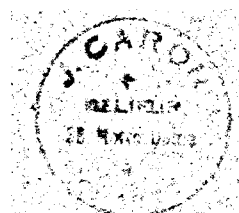


CANQ
VO
100
1926-27



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



288766

CANQ
VO
100
1926-27

1965

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.

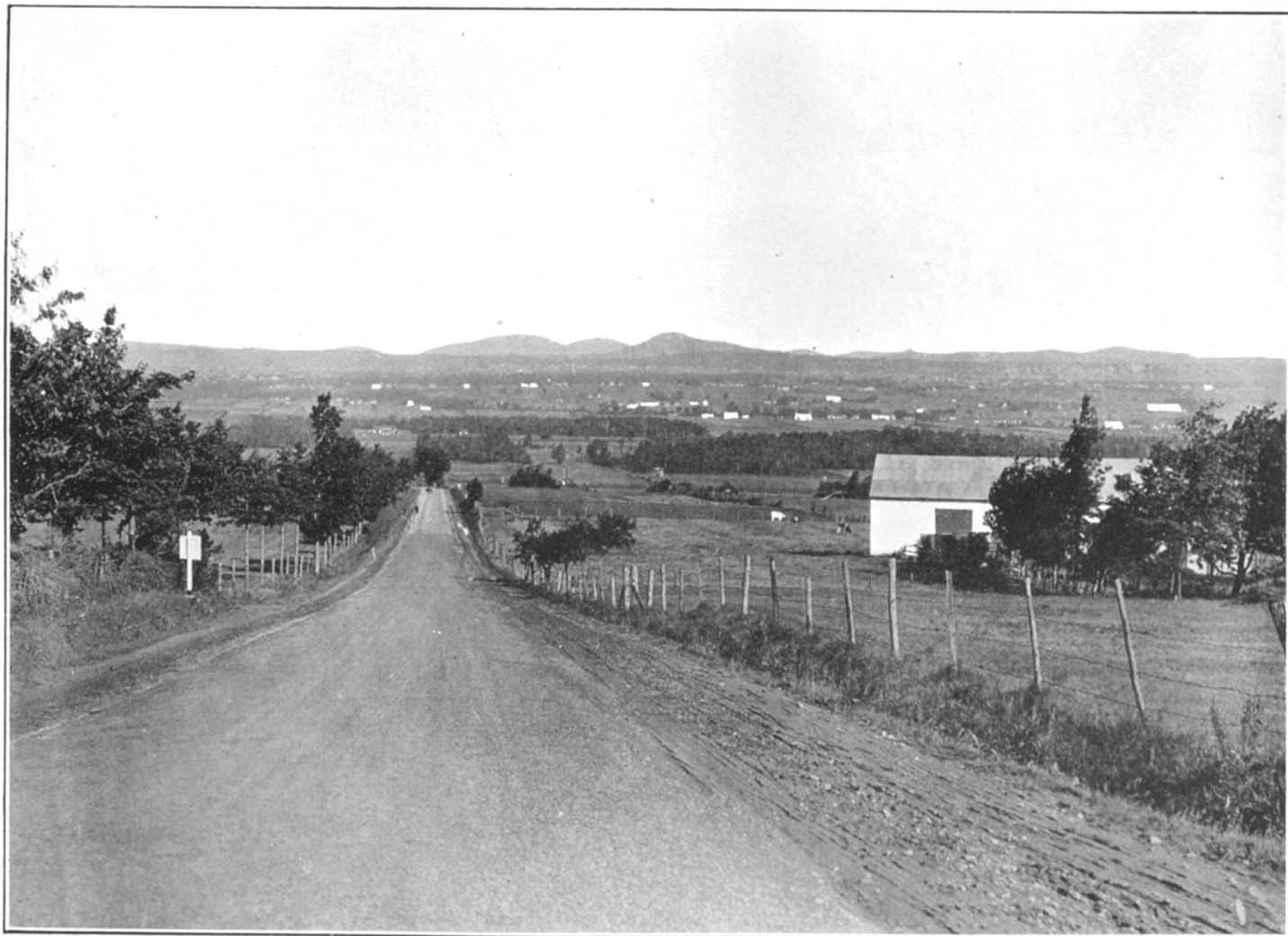
L'une des caractéristiques de notre réseau de grandes routes est le grand nombre d'artères qui communiquent avec les provinces et les états voisins. Cinq grandes routes communiquent avec l'Ontario, quatre communiquent avec l'état de New-York, quatre avec l'état du Vermont, trois avec l'état du Maine, 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: temperature. 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.

