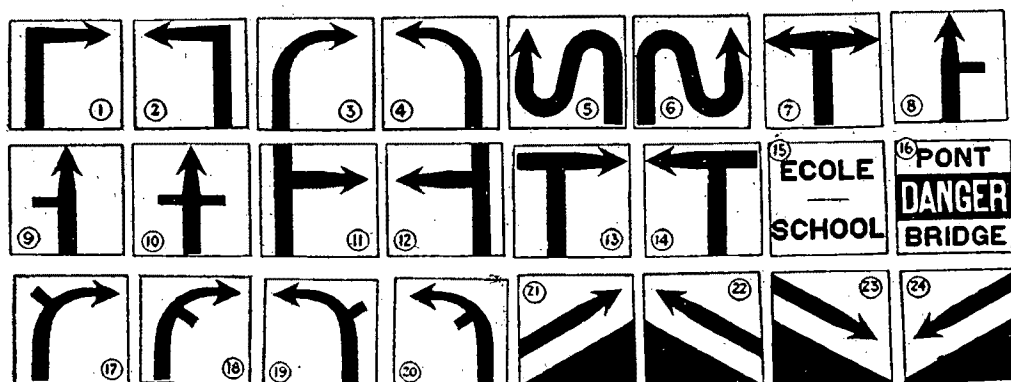
QUÉBEC-SAINT-SIMÉON—Château-Richer

SIGNAUX DE DANGER
et ARBRES d'ORNEMENT

DANGER SIGNS
and ORNAMENTAL TREES

**SIGNAUX SYMBOLIQUES DE
DANGER ET DE DIRECTION**

**SYMBOLIC DANGER AND
DIRECTION SIGNS**



SIGNIFICATION

- 1—Angle droit à droite.
- 2—Angle droit à gauche.
- 3—Courbe à droite.
- 4—Courbe à gauche.
- 5—Double courbe à gauche.
- 6—Double courbe à droite.
- 7—Intersection de deux grandes routes.
- 8—Intersection simple à droite.
- 9—Intersection simple à gauche.
- 10—Intersection double.
- 11—Angle droit, chemin local en avant.
- 12—Angle gauche, chemin local en avant.
- 13—Angle droit, chemin local à gauche.
- 14—Angle gauche, chemin local à droite.
- 15—Ecole.
- 16—Pont dangereux.
- 17—Courbe à droite, avec chemin local à gauche.
- 18—Courbe à droite, avec chemin local à droite.
- 19—Courbe à gauche, avec chemin local à droite.
- 20—Courbe à gauche, avec chemin local à gauche.
- 21—Montée à droite.
- 22—Montée à gauche.
- 23—Descente à droite.
- 24—Descente à gauche.

MEANING

- 1—Sharp right angle.
- 2—Sharp left angle.
- 3—Right curve.
- 4—Left curve.
- 5—Double left curve.
- 6—Double right curve.
- 7—Intersection of two main highways.
- 8—Cross road to the right.
- 9—Cross road to the left.
- 10—Double cross road.
- 11—Right angle with local road ahead.
- 12—Left angle with local road ahead.
- 13—Right angle, local road to the left.
- 14—Left angle, local road to the right.
- 15—School.
- 16—Dangerous bridge.
- 17—Right curve with local road to the left.
- 18—Right curve with local road to the right.
- 19—Left curve with local road to the right.
- 20—Left curve with local road to the left.
- 21—Ascent to the right.
- 22—Ascent to the left.
- 23—Descent to the right.
- 24—Descent to the left.



Numéro indicateur de
route

—
Road Marker

CHAPITRE XIV

PLANTATION D'ARBRES D'ORNEMENT

Liste des municipalités dans les limites
desquelles il a été planté des arbres
en 1926.

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY
-----------------	------------------------------

CHAPTER XIV

PLANTING OF ORNAMENTAL TREES

List of municipalities where trees have
been planted during 1926.

Sortes d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés Number of trees planted
----------------------------------	--

MONTREAL-SHERBROOKE

ROUVILLE.....	N.-D.-de-Bon-Secours, p.	Peupliers—Poplars.	150
	N.-D.-de-Bon-Secours, p.	Ormes—Elms.	122
	Ste-Marie-de-Monnoir, v.	Peupliers—Poplars.	300
	Ste-Marie-de-Monnoir, v.	Erables—Maples.	223
	Ste-Marie-de-Monnoir, v.	Ormes—Elms.	300
	St-Michel-de-Rougemont, p.	Peupliers—Poplars.	259
	St-Michel-de-Rougemont, p.	Ormes—Elms.	232
	St-Césaire, p.	Peupliers—Poplars.	114
CHAMBLY....	St-Césaire, p.	Ormes—Elms.	60
	St-Antoine-de-Longueuil, p.	Erables—Maples.	302
	St-Antoine-de-Longueuil, p.	Peupliers—Poplars.	374
	St-Hubert, p.	Erables—Maples.	530
	St-Hubert, p.	Peupliers—Poplars.	710
	Chambly.	Erables—Maples.	292
	Chambly.	Peupliers—Poplars.	332
	Chambly-Bassin, v.	Erables—Maples.	72
	Chambly-Bassin, v.	Peupliers—Poplars.	123
	Chambly-Canton, v.	Peupliers—Poplars.	19

MONTREAL-QUEBEC

ST-AURICE.....	Ste-Anne-de-la-Pérade à	{ Erables—Maples.	813
	Trois-Rivières.	{ Peupliers—Poplars.	190
	Trois-Rivières à Yamachiche	{ Erables—Maples.	201
		{ Peupliers—Poplars.	690
	Yamachiche à Louiseville.	Erables—Maples.	86
BERTHIER.....	Yamachiche à Louiseville.	Peupliers—Poplars.	87
	St-Barthélémy; St-Viateur;	{ Peupliers—Poplars.	117
	St-Cuthbert.	{ Ormes—Elms.	37
	Berthier, p., Berthier, ville (town)	{ Peupliers—Poplars.	74
		{ Ormes—Elms.	52
		{ Erables—Maples.	15

MONTREAL-QUEBEC (con.)

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Sortes d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés Number of trees planted
BERTHIER (con.)	Lanoraie, p., partie est, (east part)	{ Peupliers—Poplars.....	102
		{ Erables—Maples.....	22
		{ Bois Blanc—Spruce....	22
	Lanoraie, p. (partie ouest)	Peupliers—Poplars.....	141
	Lavaltrie, p.	Erables—Maples.....	29
	Lavaltrie, p.	Bois blanc—Spruce....	22
	Lavaltrie, p.	Bouleaux—Birch-trees..	16
L'ASSOMPTION	L'Assomption, p.	Peupliers—Poplars.....	82
	St-Sulpice	Erables—Maples.....	29
	L'Assomption, p.	Bois blanc—Spruce....	4
	L'Assomption, p.	Merisiers—Cherry-trees	12
	L'Assomption, ville (town)	Peupliers—Poplars.....	90
	L'Assomption, p.	Ormes—Elms.....	10
	St-Paul-l'Ermite	Erables—Maples.....	78
	St-Paul-l'Ermite	Frênes—Ash-trees.....	8
	St-Paul-l'Ermite	Hêtres—Beech-trees....	2
	L'Assomption, p.	Peupliers—Poplars.....	2
	St-Paul-l'Ermite	{ Erables—Maples.....	36
	Charlemagne, p., Ile Bourdon	{ Hêtres—Beech-trees....	10

LÉVIS-RIMOUSKI

LÉVIS	Lauzon	{	Pommiers—Apple-trees	5,115
BELLECHASSE	Beaumont			
	St-Michel			
	St-Vallier			
MONTMAGNY	Berthier	}		

MONTRÉAL-OTTAWA via HULL

DEUX-MONTAGNES	De St-Eustache à St-Hermas	{ Ormes—Elms.....	750
		{ Peupliers—Poplars.....	11,150
		{ Frênes—Ash-trees.....	177

MONTRÉAL-MONT-LAURIER

TERREBONNE	De Ste-Thérèse à Shaw- bridge	{ Peupliers—Poplars.....	1789
		{ Ormes—Elms.....	549
		{ Erables—Maples.....	331
		{ Pommiers—Apple-trees..	33

SOMMAIRE PAR ROUTE

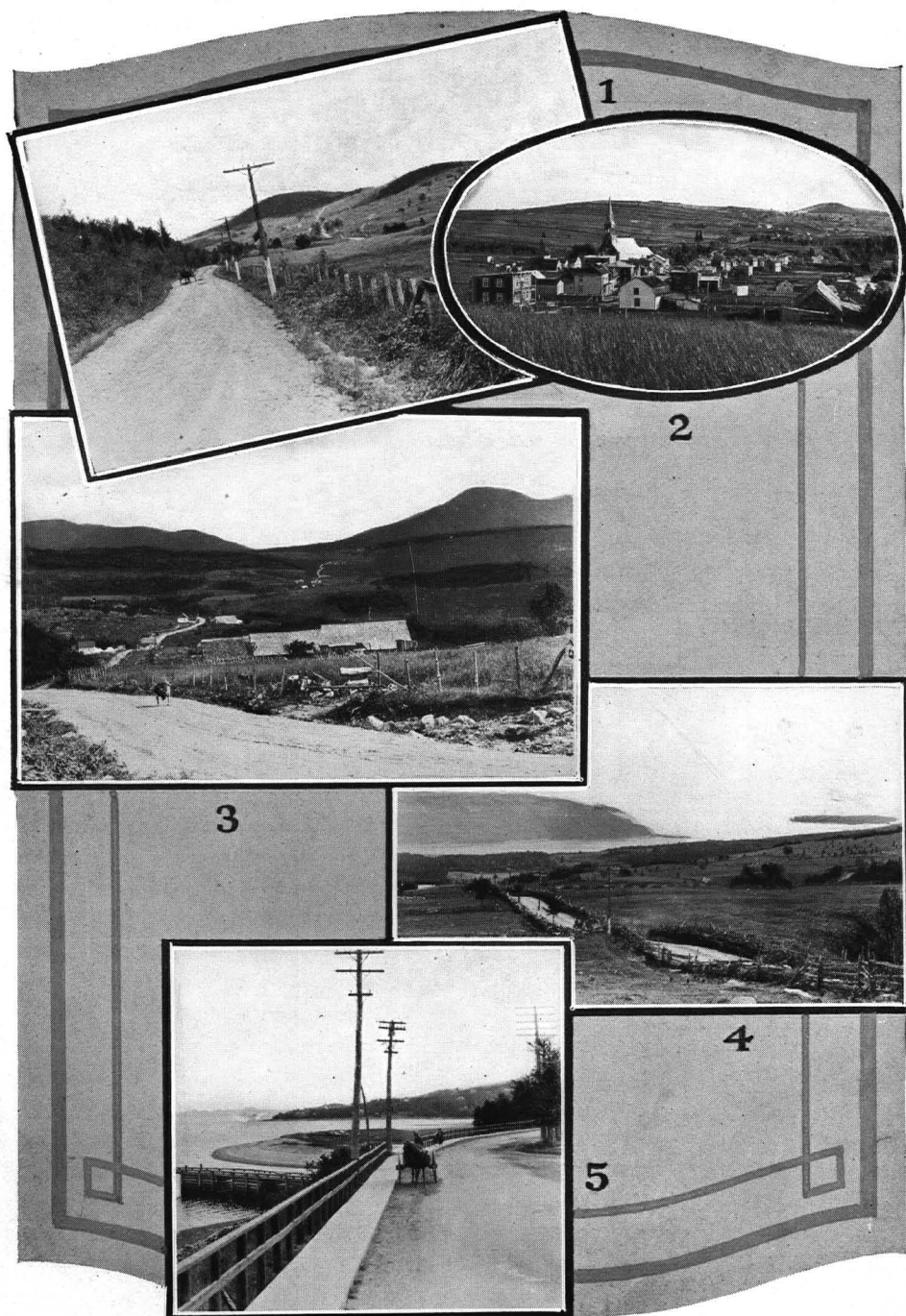
SUMMARY PER HIGHWAY

ROUTE HIGHWAY	Nombre d'arbres plantés Number of trees planted
Montréal—Sherbrooke.....	4,514
Montréal—Québec.....	3,079
Lévis—Rimouski.....	5,115
Montréal—Ottawa via Hull.....	2,077
Montréal—Mont-Laurier.....	2,702
TOTAL.....	17,487

SOMMAIRE POUR LES DIFFÉRENTES SORTES D'ARBRES

SUMMARY FOR THE DIFFERENT KINDS OF TREES

Peupliers—Poplars.....	6,895
Ormes—Elms.....	2,112
Érables—Maples.....	3,059
Boisblanc—Spruce.....	48
Bouleaux—Birch-trees.....	16
Merisiers—Cherry-trees.....	12
Frênes—Ash-trees.....	185
Hêtres—Beech-trees.....	12
Pommiers—Apple-trees.....	5,148
TOTAL.....	17,487



QUÉBEC-SAINT-SIMÉON

1. Vers Saint-Tite, aux limites de Saint-Joachim; 2. Vue générale de Saint-Tite; 3. A Saint-Frs-Xavier-de-la-Petite-Rivière; 4. La descente vers la Baie-St-Paul; 5. La Malbaie; à l'arrière plan, La Pointe-au-Pic.