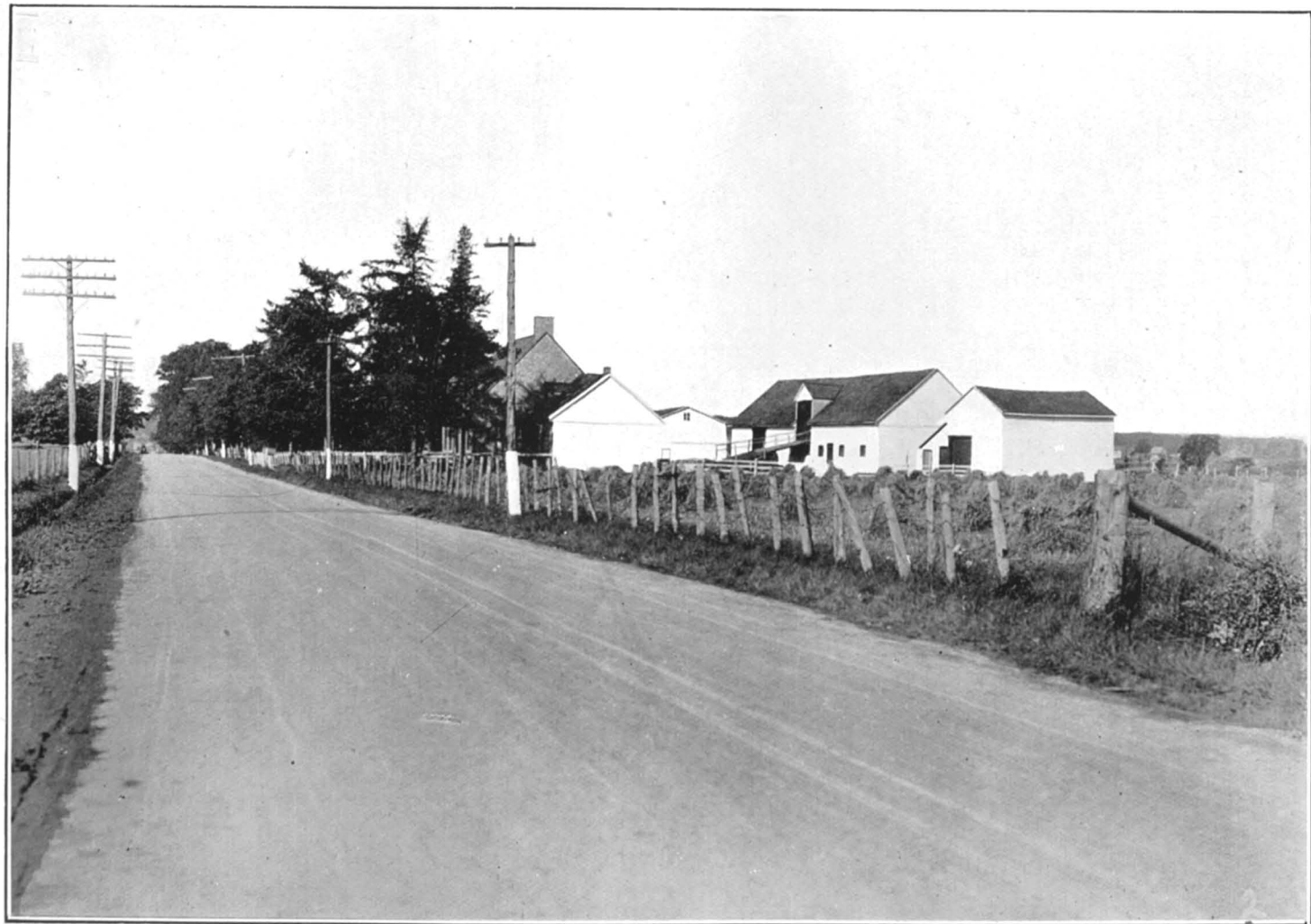
Le principe de la régie a été adopté afin d'obtenir pour les réseaux secondaires cette uniformité de condition que l'on remarque sur les grandes routes. Nous sommes quelquefois obligés de prendre l'initiative des procédures lorsque nous voulons placer un chemin sous le système de la régie, mais la chose 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 peuplés, 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 gravelée 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-St. 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 obviions 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 originale 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-Ormslow, 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 unremitting 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), Lévis-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.

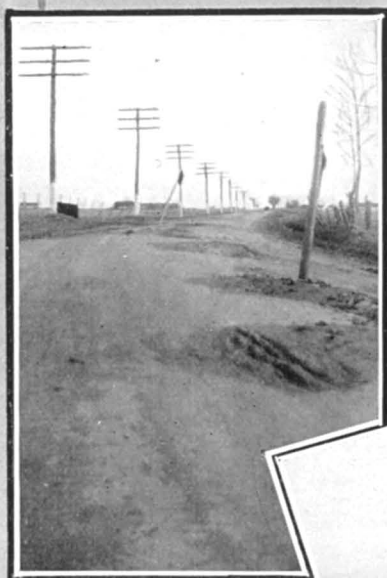
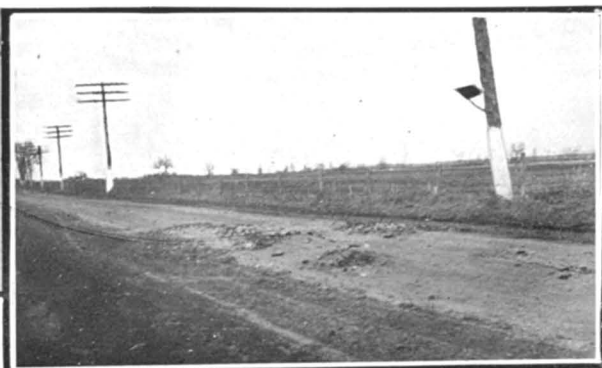
Route Montréal-Ottawa via Hull.—Nous comptons terminer cette route vers le milieu de l'été, mais la température a déjoué nos plans. La distance de charroyage du gravier et la difficulté que nous avons eue à nous procurer la main-d'oeuvre ont également été des causes de retard. A la date de l'impression 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.



Dégâts 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 Cœur, 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. Nicélas.

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 licence 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, moderné 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 États-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 direction du ministère de la voirie..... 108 milles

PONTS et PONCEAUX construits en 1926 sous la direction 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 un- der Depart- mental 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.....	<u>88.22</u>	<u>31.57</u>	<u>8.17</u>	<u>127.96</u>

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.....	<u>250.20</u>	<u>489.90</u>	<u>740.10</u>

ROADS UNDER CONSTRUCTION ON DECEMBER 1, 1926

Main highways.....	30.26 miles
Municipal roads.....	189.45 "
TOTAL LENGTH.....	<u>219.71 miles</u>