1. Towards St. Tite, at the limits of St. Joachim; 2. General view of St. Tite; 3. At St. Frs. Xavier de la Petite Rivière; 4. Towards Baie St. Paul; 5. La Malbaie; in the background, Pointe au Pic.

RECENSEMENT DE
LA CIRCULATION

TRAFFIC CENSUS

CHAPITRE XV

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION 1926

CIRCULATIONS COMPARÉES 1925-1926

ROUTES PROVINCIALES ET RÉGIONALES

Tous les genres de véhicules par rapport à la circulation totale

GENRES DE VÉHICULES	Circulation moyenne par jour		Augmentation ou diminution en 1926	
	1925	1926	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Autos de tourisme de Québec.....	363 soit 50.3%	430 soit 51.7%	18.4%	1.4%
Autos des autres provinces.....	61 " 8.4%	81 " 9.8%	32.8%	1.4%
Autos des Etats-Unis.....	119 " 16.5%	128 " 15.4%	7.5%	1.1%
Autobus.....	9 " 1.3%	11 " 1.3%	22.2%	0.0%
Camions légers.....	27 " 3.7%	33 " 4.0%	22.2%	0.2%
Camions lourds.....	17 " 2.4%	25 " 3.0%	47.0%	0.6%
Motocyclettes.....	6 " 0.8%	6 " 0.7%	0.0%	0.1%
Voitures à un cheval.....	104 " 14.4%	100 " 12.0%	3.9%	2.3%
Voitures à deux chevaux.....	16 " 2.2%	17 " 2.1%	6.2%	0.1%
	722 soit 100.0%	831 soit 100.0%	15.1%	

CHAPTER XV

TRAFFIC CENSUS
1926

COMPARED TRAFFIC
1925-1926

PROVINCIAL AND REGIONAL HIGHWAYS

All kinds of Vehicles compared with Total Traffic

KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1926	
	1925	1926	Absolute	As regards total traffic
Touring cars, Quebec	363 or 50.3%	430 or 51.7%	18.4%	1.4%
Touring cars, other provinces	61 " 8.4%	81 " 9.8%	32.8%	1.4%
Touring cars, United States	119 " 16.5%	128 " 15.4%	7.5%	1.1%
Autobuses	9 " 1.3%	11 " 1.3%	22.2%	0.0%
Light trucks	27 " 3.7%	33 " 4.0%	22.2%	0.2%
Heavy trucks	17 " 2.4%	25 " 3.0%	47.0%	0.6%
Motorcycles	6 " 0.8%	6 " 0.7%	0.0%	0.1%
One-horse carts	104 " 14.4%	100 " 12.0%	3.9%	2.3%
Two-horse carts	16 " 2.2%	17 " 2.1%	6.2%	0.1%
	722 or 100.0%	831 or 100.0%	15.1%	

Automobiles de tourisme, autres véhicules automobiles et véhicules à traction animale, par rapport à la circulation totale

GENRES DE VÉHICULES	Circulation moyenne par jour		Augmentation ou diminution en 1926	
	1925	1926	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Autos de tourisme (toute provenance).....	543 soit 75.2%	639 soit 76.9%	17.8%	1.7%
Autobus, camions, motocyclettes.....	59 " 8.2%	75 " 9.0%	27.1%	0.8%
Véhicules à traction animale.....	120 " 16.6%	117 " 14.1%	2.5%	2.5%
	722 soit 100.0%	831 soit 100.0%	15.1%	

Composition de la circulation lourde

GENRES DE VÉHICULES	Circulation moyenne par jour		Augmentation ou diminution en 1926	
	1925	1926	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Autobus.....	9 soit 42.4%	11 soit 25.0%	22.2%	17.4%
Camions lourds.....	17 " 57.6%	33 " 75.0%	95.3%	17.4%
	26 soit 100.0%	44 soit 100.0%	69.2%	

Touring cars, other Motor Vehicles and Horse-drawn Vehicles, compared with Total Traffic.

KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1926	
	1925	1926	Absolute	As regards total traffic
Touring cars (all registrations)	543 or 75.2%	639 or 76.9%	17.8%	1.7%
Autobuses, trucks, motorcycles.	59 " 8.2%	75 " 9.0%	27.1%	0.8%
Horse-drawn vehicles	120 " 16.6%	117. " 14.1%	2.5%	2.5%
	722 or 100.0%	831 or 100.0%	15.1%	

Heavy Traffic

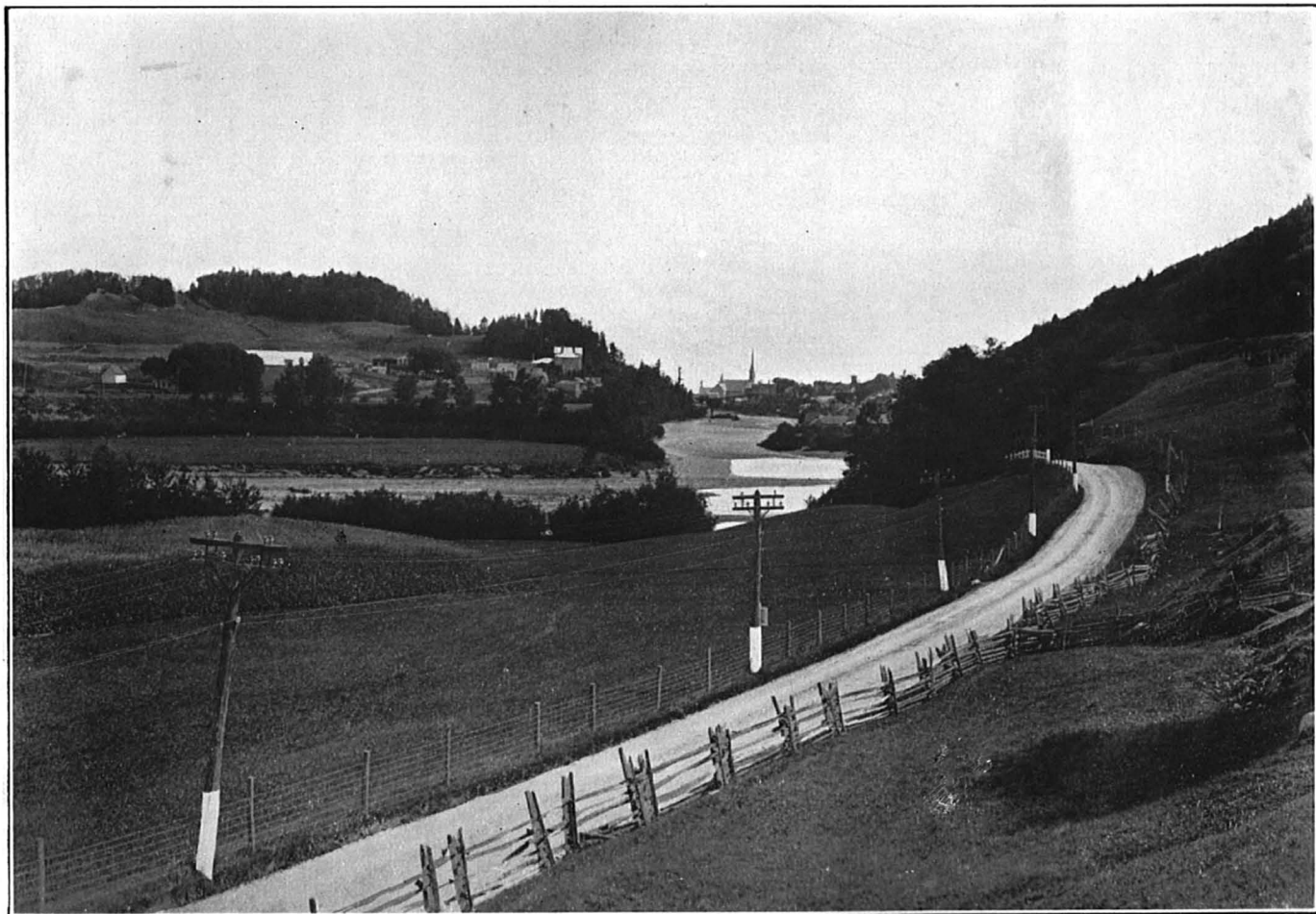
KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1926	
	1925	1926	Absolute	As regards total traffic
Autobuses	9 or 42.4%	11 or 25.0%	22.2%	17.4%
Heavy trucks	17 " 57.6%	33 " 75.0%	95.3%	17.4%
	26 or 100.0%	44 or 100.0%	69.2%	

Provenance des véhicules en regard de la circulation totale

GENRES DE VÉHICULES	Circulation moyenne par jour		Augmentation ou diminution en 1926	
	1925	1926	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Véhicules de Québec.....	542 soit 75.1%	622 soit 74.8%	14.8%	0.3%
Véhicules des autres provinces.....	61 " 8.4%	81 " 9.8%	32.8%	1.4%
Véhicules des Etats-Unis.....	119 " 16.5%	128 " 15.4%	7.5%	1.1%
	722 soit 100.0%	831 soit 100.0%	15.1%	

Provenance des automobiles de tourisme

GENRES DE VÉHICULES	Circulation moyenne par jour		Augmentation ou diminution en 1925	
	1925	1926	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Québec.....	363 soit 66.8%	430 soit 67.3%	18.4%	0.5%
Autres provinces.....	61 " 11.2%	81 " 12.7%	32.8%	1.5%
Etats-Unis.....	119 " 22.0%	128 " 20.0%	7.5%	2.0%
	543 soit 100.0%	639 soit 100.0%	17.7%	



Près de La Malbaie

QUÉBEC-SAINT-SIMÉON

Near La Malbaie

Registration of all Vehicles as compared with Total Traffic

KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1926	
	1925	1926	Absolute	As regards total traffic
Vehicles from Quebec.....	542 or 75.1%	622 or 74.8%	14.8%	0.3%
Vehicles from other provinces.....	61 " 8.4%	81 " 9.8%	32.8%	1.4%
Vehicles from the United States.....	119 " 16.5%	128 " 15.4%	7.5%	1.1%
	722 or 100.0%	831 or 100.0%	15.1%	

Registration of Touring cars

KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1926	
	1925	1926	Absolute	As regards total traffic
Quebec.....	363 or 66.8%	430 or 67.3%	18.4%	0.5%
Other provinces.....	61 " 11.2%	81 " 12.7%	32.8%	1.5%
United States.....	119 " 22.0%	128 " 20.0%	7.5%	2.0%
	543 or 100.0%	639 or 100.0%	17.7%	

Véhicules automobiles et véhicules à traction animale par rapport à la circulation totale

GENRES DE VÉHICULES	Circulation moyenne par jour		Augmentation ou diminution en 1926	
	1925	1926	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Véhicules automobiles de tous genres.....	602 soit 83.4%	714 soit 85.9%	18.6%	2.5%
Véhicules à traction animale.....	120 " 16.6%	117 " 14.1%	2.5%	2.5%
	722 soit 100.0%	831 soit 100.0%	15.1%	

Circulation légère et circulation lourde en regard de la circulation totale

GENRES DE VÉHICULES	Circulation moyenne par jour		Augmentation ou diminution en 1926	
	1925	1926	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Circulation légère.....	696 soit 96.3%	787 soit 94.7%	13.1%	1.6%
Circulation lourde (autobus et camions lourds).....	26 " 3.7%	44 " 5.3%	69.2%	1.6%
	722 soit 100.0%	831 soit 100.0%	15.1%	

Motor Vehicles and Horse-drawn Vehicles as compared with Total Traffic

KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1926	
	1925	1926	Absolute	As regards total traffic
All kinds of Motor Vehicles.....	602 or 83.4%	714 or 85.9%	18.6%	2.5%
Horse-drawn vehicles.....	120 " 16.6%	117 " 14.1%	2.5%	2.5%
	722 or 100.0%	831 or 100.0%	15.1%	