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

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

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

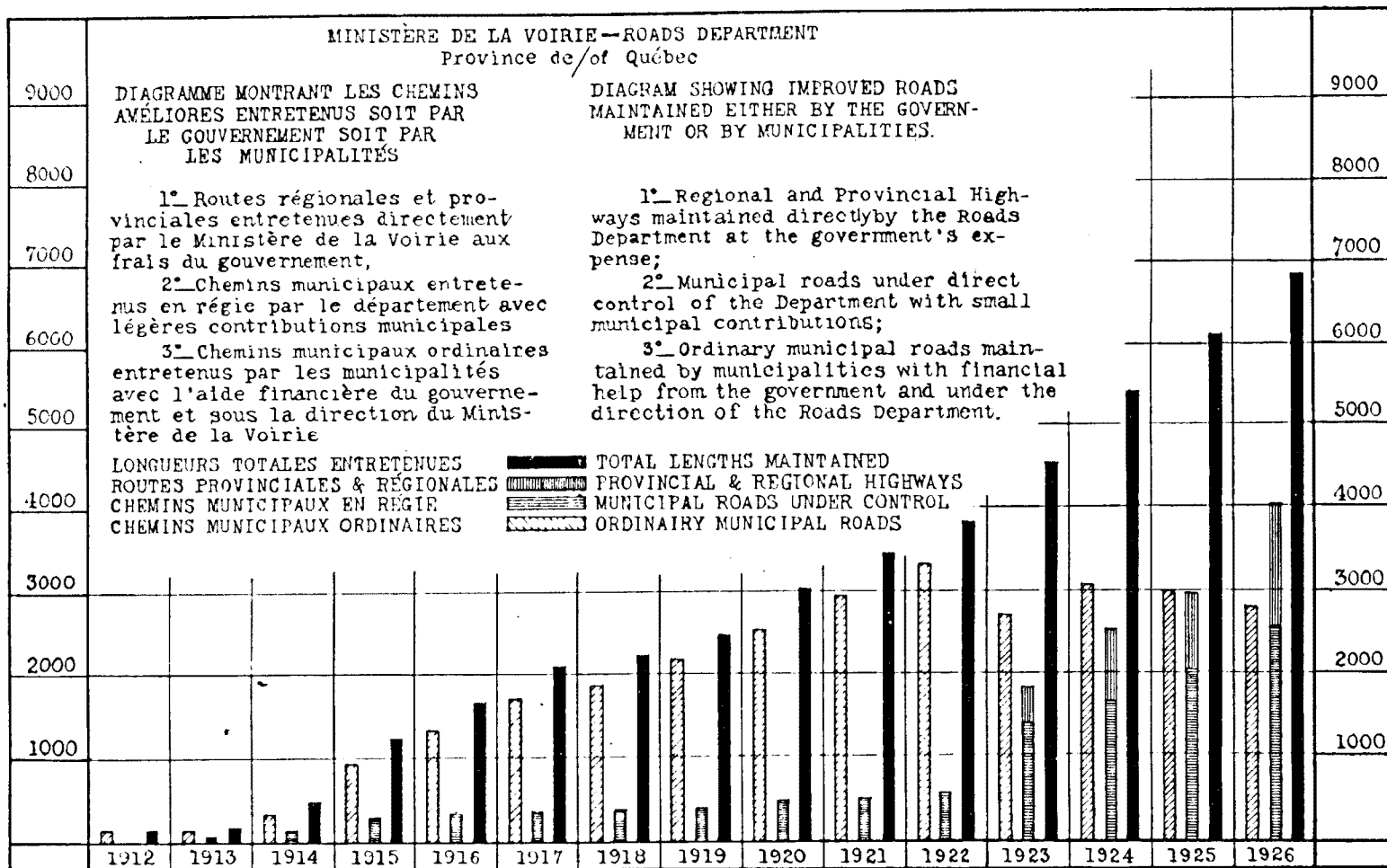
DIAGRAM SHOWING IMPROVED ROADS
MAINTAINED EITHER BY THE GOVERN-
MENT OR BY MUNICIPALITIES.

1° Regional and Provincial High-
ways maintained directly by the Roads
Department at the government's ex-
pense;

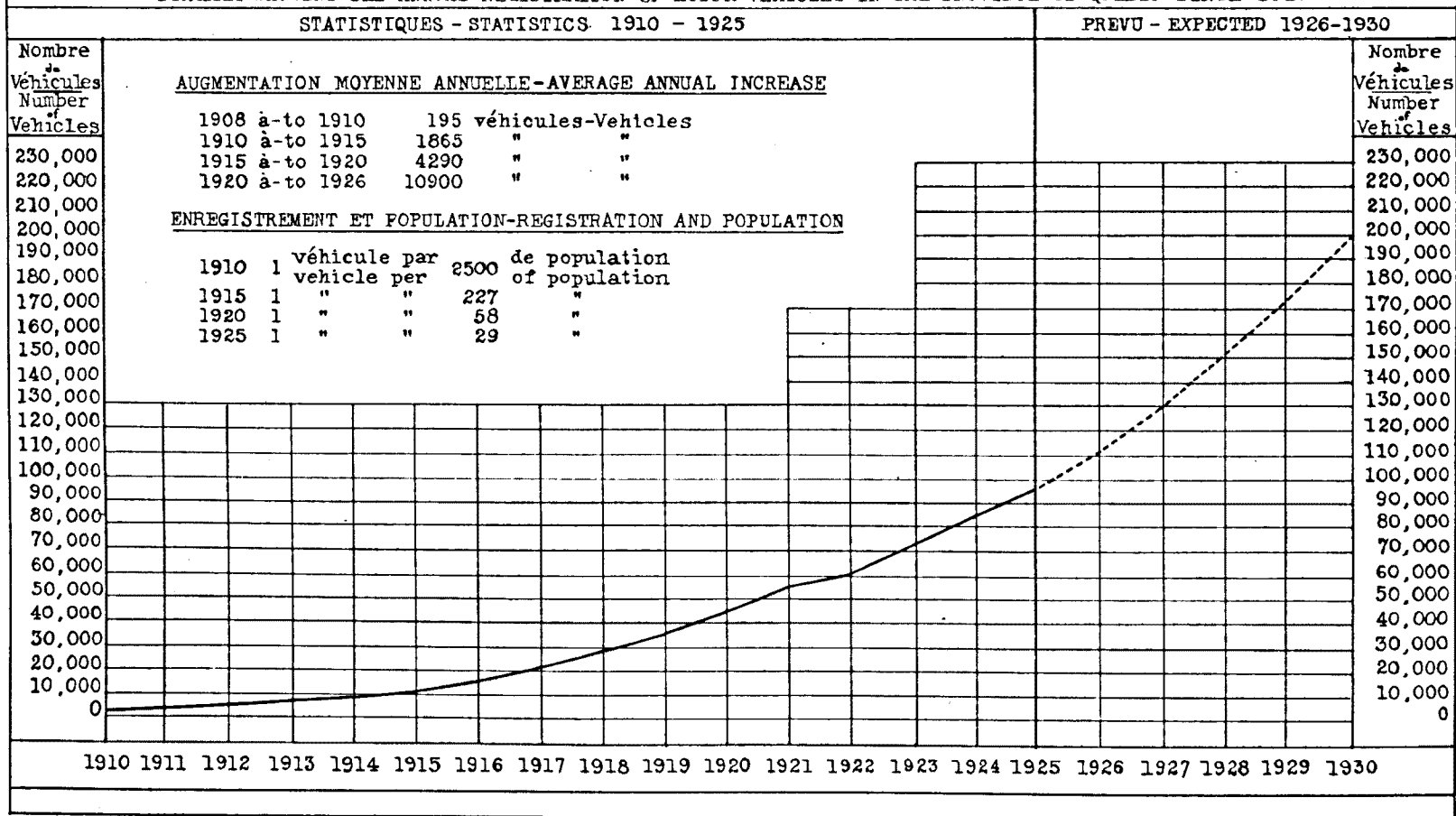
2° Municipal roads under direct
control of the Department with small
municipal contributions;

3° Ordinary municipal roads main-
tained by municipalities with financial
help from the government and under the
direction of the Roads Department.

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



Ministère de la Voirie Province de Québec — Roads Department Province of Quebec
 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