Light Traffic and Heavy Traffic as compared with Total Traffic

KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1926	
	1925	1926	Absolute	As regards total traffic
Light traffic.....	696 or 96.3%	787 or 94.7%	13.1%	1.6%
Heavy traffic (autobuses and heavy trucks).....	26 " 3.7%	44 " 5.3%	69.2%	1.6%
	722 or 100.0%	831 or 100.0%	15.1%	

Circulation lourde en regard de la circulation totale des véhicules automobiles

GENRES DE VÉHICULES	Circulation moyenne par jour		Augmentation ou diminution en 1926	
	1925	1926	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Circulation lourde (Autobus et camions lourds).....	26 soit 4.3%	44 soit 6.2%	69.2%	1.9%
Circulation légère (Autres véhicules automobiles)....	576 " 95.7%	670 " 93.8%	16.3%	8.1%
	602 soit 100.0%	714 soit 100.0%	18.6%	



L'ASSOMPTION-RAWDON
Paroisse de l'Epiphanie Parish of L'Epiphanie

Heavy Traffic as compared with the Total Motor Traffic

KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1926	
	1925	1926	Absolute	As regards total traffic
Heavy traffic (autobuses and heavy trucks).....	26 or 4.3%	44 or 6.2%	69.2%	1.9%
Light traffic (other motor vehicles).....	576 " 95.7%	670 " 93.8%	16.3%	8.1%
	602 or 100.0%	714 or 100.0%	18.6%	

Province de
QUÉBEC

Province of

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION

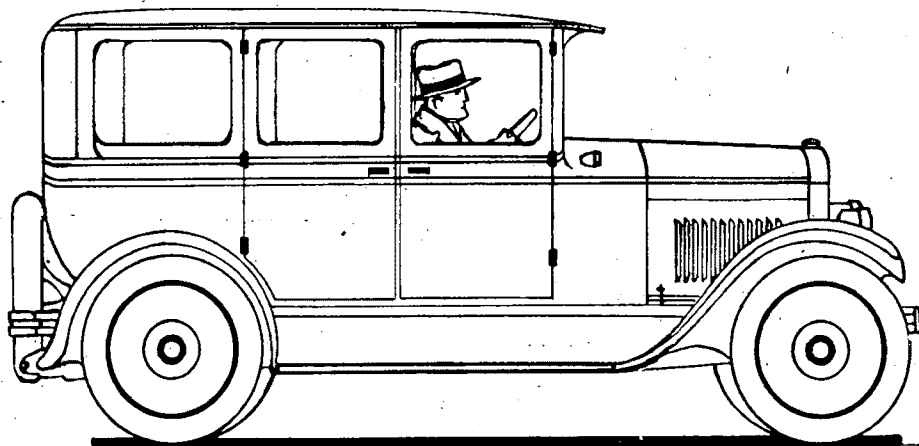
Analyse de la circulation sur 1926
42 grandes routes

Circulation moyenne journalière 831 véhicules

TRAFFIC CENSUS

Analysis of Traffic on
42 Main Highways

Total average daily traffic: 831 vehicles



639 = 76.9%

AUTOMOBILES DE PROMENADE - TOURING CARS

Québec - 51.7%
Etats-Unis - United States 15.4%
Autres provinces - Other Provinces 9.0%

N.B. L'échelle de ce diagramme n'est pas la même que
l'échelle des diagrammes suivants.

The scale of this graphic is not the same as
that of the following ones.



75 = 9%

CAMIONS = 7%
TRUCKS



117 = 14.1%

AUTOBUS = 1.3%
AUTOBUSSES

VOITURES SIMPLES = 12%
ONE-HORSE CARTS

MOTOCYCLETTES = 0.7%
MOTORCYCLES

VOITURES DOUBLES = 2.1%
TEAMS

①

CARTE GRAPHIQUE

MONTRANT LA DENSITÉ
DE LA CIRCULATION SUR
LES GRANDES ROUTES DE LA
PROVINCE

GRAPHIC MAP

SHOWING THE DENSITY
OF TRAFFIC ON
THE MAIN HIGHWAYS OF THE
PROVINCE

• 1926 •

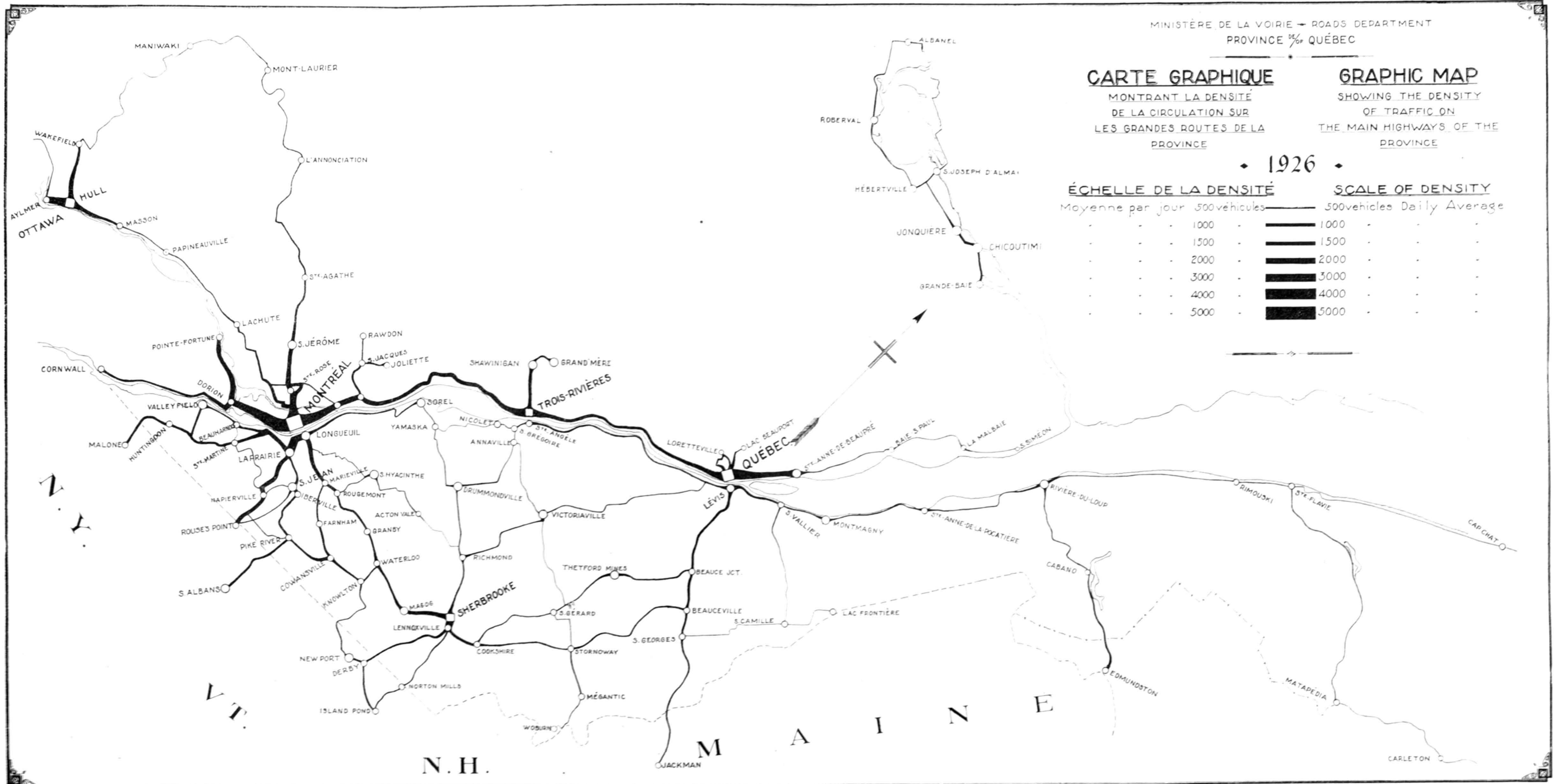
ÉCHELLE DE LA DENSITÉ

Moyenne par jour 500 véhicules

SCALE OF DENSITY

500 vehicles Daily Average

1000	1000
1500	1500
2000	2000
3000	3000
4000	4000
5000	5000



ÉVOLUTION DE LA CIRCULATION
SUR CINQ DES GRANDES ROUTES
DE LA PROVINCE

EVOLUTION OF TRAFFIC
OVER FIVE OF THE MAIN HIGHWAYS
OF THE PROVINCE

Montréal - Québec, Edouard VII, Québec - Ste-Anne, Hull-Aylmer, Lévis - Jackman

Circulation moyenne journalière

Average Daily Traffic

Autos de promenade
Touring Cars

Camions-Trucks
Autobus-Autobusses

Voitures à traction animale
Horse-Drawn Vehicles

1920



449 = 62.8%

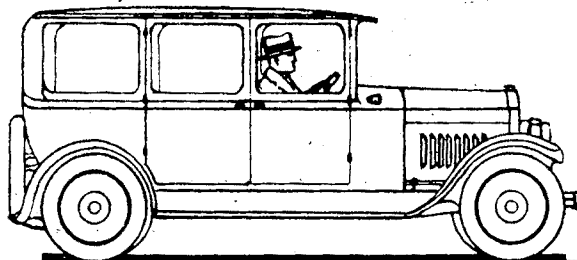


49 = 6.8%



217 = 30.4%

1926



1607 = 81.7%



210 = 10.7%



149 = 7.6%

(2)