CHAPITRE III

CHAPTER III

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

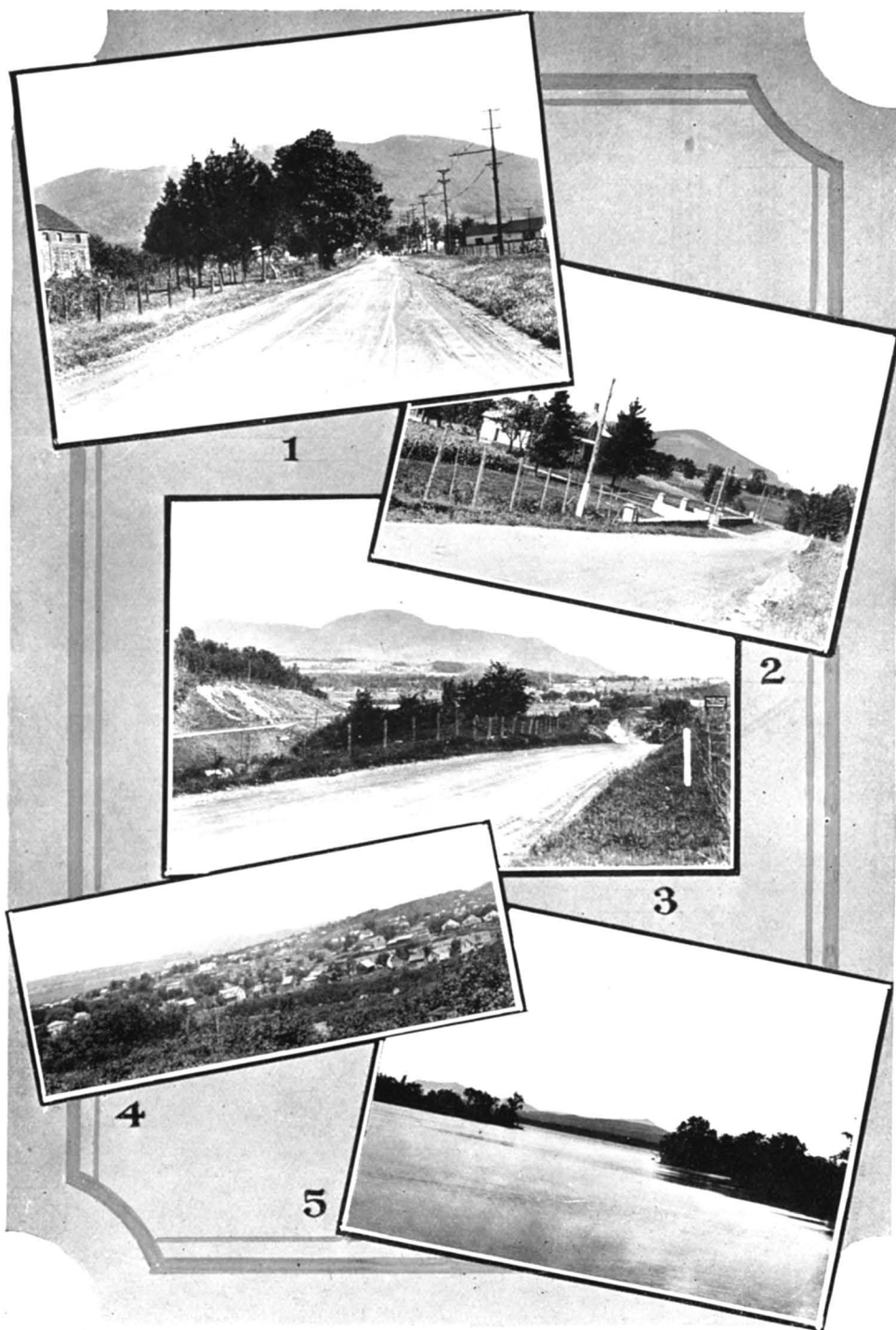
YEARLY REGISTRATIONS OF MOTOR VEHICLES IN THE PROV- INCE OF QUEBEC SINCE 1907

Année — Year	Automobiles de promenade — Touring cars	Taxis	Autobus — Auto-busses	Motocyclettes — 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.



MONTRÉAL-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 Memphrémagog.

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

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

STATISTICS OF AMERICAN TOURIST TRAFFIC INTO THE PROVINCE OF QUEBEC

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	3,096
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-Annaville.....	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-St-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