785

ÉVOLUTION

du

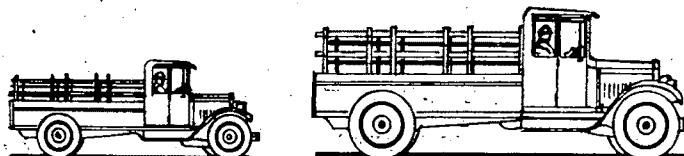
1923 - 1926

TRANSPORT COMMERCIAL

Camions & Autobus

Districts de MONTREAL & QUEBEC

MONTREAL



1923

1926

Camions
Trucks



1923

Autobus
Autobusses



1926

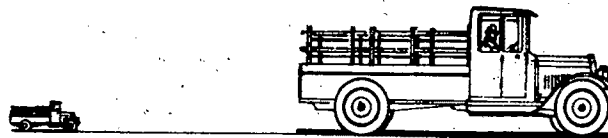
EVOLUTION

of

COMMERCIAL TRANSPORT

Trucks & Autobusses

QUEBEC



1923

1926

Camions
Trucks



1923

Autobus
Autobusses



1926

PROVENANCE DES AUTOMOBILES DE TOURISME
SUR CINQ DES GRANDES ROUTES
DE LA PROVINCE

TOURING CARS BY REGISTRATIONS
OVER FIVE OF THE MAIN HIGHWAYS
OF THE PROVINCE

1923 & 1926

Edouard VII, Montréal-Toronto, Montréal-Québec, Québec-Ste-Anne, Lévis-Jackman

Circulation moyenne journalière

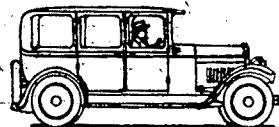
Average Daily Traffic

QUÉBEC

ÉTATS-UNIS
UNITED STATES

AUTRES PROVINCES
OTHER PROVINCES

1923



766=64.8%

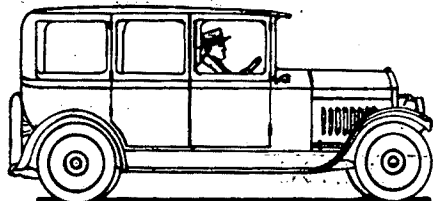


364=30.8%



52=4.4%

1926



1232=61.8%



659=33.1%



101=5.1%

④

AUTOMOBILES DE PROMENADE

TOURING CARS

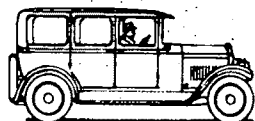
ROUTE MONTREAL QUEBEC HIGHWAY

1923 & 1926

QUÉBEC

ETATS-UNIS
UNITED STATES

AUTRES PROVINCES
OTHER PROVINCES

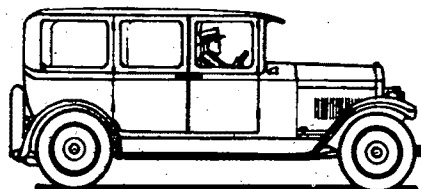


686=83.1%



118=14.3%

21=2.6%



1021=64.8%



492=33.3%

61=3.9%

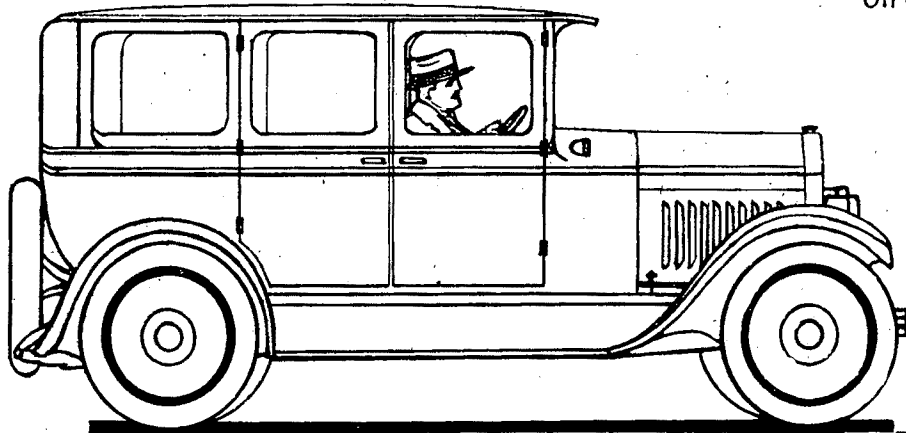
⑤

Circulation moyenne journalière

Average Daily Traffic

1926

MONTREAL-TORONTO



2505

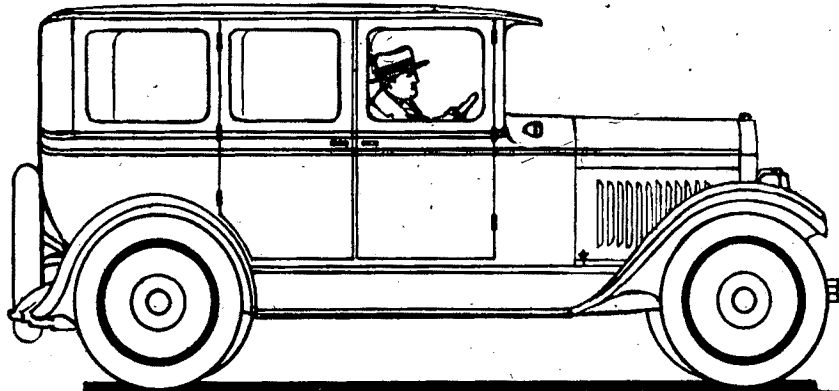


229



114

HULL-AYLMER



2341



259

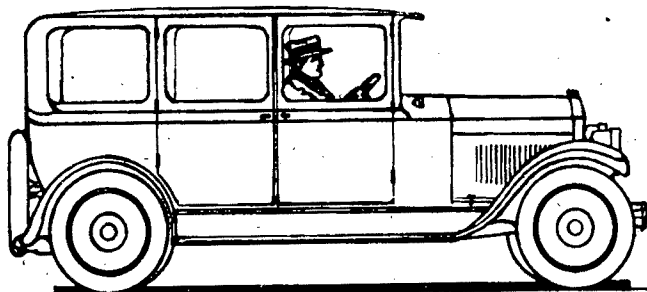


64

6

Circulation moyenne journalière
Average Daily Traffic
1926

EDOUARD VII



1776

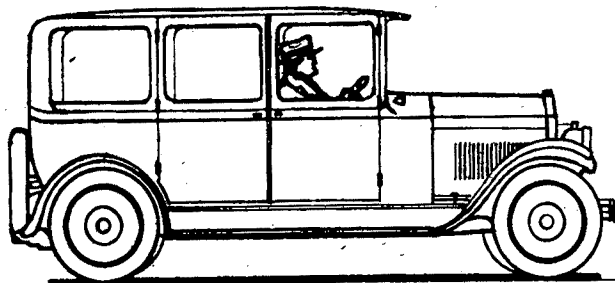


172



85

QUÉBEC - STE-ANNE-de-BEAUPRE



1704



414

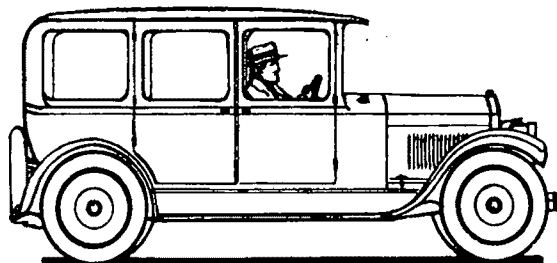


287

7

Circulation moyenne journalière
Average Daily Traffic
1926

MONTREAL - QUEBEC



1674

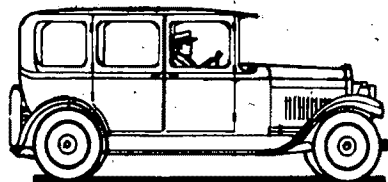


151



123

MONTREAL - STE-AGATHE



1106



204



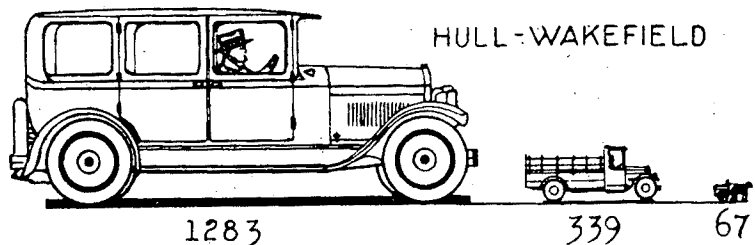
99

8

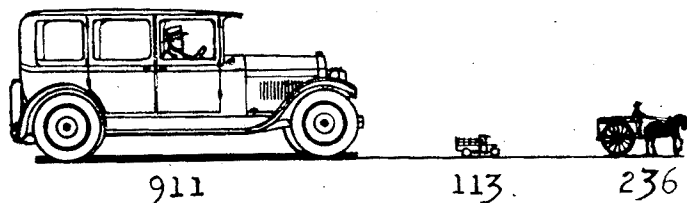
Circulation moyenne journalière

1926

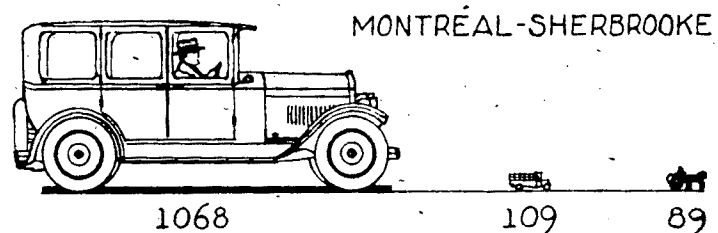
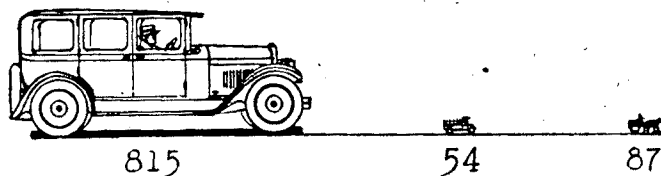
Average Daily Traffic



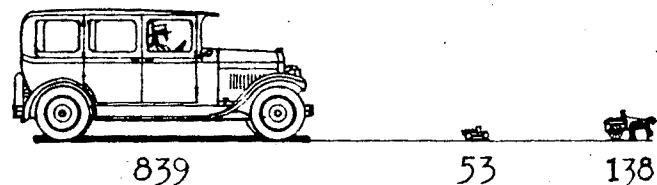
CAUGHNAWAGA-MALONE



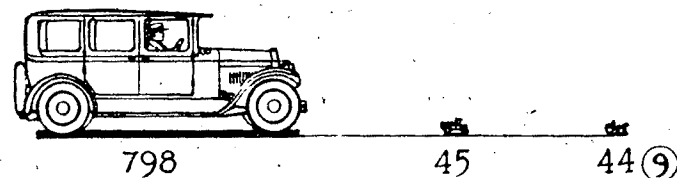
IBERVILLE-ST. ALBANS



LACOLLE-KNOWLTON



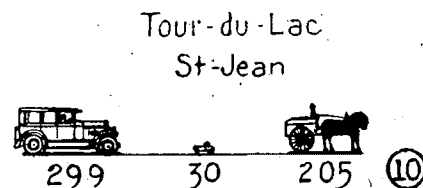
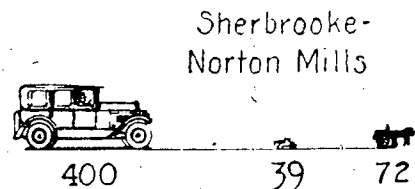
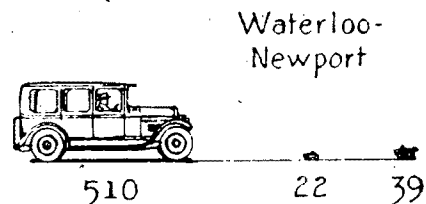
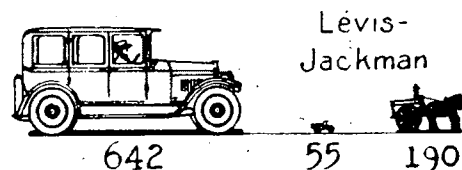
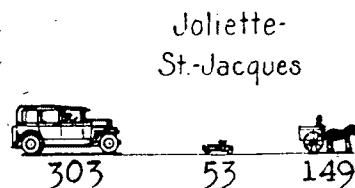
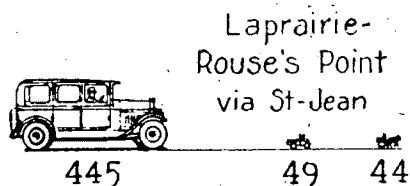
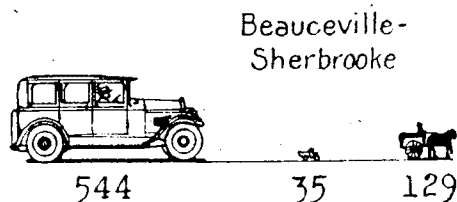
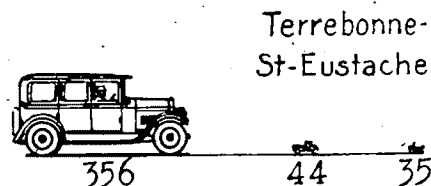
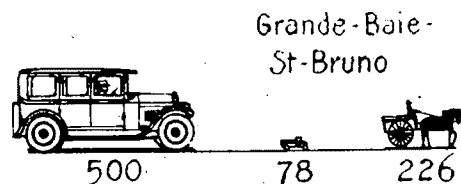
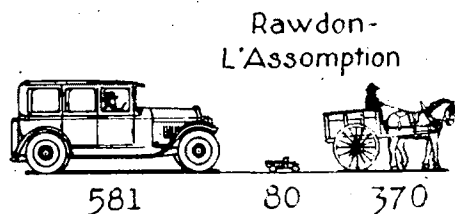
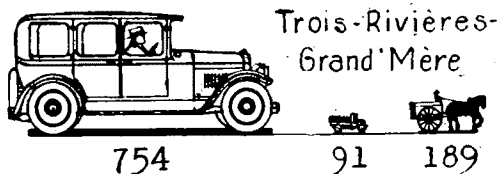
SHERBROOKE-DERBY



Circulation moyenne journalière

1926

Average Daily Traffic



RECENSEMENT DE LA CIRCULATION

1926

Du dimanche matin, 1er août, au
samedi soir, 7 aoûtMoyenne journalière de circulation
observée sur chaque route durant les
sept jours du recensement, comparée
avec la moyenne observée en 1925