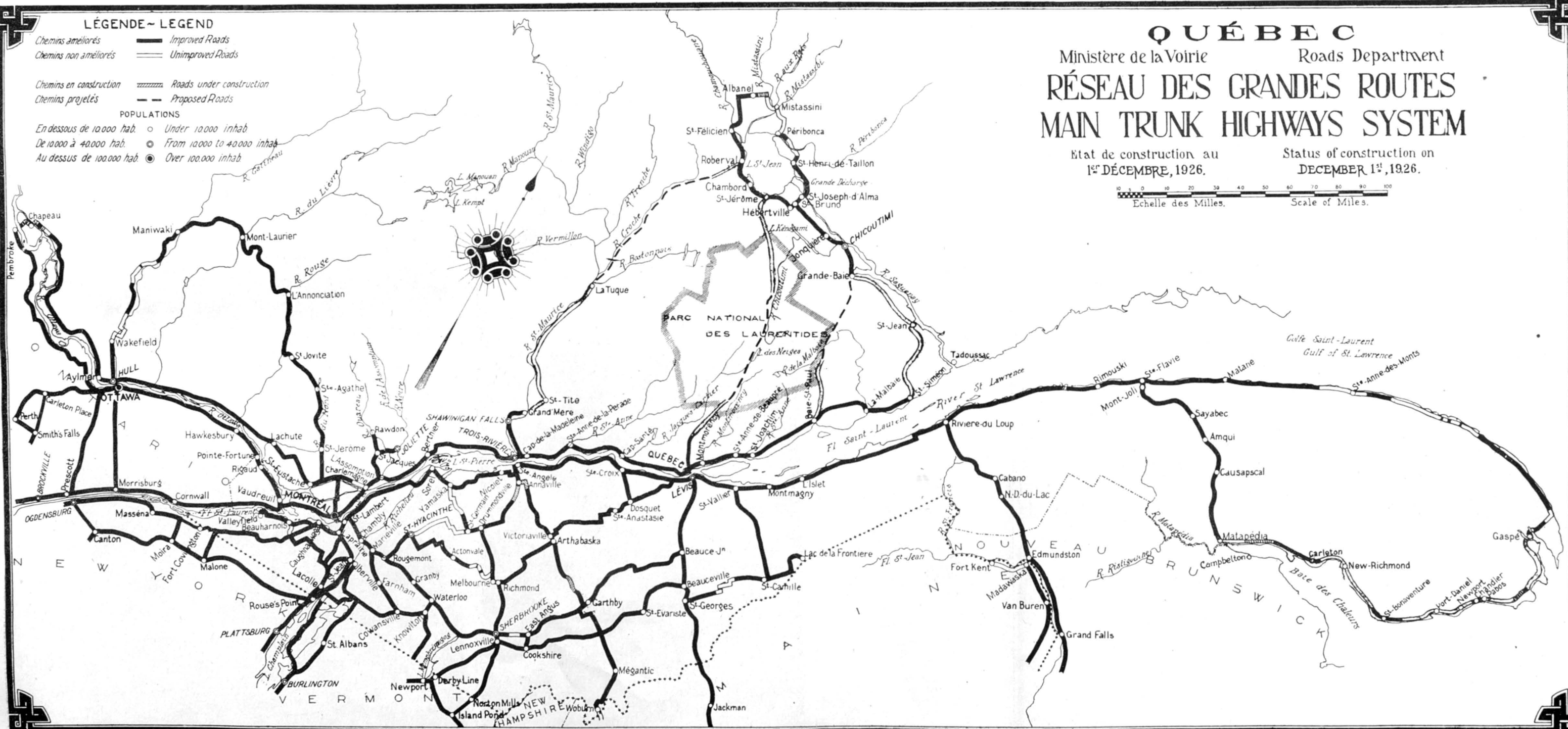
Roads Department

RÉSEAU DES GRANDES ROUTES MAIN TRUNK HIGHWAYS SYSTEM

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

Status of construction on
DECEMBER 1st, 1926.

Echelle des Milles. Scale of Miles.



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 — Length maintained by contrac- tors
	Gravier — Gravel	Macadam	Mac. bit. — Bit. mac.	Béton — Concrete	Béton bit. — Bit. concr.	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	Nombre de sec- tions — Number of sec- tions	Longueur — Length maintained by contractors
	Gravier — Gravel	Macadam	Mac. bit. — Bit. mac.	Béton — Concrete	Béton bit. — Bit. concr.	Total					
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 entretenue par des entrepreneurs — Length maintained by contrac- tors
	Gravier — Gravel	Macadam	Mac. bit. — Bit. mac.	Béton — Concrete	Béton bit. — Bit. concr.	Total	Longueur — Length	Nombre de sec- tions — Number of sec- tions	
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... Watford-Ouest, c. (t).....	Gravier—Gravel.....	5.300
		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
	St-Laurent, p.....	Macadam.....	1.280
JOLIETTE.....	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
	St-Marc-des-Carières, v.....	Macadam.....	3.755
	St-Raymond, v.....	Macadam.....	2.836
QUÉBEC.....	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
	St-Dunstan-du-Lac-Beauport, p	Macadam.....	2.076
	Ste-Foye, p.....	Gravier—Gravel.....	3.679
	Ste-Foye, p.....	Macadam.....	4.548
RICHMOND.....	Asbestos, v.....	Gravier—Gravel.....	3.300
	Danville, v.....	Gravier—Gravel.....	0.463
	Kingsbury, v.....	Gravier—Gravel.....	2.532
	Melbourne, c. (t).....	Gravier—Gravel.....	7.722
	Melbourne, v.....	Gravier—Gravel.....	0.903
	Shipton, c. (t).....	Gravier—Gravel.....	2.453
RIMOUSKI.....	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'Escourt.....	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 Entretenue 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