TRAFFIC CENSUS

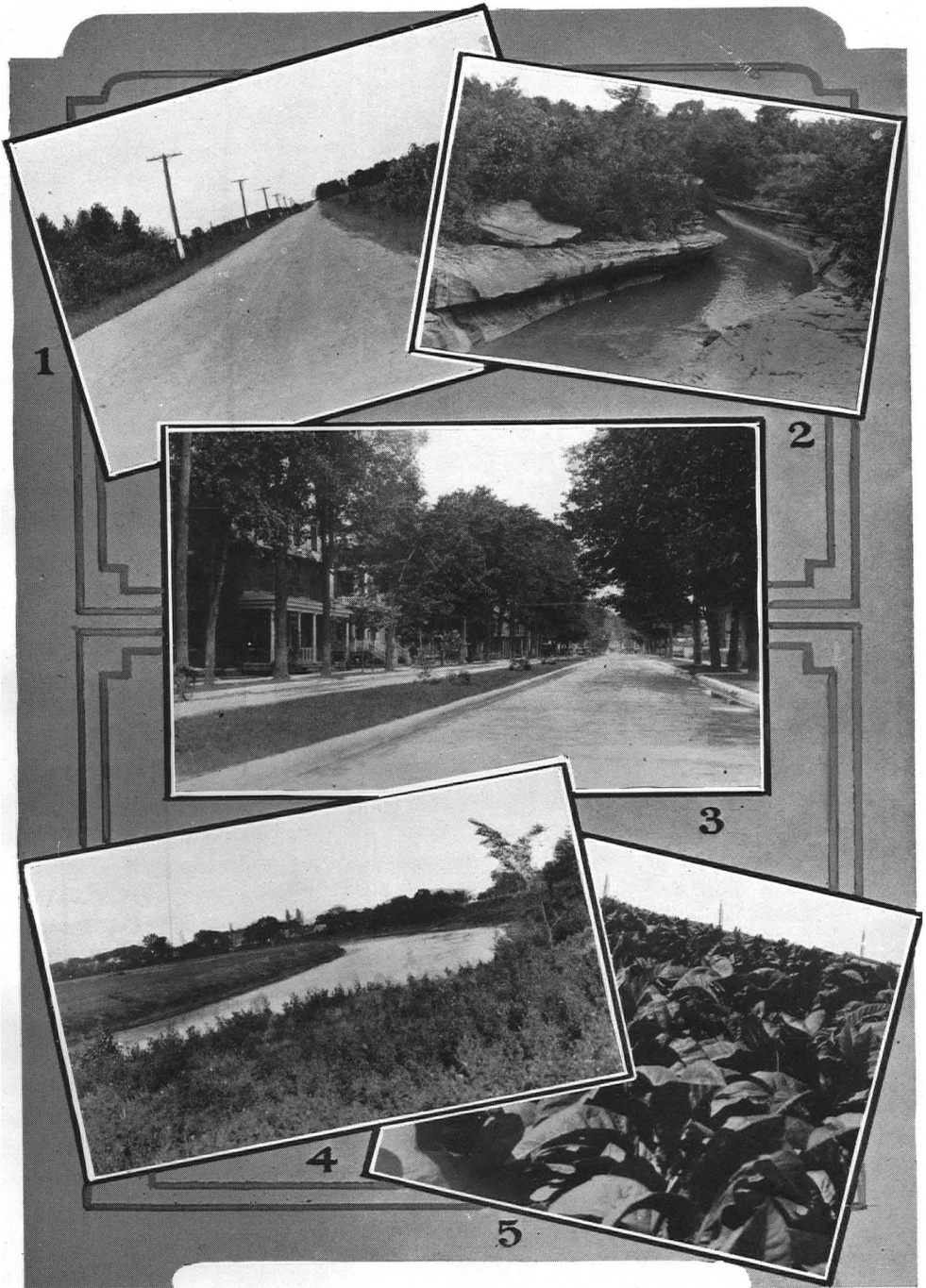
1926

From Sunday morning, August 1, to
Saturday night, August 7Average daily traffic observed on each
highway for the seven days of the cen-
sus, compared with the average ob-
served in 1925

No et nom de la route — No. and Name of Highway	Année — Year	Autos de promenade — Touring Cars			Autres véhicules automobiles — Other Motor Vehicles			Voitu- res à traction animale — Horse drawn Vehicles	Total
		Québec	Autres pro- vinces — Other prov- inces	Etats- Unis — U.S.	Auto- bus — Auto- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cyclet- tes — Motor- cycles		
1 Montréal- Sherbrooke.	1925	860	16	149	5	83	12	117	1242
	1926	873	23	172	3	97	9	89	1266
2 Montréal- Québec.....	1925	972	39	409	16	103	23	167	1729
	1926	1021	61	492	20	104	27	123	1848
3 Lévis-Saint- Lambert...	1925	373	5	28	22	39	8	116	591
	1926	462	9	39	20	46	11	105	692
4 Montréal- Malone....	1925	444	16	216	6	59	5	231	977
	1926	623	24	324	9	96	8	236	1326
5 Beauce-Jct.- Sherbrooke.	1925	177	6	117	2	7	2	70	381
	1926	174	3	137	2	12	1	86	415
6 Lévis-Ri- mouski.....	1925	208	14	33	4	13	8	84	364
	1926	288	32	40	6	16	7	141	530
7 Beauceville- Sherbrooke.	1925	328	3	93	0	25	1	129	579
	1926	432	5	107	1	33	1	129	708
8 Montréal- Ottawa via Hull.....	1925	436	123	13	28	73	7	106	786
	1926	639	164	11	46	113	10	81	1064
9 Edouard VII.	1925	619	8	767	19	97	22	83	1615
	1926	761	25	990	24	129	19	85	2033

No et nom de la route — No. and Name of Highway	Année — Year	Autos de promenade — Touring Cars			Autres véhicules automobiles — Other Motor Vehicles			Voitures à traction animale — Horse drawn Vehicles	Total
		Québec	Autres provinces — Other provinces	Etats-Unis — U.S.	Auto-bus — Auto-buses	Ca-mions — Trucks	Moto-cyclettes — Motor-cycles		
10 Lévis-Sherbrooke.....	1925	175	1	30	1	12	2	67	288
	1926	212	2	49	2	15	1	65	346
11 Montréal-Mt-Laurier.....	1925	661	9	13	20	80	11	141	935
	1926	902	12	24	18	117	15	159	1247
12 St-Hyacinthe-Rougemont.	1925	277	1	27	0	21	3	15	344
	1926	326	1	33	2	41	2	50	455
13 Sherbrooke-Derby Line.	1925	455	4	304	2	42	6	80	893
	1926	418	3	377	3	43	2	44	887
14 Montréal-Rouse's Pt. via St-Jean.	1925	344	6	692	6	34	17	51	1150
	1926	272	3	170	3	43	3	44	538
15 Québec-La Malbaie....	1925	486	13	233	15	118	20	176	1061
	1926	604	20	296	22	180	16	180	1318
16 Richmond-Yamaska...	1925	192	2	21	1	11	2	175	407
	1926	211	12	29	2	16	3	156	429
17 Hull-Aylmer.	1925	630	1313	108	75	272	24	223	2645
	1926	505	1680	156	78	170	11	64	2664
18 Rivière-du-Loup-Edmunston....	1925	138	42	34	1	10	1	145	371
	1926	185	41	54	3	26	2	296	607
19 Trois-Rivières-Grand'Mère.	1925	450	5	15	7	34	10	129	650
	1926	686	10	58	14	64	13	189	1034
20 Montréal-Valleyfield..	1925	507	10	88	9	64	9	72	759
	1926	578	16	87	15	98	11	86	891
21 Joliette-St-Jacques....	1925	281	1	5	5	24	2	199	517
	1926	286	4	13	8	34	1	149	505
22 Sherbrooke-Norton Mills.....	1925	188	.....	122	.....	45	2	73	430
	1926	236	3	161	1	37	1	72	511

No et nom de la Route — No. and Name of Highway	Année — Year	Autos de promenade — Touring Cars			Autres véhicules automobiles — Other Motor Vehicles			Voitu- res à traction animale — Horse drawn Vehicles	Total
		Québec	Autres pro- vinces — Other prov- inces	Etats- Unis — U.S.	Auto- bus — Auto- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cyclet- tes — Motor- cycles		
23 Lévis-Jack- man.....	1925	300	11	247	4	29	5	185	781
	1926	360	6	276	4	47	4	190	887
24 St-Georges- Lac Fron- tière.....	1925	41	.....	2	.....	1	1	36	81
	1926	56	14	4	2	2	1	27	92
25 St-Vallier-St- Camille....	1925	67	.....	12	.....	3	2	92	176
	1926	84	14	9	2	3	1	91	190
26 Lacolle- Knowlton...	1925	531	27	282	9	47	5	151	1052
	1926	730	13	96	3	43	7	138	1030
27 Montréal- Toronto....	1925	1903	301	196	45	150	31	106	2732
	1926	1791	347	367	30	173	26	114	2848
28 Iberville-St- Albans....	1925	343	1	298	2	35	6	88	773
	1926	450	3	362	3	46	5	87	956
30 Hull-Wake- field.....	1925	153	487	22	24	40	5	34	765
	1926	441	817	25	41	295	3	67	1689
31 Rimouski- Matapédia..	1925	115	4	3	.....	6	1	63	192
	1926	159	12	9	55	18	1	54	253
32 St-Hyacinthe- Melbourne..	1925	77	6	11	4	7	2	93	190
	1926	89	1	14	.....	11	1	83	199
33 Rawdon- L'Assomp- tion.....	1925	485	2	7	6	34	1	440	974
	1926	560	5	16	9	65	6	370	1031
34 Victoriaville- Woburn....	1925	99	1	43	.....	3	.....	61	207
	1926	160	7	37	14	5	.....	85	294
35 Charlemagne- St-Eustache.	1925	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	1926	349	5	2	1	36	7	35	435
36 Beauharnois- St-Jean....	1925	56	.....	6	.....	16	.....	97	175
	1926	104	2	18	14	28	2	114	268



1. Route Joliette-Saint-Jacques, paroisse de St-Jacques; 2. Près de Joliette; 3. Le boulevard Manseau, à Joliette; 4. La ville de l'Assomption vue de la route L'Assomption-Rawdon; 5. Champ de tabac près de la route, à St-Jacques.

1. Joliette-St. Jacques Highway, parish of St. Jacques; 2. Near Joliette; 3. Manseau Boulevard, at Joliette; 4. The town of l'Assomption, from the L'Assomption-Rawdon Highway; 5. Tobacco growing field along the highway, at St. Jacques parish.

No et nom de la route — No. and Name of Highway	Année — Year	Autos de promenade — Touring Cars			Autres véhicules automobiles — Other Motor Vehicles			Voitu- res à traction animale — Horse drawn Vehicles	Total
		Québec	Autres pro- vinces — O. her pro- vinces	Etats- Unis — U.S.	Auto- bus — Auto- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cylet- tes — Motor- cycles		
37 Drummond- ville-Anna- ville.....	1925	200	2	15	4	11	2	116	350
	1926	230	1	37	5	15	1	113	402
39 Waterloo- Newport....	1925	239	9	163	7	19	3	42	475
	1926	310	19	181	1	19	2	39	571
40 Marieville- Cowansville..	1925	255	12	44	1	28	1	82	423
	1926	452	6	52	1	23	5	78	617
41 Victoriaville- Ste-Angèle..	1925	82	.....	10	2	9	.....	138	241
	1926	134	1	25	5	6	.....	112	283
42 Grande-Baie- St-Bruno....	1925	313	.....	1	8	29	2	179	532
	1926	498	.....	2	10	57	11	226	804
43 Tour du lac St-Jean.....	1925	313	3	.....	5	84	1	195	601
	1926	298	.....	1	7	24	.....	205	535
44 Rimouski- Ste-Anne- des-Monts..	1925	91	1	2	2	1	.....	75	172
	1926	129	3	2	3	5	1	85	227
Vaudreuil-Poin- te-Fortune..	1925	925	251	96	7	96	15	282	1672
	1926	885	258	206	1	81	15	191	1637
Ormstown-Val- leyfield.....	1925	371	10	49	2	61	3	379	875
	1926	391	14	45	.....	42	4	336	832
Montréal-Terre- bonne.....	1925	629	3	6	26	148	14	73	899
	1926	1034	5	10	37	242	19	142	1489
St-Hubert- Beloeil.....	1925	289	4	10	.....	35	8	12	358
	1926	277	1	13	3	44	4	12	354
St-Constant- Hemming- ford.....	1925	149	17	91	6	46	10	292	606
	1926	213	11	179	6	52	1	250	712
Québec-Lac Beauport....	1925	1012	2	20	72	85	25	285	1501
	1926	1177	3	26	68	113	26	276	1689

No et nom de la route — No. and Name of Highway	Année — Year	Autos de promenade — Touring Cars			Autres véhicules automobiles — Other Motor Vehicles			Voitu- res à traction animale — Horse drawn Vehicles	Total
		Québec	Autres pro- vinces — Other proy- inces	Etats- Unis — U.S.	Auto- bus — Auto- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cyclet- tes — Motor- cycles		
Québec-Charles- bourg-Lo- retteville...	1925	698	4	9	39	67	9	299	1125
	1926	745	4	28	36	87	15	241	1156
St-Hyacinthe- Beloil...	1925								
	1926	124	1	6	4	11	1	25	172

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION

1926

Nombre total de véhicules observés à chaque poste de comptage durant les sept jours du recensement, et circulation moyenne par jour pour chaque route

TRAFFIC CENSUS

1926

Total number of vehicles recorded at each recording station for the seven days of the census, and average daily traffic on each highway

Poste de comptage — Recording station	Autos de promenade — Touring cars			Autres véhicules automobiles — Other motor vehicles			Voi- tures à traction animale — Horse drawn Vehicles	Total
	Québec	Autres Provin- ces — Other Prov- inces	Etats- Unis — U.S.	Auto- bus — Auto- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cyclet- tes — Motor- cycles		

1. MONTRÉAL-SHERBROOKE

1. Cité de Longueuil..	8067	185	1233	61	1243	111	270	11170
2. Saint-Hubert, p...	6740	39	1255	39	904	93	195	9265
3. Marieville, ville (town).....	4941	47	1151	13	536	59	1162	7909
4. Rougemont, v....	4419	46	1230	17	578	39	473	6802
5. Shefford, c. (t)...	5480	549	1496	1	328	44	577	8475
6. Orford, c. (t).....	7050	77	872	12	505	33	1041	9590
Total moyen (7 jours)	6117	157	1206	24	682	64	620	8870
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...	873	23	172	3	97	9	89	1266
Daily average.....								

2. MONTRÉAL-QUÉBEC

1. Laval-de-Montréal	13048	489	3703	257	1481	382	465	19825
2. Charlemagne.....	9414	431	3536	190	1058	167	622	15418
3. Yamachiche, v....	3804	393	3525	116	370	100	1332	9640
4. Batiscan, p.....	2698	386	3190	83	148	96	578	7179
5. L'Ancienne-Lorette	6783	424	3271	54	587	196	1319	12634
Total moyen (7 jours)	7149	425	3445	140	729	188	863	12939
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...	1021	61	492	20	104	27	123	1848
Daily average.....								

Poste de comptage — Recording station	Autos de promenade — Touring cars			Autres véhicules automobiles — Other motor vehicles			Voi- tures à traction animale — Horse drawn Vehicles	Total
	Québec	Autres Provin- ces — Other Prov- inces.	Etats- Unis — U.S.	Auto- bus — Auto- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cyclet- tes — Motor- cycles		

3. LÉVIS-SAINT-LAMBERT

1. Ste-Croix, v.	1746	17	246	60	323	27	825	3244
2. Ste-Angèle, v.	3005	122	297	170	261	32	1509	5296
3. Verchères, v.	1969	36	167	116	210	112	315	2923
4. Longueuil, ville (town)	6206	76	381	196	506	145	286	7796
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	3231	63	272	135	325	79	734	4839
Moyenne par jour... Daily average	462	9	39	20	46	11	105	692

4. MONTRÉAL-MALONE

St-Joachim, p.	4753	130	2151	106	980	78	740	8938
Ormstown, v.	3966	211	2365	15	369	37	2560	9543
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	4359	171	2268	61	674	57	1650	9240
Moyenne par jour... Daily average	623	24	324	9	96	8	236	1320

5. BEAUCE-JONCTION-SHERBROOKE

L'Enfant-Jésus, v.	1296	25	999	29	100	6	1372	3827
St-Gérard, v.	1000	20	899	5	39	12	116	2091
Cookshire.	1359	13	973	5	113	3	325	2791
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	1218	19	957	13	85	7	604	2903
Moyenne par jour... Daily average	174	3	137	2	12	1	86	415

6. LÉVIS-RIMOUSKI

Beaumont.	3069	376	341	108	235	39	552	4720
Ste-Anne-de-la-Poca- tière.	2303	251	343	3	104	110	2073	5187
Trois-Pistoles.	685	34	146	1	12	3	343	1224
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	2019	220	277	37	117	51	989	3710
Moyenne par jour... Daily average	288	32	40	6	16	7	141	530



1



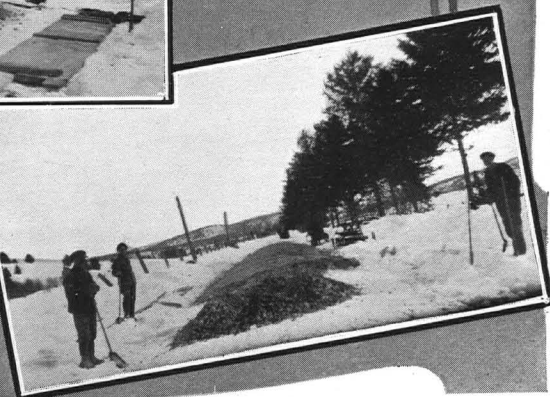
2



3



4



5

HULL-MANIWAKI-MONT-LAURIER

Travaux de gravelage exécutés durant l'hiver de 1926-27.

Gravelling works done during the winter of 1926-27.

Poste de comptage — Recording station	Autos de promenade — Touring cars			Autres véhicules automobiles — Other motor vehicles			Voi- tures à traction animale — Horse drawn Vehicles	Total
	Québec	Autres Provin- ces — Other Prov- inces	Etats- Unis — U.S.	Auto- bus — Auto- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cyclet- tes — Motor- cycles		

7. BEAUCEVILLE-SHERBROOKE

Beauceville.....	2100	3	303	0	151	5	1433	3995
Winslow-sud.....	1888	79	543	1	47	0	930	3488
Cookshire.....	3614	7	605	1	297	7	581	5112
Ascot, c. (t).....	4504	66	1534	11	431	18	665	7229
Total moyen (7 jours)	3027	39	746	3	232	7	902	4956
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...	432	5	107	1	33	1	129	708
Daily average.....								

8. MONTRÉAL-OTTAWA via HULL

Ste-Rose; p.....	7062	120	2	239	1015	63	158	8660
Chatham, c. (t).....	2242	74	62	1	195	30	378	2982
Pointe Gatineau.....	4107	3248	168	729	1167	105	1165	10689
Total moyen (7 jours)	4470	1147	78	323	793	66	567	7444
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...	639	164	11	46	113	10	81	1064
Daily average.....								

9. EDOUARD VII

Laprairie, p., Pont Simard.....	11786	304	8794	401	2108	313	1382	25088
Laprairie, p., Com- mune.....	2116	69	5746	54	307	88	118	8499
St-Cyprien, p., Coin Douglas.....	2081	146	6254	39	215	88	278	9101
Total moyen (7 jours)	5328	173	6931	165	909	130	593	14229
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...	761	25	990	24	129	19	85	2033
Daily average.....								

10. LÉVIS-SHERBROOKE

Ste-Croix, v.....	879	2	167	16	132	9	516	1721
Warwick, c. (t).....	1375	...	312	...	70	6	415	2178
Windsor, c. (t).....	2189	48	554	18	119	12	435	3375
Total moyen (7 jours)	1481	16	345	11	107	9	455	2424
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...	212	2	49	2	15	1	65	346
Daily average.....								

Poste de comptage — Recording station	Autos de promenade — Touring cars			Autres véhicules automobiles — Other motor vehicles			Voi- tures à traction animale — Horse drawn Vehicles	Total
	Québec	Autres Provin- ces — Other Prov- inces	Etats- Unis — U.S.	Auto- bus — Auto- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cyclet- tes — Motor- cycles		

11. MONTRÉAL-MONT-LAURIER

Ste-Rose, p., Chemin du Pont David...	5758	50	156	193	898	80	254	7389
Ste-Rose, p., Chemin du Pont Belair...	8347	87	220	349	1283	230	251	10767
Ste-Thérèse, p.....	10620	182	298	183	1798	149	1764	14994
Piedmont, v.....	4940	142	170	45	461	59	508	6325
St-Faustin, p.....	2712	27	75	1	186	30	709	3740
L'Annonciation.....	4146	5	51	1	165	61	2305	6734
Val Barrette.....	1353	...	23	...	117	14	907	2414
Total moyen (7 jours) Averagetotal (7 days)	6313	82	166	129	818	104	1116	8727
Moyenne par jour... Daily average.....	902	12	24	18	117	15	159	1247

12. ST-HYACINTHE-ROUEMONT

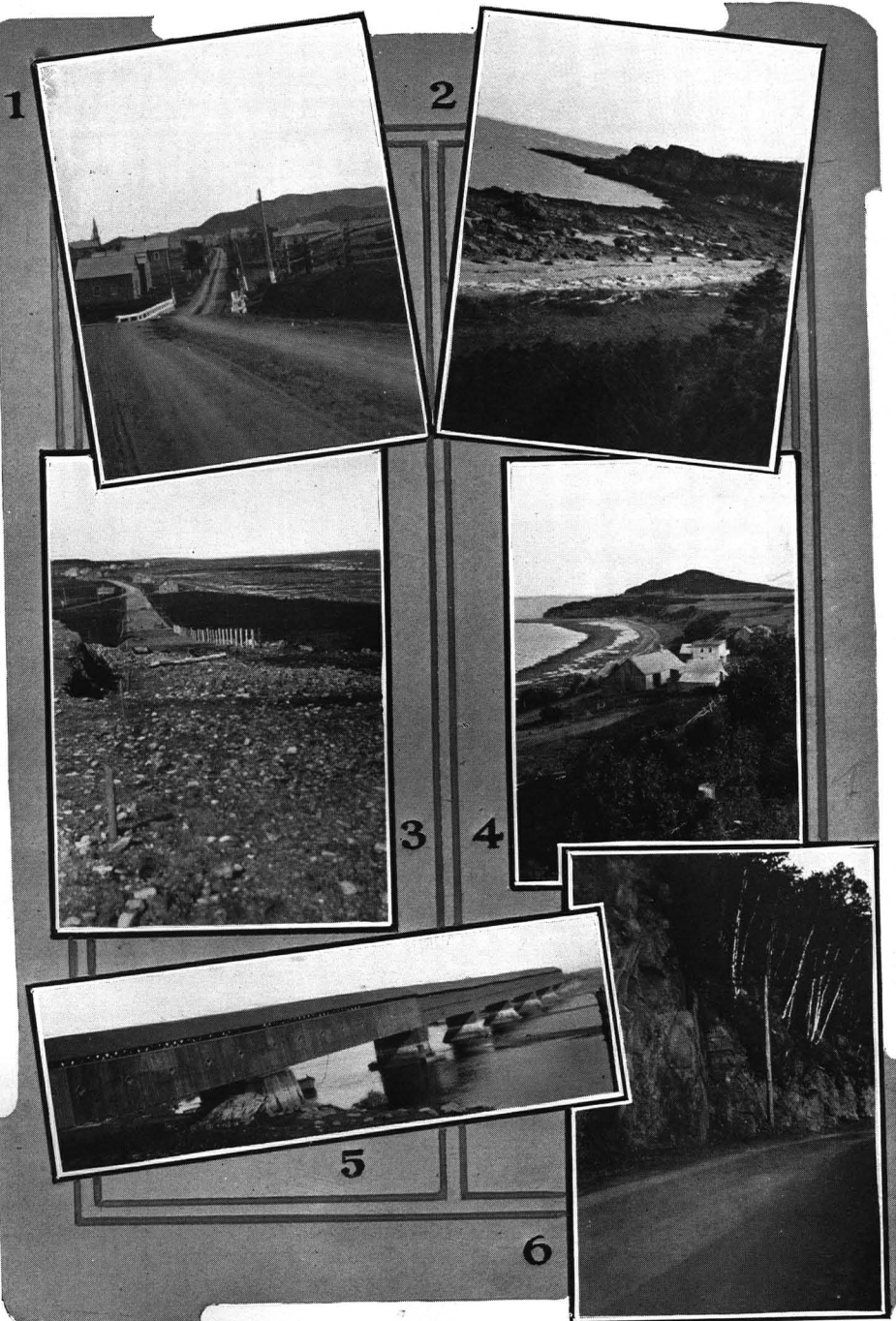
Rougemont, v.....	1431	5	231	2	143	6	98	1916
N.D. St-Hyacinthe...	3129	12	231	29	429	20	595	4445
Total moyen (7 jours) Averagetotal (7 days)	2280	8	231	15	287	13	346	3180
Moyenne par jour... Daily average.....	326	1	33	2	41	2	50	455

13. SHERBROOKE-DERBY

Lennoxville, ville....	3628	26	2409	2	394	15	348	6822
Stanstead, v.....	2220	24	2863	1	206	18	274	5606
Total moyen (7 jours) Averagetotal (7 days)	2924	25	2636	2	300	16	311	6214
Moyenne par jour... Daily average.....	418	3	377	0.3	43	2	44	887

14. MONTRÉAL-ROUSE'S POINT (via St-Jean)

Laprairie, p.....	3126	28	1648	34	480	40	328	5684
Mont Carmel, p.....	663	21	739	1	127	5	283	1839
Total moyen (7 jours) Averagetotal (7 days)	1895	24	1193	18	303	22	306	3761
Moyenne par jour... Daily average.....	272	3	170	3	43	3	44	538



RIMOUSKI-SAINTE-ANNE-DES-MONTS

1. La route au village des Méchins; 2. Le cap aux Crapeaux, à Ste-Félicité; 3. Côte en construction (Côte Gauthier) à St-Jérôme-de-Matane; 4. Le cap Chat; 5. Le grand pont de Cap-Chat; 6. Roc miné pour construire une section de la route.

1. The Highway at Méchins; 2. Cap aux Crapeaux, at Ste. Félicité; 3. Hill under construction at St. Jérôme de Matane (Gauthier Hill); 4. Cap Chat; 5. The long covered bridge at Cap Chat; 6. Much blasting was required to build this section of the Highway.

Posté de comptage — Recording station	Autos de promenade — Touring cars			Autres véhicules automobiles — Other motor vehicles			Voi- tures à traction animale — Horse drawn Vehicles	Total
	Québec	Autres Provin- ces	Etats- Unis	Auto- bus	Ca- mions	Motô- cyclet- tes		
		Other Prov- inces	U.S.	Auto- buses	Trucks	Motor- cycles		

15. QUÉBEC-ST-SIMÉON

Giffard.....	11196	263	4109	304	4423	361	3351	23977
L'Ange-Gardien.....	4404	220	4063	271	386	81	663	10088
St-Tite.....	980	32	60	28	83	10	751	1944
St-Hilarion.....	348	35	64	23	133	5	294	902
Total moyen (7 jours) } Average total (7 days) }	4232	137	2074	156	1257	107	1264	9227
Moyenne par jour... } Daily average..... }	604	20	296	22	180	16	180	1318

16. RICHMOND-YAMASKA

L'Avenir, p.....	1380	168	168	23	133	34	738	2644
St-Germain, p.....	1569	3	243	1	92	4	1447	3359
Total moyen (7 jours) } Average total (7 days) }	1474	86	206	12	112	19	1093	3002
Moyenne par jour... } Daily average..... }	211	12	29	2	16	3	156	429

17. HULL-AYLMER

Limites de Hull (limit)	3532	11759	1094	544	1190	81	451	18651
Total moyen (7 jours) } Average total (7 days) }	3532	11759	1094	544	1190	81	451	18651
Moyenne par jour... } Daily average..... }	505	1680	156	78	170	11	64	2664

18. RIVIÈRE-DU-LOUP-EDMUNDSTON

St-Antonin, p.....	959	185	318	13	337	9	838	2659
Ste-Rose-du-Déglé..	1636	383	446	27	29	22	3309	5849
Total moyen (7 jours) } Average total (7 days) }	1297	284	382	20	183	15	2073	4254
Moyenne par jour... } Daily average..... }	185	41	54	3	26	2	296	607

Poste de comptage — Recording station	Autos de promenade — Touring cars			Autres véhicules automobiles — Other motor vehicles			Voi- tures à traction animale — Horse drawn Vehicles	Total
	Québec	Autres Provin- ces — Other Provin- ces	Etats- Unis — U.S.	Auto- bus — Auto- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cyclet- tes — Motor- cycles		

19. TROIS-RIVIÈRES-GRAND'MÈRE

Cap-de-la-Madeleine.	5646	90	699	135	621	162	1384	8737
Ste-Flore, p.	3959	50	112	72	267	13	1273	5746
Total moyen (7 jours)	4802	70	406	103	444	88	1329	7242
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...								
Daily average	686	10	58	14	64	13	189	1034

20. MONTRÉAL-VALLEYFIELD

Laprairie, p.	5268	186	1344	169	970	91	729	8757
St-Joachim, p.	3470	52	391	84	605	44	418	4964
Beauharnois (partie Est) :	3409	93	183	64	487	87	658	4981
Total moyen (7 jours)	4049	110	606	106	687	74	602	6234
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...								
Daily average	578	16	87	15	98	11	86	891

21. JOLIETTE-ST-JACQUES

St-Jacques, p.	2001	25	92	55	309	9	1046	3537
Total moyen (7 jours)	2001	25	92	55	309	9	1046	3537
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...								
Daily average	286	4	13	8	44	1	149	505

22. SHERBROOKE-NORTON MILLS

Lennoxville.	2288	11	923	10	336	9	429	4006
Dixville, v.	1020	26	1340	7	186	1	580	3160
Total moyen (7 jours)	1654	19	1131	9	261	5	504	3583
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...								
Daily average	236	3	161	1	37	1	72	511

Poste de comptage — Recording station	Autos de promenade — Touring cars			Autres véhicules automobiles — Other motor vehicles			Voi- tures à traction animale — Horse drawn Vehicles	Total
	Québec	Autres Provin- ces — Other Prov- inces	Etats- Unis — U.S.	Auto- bus — Auto- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cyclet- tes — Motor- cycles		

23. LÉVIS-JACKMAN

St-Louis-de-Pintendre	2719	105	2680	40	329	55	921	6849
L'Enfant-Jésus.....	3014	60	2439	39	287	16	1846	7701
Beauceville.....	3408	19	1636	30	304	21	1902	7320
St-Côme, p.....	934	5	962	6	365	46	652	2970
Total moyen (7 jours)	2519	47	1929	29	322	34	1330	6210
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...								
Daily average.....	360	6	276	4	47	4	190	887

24. ST-GEORGES-LAC FRONTIÈRE

St-Camille.....	394	1	29	14	14	6	188	646
Total moyen (7 jours)	394	1	29	14	14	6	188	646
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...								
Daily average.....	56	0.14	4	2	2	1	27	92

25. ST-VALLIER-ST-CAMILLE

St-Raphaël, v.....	886	3	104	14	35	6	1034	2082
St-Camille.....	282	1	20	22	4	6	245	580
Total moyen (7 jours)	584	2	62	18	20	6	639	1331
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...								
Daily average.....	84	0.14	9	2	3	1	91	190

26. LACOLLE-KNOWLTON

Cantic Jet.....	759	15	524	...	75	21	266	1660
Cowansville, v.....	9456	172	818	40	522	83	1668	12759
Total moyen (7 jours)	5107	94	671	20	298	52	967	7209
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...								
Daily average.....	730	13	96	3	43	7	138	1030

Poste de comptage — Recording station	Autos de promenade — Touring cars			Autres véhicules automobiles — Other motor vehicles			Voi- tures à traction animale — Horse drawn Vehicles	Total
	Québec	Autres Provin- ces — Other Prov- inces	Etats- Unis — U.S.	Auto- bus — Auto- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cyclet- tes — Motor- cycles		

27. MONTRÉAL-TORONTO

Dorval.....	27532	3230	3436	606	2668	342	1062	38876
Dorion.....	7071	2948	2509	21	683	174	950	14356
Coteau Landing.....	3012	1116	1749	0	272	38	389	6576
Total moyen (7 jours)	12538	2431	2565	209	1207	185	801	19936
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...								
Daily average.....	1791	347	367	30	173	26	114	2848

28. IBERVILLE-ST-ALBANS

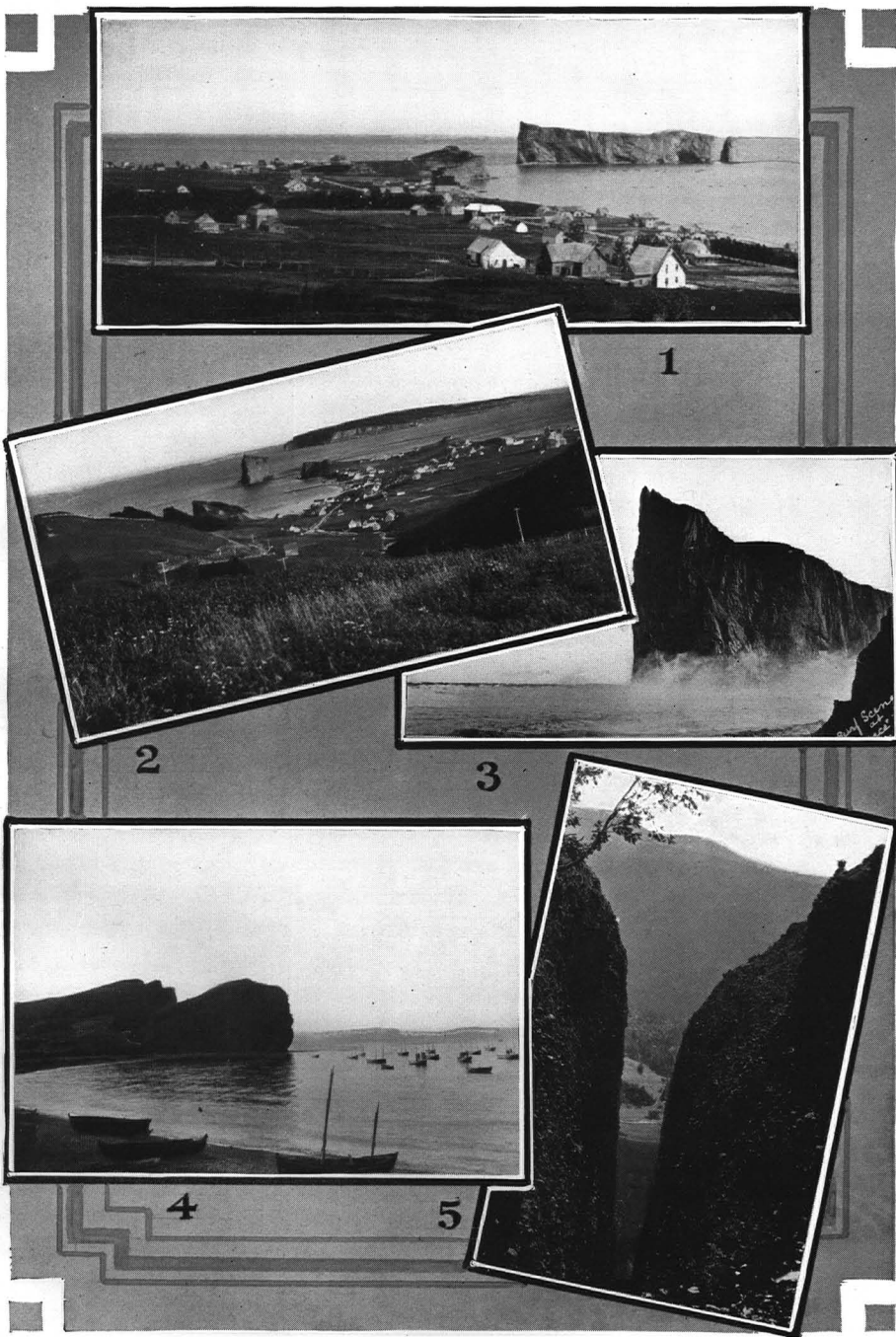
Iberville.....	3731	28	1377	42	413	26	989	6606
Philipsburg, v.....	2566	8	3699	1	222	44	236	6776
Total moyen (7 jours)	3148	18	2538	22	317	35	613	6691
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...								
Daily average.....	450	3	362	3	46	5	87	956

30. HULL-WAKEFIELD

Chelsea.....	3090	5721	173	291	2067	19	468	11829
Total moyen (7 jours)	3090	5721	173	291	2067	19	468	11829
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...								
Daily average.....	441	817	25	41	295	3	67	1689

31. RIMOUSKI-MATAPÉDIA

Ste-Flavie.....	1588	66	55	8	202	7	270	2196
Ste-Florence.....	645	108	63	1	56	4	480	1357
Total moyen (7 jours)	1116	87	59	4	122	5	375	1776
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...								
Daily average.....	159	12	9	0.55	20	1	54	253



Vues du village, du rocher et des environs de Percé, comté de Gaspé, non loin de la route Matapédia-Gaspé. Percé est un endroit de villégiature renommé.

The rock, the village and environs of Percé, county of Gaspé, not far from the Matapédia-Gaspé Highway. Percé is a famous summer resort.

Poste de comptage — Recording station	Autos de promenade — Touring cars			Autres véhicules automobiles — Other motor vehicles			Voi- tures à traction animale — Horse drawn Vehicles	Total
	Québec	Autres Provin- ces — Other Prov- inces	Etats- Unis — U.S.	Auto- bus — Auto- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cyclet- tes — Motor- cycles		

32. ST-HYACINTHE-MELBOURNE

St-Liboire, p.	920	2	158	...	112	3	985	2180
Ste-Christine, p.	332	3	42	...	43	1	183	604
Total moyen (7 jours)	626	2	100	...	78	2	584	1392
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...	89	1	14	...	11	1	83	199
Daily average.....								

33. RAWDON-L'ASSOMPTION

St-Jacques, p.	3925	33	111	60	457	41	2591	7218
Total moyen (7 jours)	3925	33	111	60	457	41	2591	7218
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...	560	5	16	9	65	6	370	1031
Daily average.....								

34. VICTORIAVILLE-WOBURN

St-Gérard, v.	181	0	11	0	3	0	135	330
Winslow-sud.	2059	92	516	2	58	0	1068	3795
Total moyen (7 jours)	1120	46	263	1	30	0	602	2062
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...	160	7	37	0.14	5	0	85	294
Daily average.....								

35. CHARLEMAGNE-ST-EUSTACHE

St-Louis-de-Terre- bonne.....	2114	12	17	2	186	31	220	2582
Ste-Thérèse, p.	2765	62	10	16	333	58	269	3513
Total moyen (7 jours)	2439	37	14	9	260	44	245	3048
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...	349	5	2	1	36	7	35	435
Daily average.....								

Poste de comptage — Recording station	Autos de promenade — Touring cars			Autres véhicules automobiles — Other motor vehicles			Voi- tures à traction animale — Horse drawn Vehicles	Total
	Québec	Autres Provin- ces — Other Provin- ces	Etats- Unis — U.S.	Auto- bus — Auto- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cyclet- tes — Motor- cycles		

36. BEAUHARNOIS-ST-JEAN

St-Urbain, p.	857	26	120	...	252	15	793	2063
St-Cyprien-de-Léry, p.	598	6	136	3	141	14	801	1699
Total moyen (7 jours)	728	16	128	1	197	14	797	1881
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...								
Daily average	104	2	18	0.14	28	2	114	268

37. DRUMMONDVILLE-ANNAVILLE

Drummondville	2492	19	351	40	171	10	1186	4269
Annaville, v.	725	1	167	32	41	...	402	1368
Total moyen (7 jours)	1609	10	259	36	106	5	794	2819
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...								
Daily average	230	1	37	5	15	1	113	402

39. WATERLOO-NEWPORT

Shefford, c. (t)	3235	246	861	...	177	28	295	4842
Potton, c. (t)	1110	19	1669	4	94	4	259	3159
Total moyen (7 jours)	2173	132	1265	2	136	16	277	4001
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...								
Daily average	310	19	181	0.3	19	2	39	571

40. MARIEVILLE-COWANSVILLE

Marieville	2154	11	326	2	193	31	643	3360
Cowansville	4181	80	398	12	131	40	442	5284
Total moyen (7 jours)	3167	46	362	7	162	35	543	4322
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...								
Daily average	452	6	52	1	23	5	78	617

Poste de comptage — Recording station	Autos de promenade — Touring cars			Autres véhicules automobiles — Other motor vehicles			Voitures à traction animale — Horse drawn Vehicles	Total
	Québec	Autres Provinces — Other Provinces	Etats-Unis — U.S.	Auto-bus — Auto-buses	Ca-mions — Trucks	Moto-cyclet-tes — Motor-cycles		

41. VICTORIAVILLE-STE-ANGÈLE

St-Valère, p.	820	...	123	29	20	2	918	1912
Annaville, v.	1060	2	228	34	62	1	659	2046
Total moyen (7 jours)	940	1	176	32	41	1.5	788	1979
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...	134	0.14	25	5	6	0.2	112	283
Daily average								

42. GRANDE-BAIE-ST-BRUNO

Bagotville.	4385	...	17	115	541	213	2037	7308
Chicoutimi-ouest.	4905	3	10	87	555	13	2431	7704
St-Bruno, v.	1173	2	5	16	97	6	574	1873
Total moyen (7 jours)	3488	2	11	72	398	77	1580	5628
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...	498	0.28	2	10	57	11	226	804
Daily average								

43. TOUR DU LAC ST-JEAN

St-Louis-de-Cham-bord.	1046	...	1	20	72	3	748	1890
St-Bruno.	1378	2	1	17	92	3	845	2328
St-Félicien.	3838	1	6	114	340	...	2721	7020
Total moyen (7 jours)	2087	1	3	50	168	2	1438	3749
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...	298	0.1	1	7	24	0.1	205	535
Daily average								

44. RIMOUSKI-STE-ANNE-DES-MONTS

Ste-Flavie.	1157	46	18	3	60	2	379	1665
Ste-Félicité.	646	5	7	37	10	0	809	1514
Total moyen (7 jours)	902	25	12	20	35	1	594	1589
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...	129	3	2	3	5	0.14	85	227
Daily average								

Poste de comptage — Recording station	Autos de promenade — Touring cars			Autres véhicules automobiles — Other motor vehicles			Voi- tures à traction animale — Horse drawn Vehicles	Total
	Québec	Autres Provin- ces	Etats- Unis — U.S.	Auto- bus	Ca- mions	Moto- cyclet- tes		
		Other Prov- inces		Auto- buses	Trucks	Motor- cycles		

MONTREAL-TERREBONNE

St-Vincent-de-Paul, p.	7237	37	71	258	1696	131	991	10421
Total moyen (7 jours)	7237	37	71	258	1696	131	991	10421
Average total (7 days)	7237	37	71	258	1696	131	991	10421
Moyenne par jour...	1034	5	10	37	242	19	142	1489
Daily average	1034	5	10	37	242	19	142	1489

VAUDREUIL-POINTE-FORTUNE

Dorion	6713	2097	2004	7	742	144	1310	13017
Ste-Madeleine-de-Ri- gaud, p.	5672	1512	884	12	382	73	1361	9896
Total moyen (7 jours)	6192	1805	1444	9	562	109	1336	11457
Average total (7 days)	6192	1805	1444	9	562	109	1336	11457
Moyenne par jour...	885	258	206	1	81	15	191	1637
Daily average	885	258	206	1	81	15	191	1637

ST-CONSTANT-HEMMINGFORD

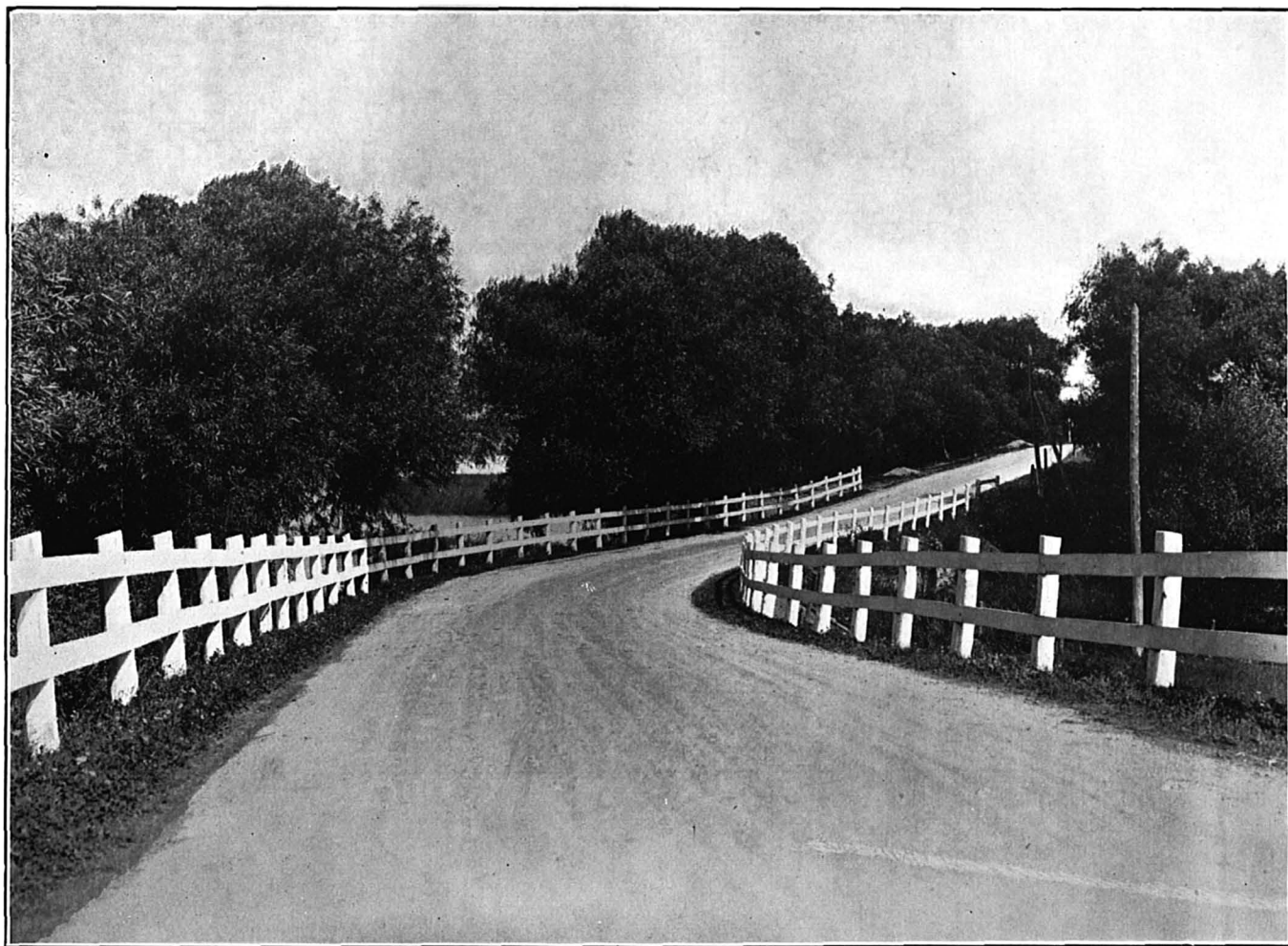
Sherrington, v.	1488	78	1258	40	370	7	1740	4981
Total moyen (7 jours)	1488	78	1258	40	370	7	1740	4981
Average total (7 days)	1488	78	1258	40	370	7	1740	4981
Moyenne par jour...	213	11	179	6	52	1	250	712
Daily average	213	11	179	6	52	1	250	712

ORMSTOWN-VALLEYFIELD

Ormstown, v.	2739	98	312	...	293	25	2353	5820
Total moyen (7 jours)	2739	98	312	...	293	25	2353	5820
Average total (7 days)	2739	98	312	...	293	25	2353	5820
Moyenne par jour...	391	14	45	...	42	4	336	832
Daily average	391	14	45	...	42	4	336	832

MONTREAL-BELOEL

St-Hubert, p.	1940	4	93	22	308	28	80	2475
Total moyen (7 jours)	1940	4	93	22	308	28	80	2475
Average total (7 days)	1940	4	93	22	308	28	80	2475
Moyenne par jour...	277	1	13	3	44	4	12	354
Daily average	277	1	13	3	44	4	12	354



MONTRÉAL-VALLEYFIELD

Paroisse de Saint-Timothée

Parish of St. Timothée

Poste de comptage — Recording station	Autos de promenade — Touring cars			Autres véhicules automobiles — Other motor vehicles			Voi- tures à traction animale — Horse drawn Vehicles ,	Total
	Québec	Autres Provin- ces — Other Prov- inces	Etats- Unis — U.S.	Auto- bus — Auto- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cyclet- tes — Motor- cycles		

ST-HYACINTHE-BELOEIL

N.D. St-Hyacinthe...	868	4	46	28	79	5	174	1204
Total moyen (7 jours)	868	4	46	28	79	5	174	1204
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...								
Daily average.....	124	1	6	4	11	1	25	172

CHEMIN DU LAC BEAUPORT

Ch. Petit village.....	10135	25	232	605	974	194	2348	14513
Eglise de Charles- bourg.....	6344	10	143	348	620	165	1508	9136
Total moyen (7 jours)	8239	18	187	476	797	179	1928	11824
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...								
Daily average.....	1177	3	26	68	113	26	276	1689

CHARLESBOURG-LORETTEVILLE-QUÉBEC

Charlesbourg, v., à l'Eglise.....	4067	8	114	291	488	60	790	5818
Petite Rivière, coin du cimetière.....	6363	52	277	212	732	139	2592	10367
Total moyen (7 jours)	5215	30	195	252	610	99	1691	8092
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...								
Daily average.....	745	4	28	36	87	15	241	1156

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 029 784