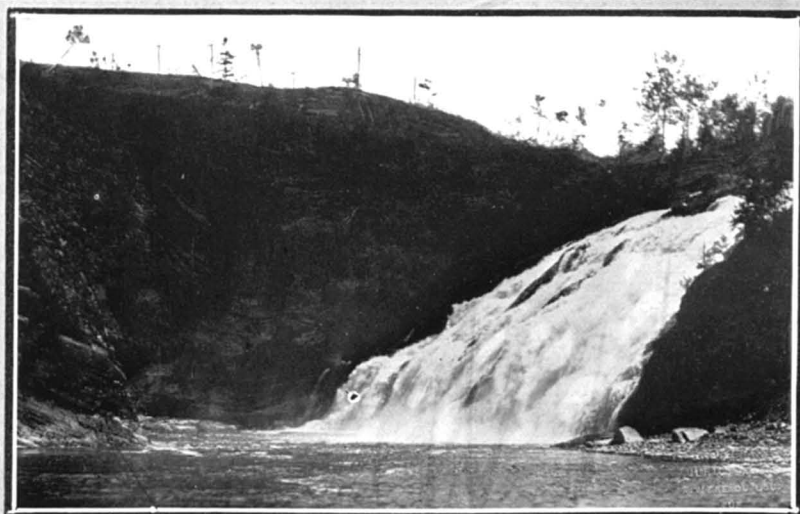
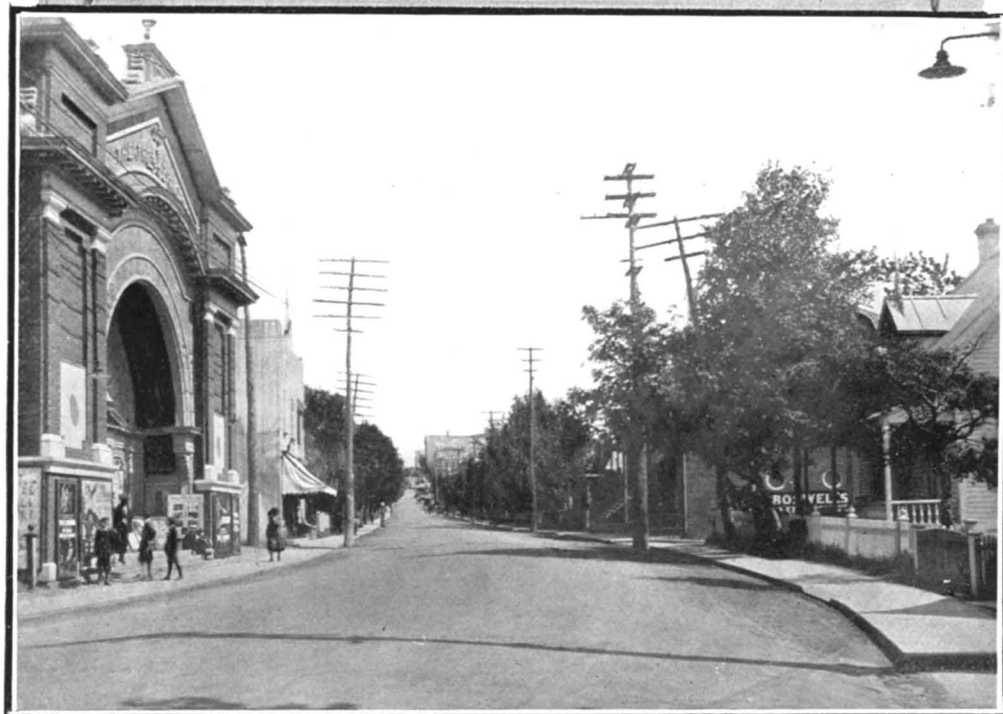
COMTÉ — COUNTY	Longueur entretenu — Length maintained
St-Hyacinthe.....	5.050
St-Maurice.....	15.933
Témiscouata.....	51.483
Terrebonne.....	39.895
Vaudreuil.....	73.393
Verchères.....	45.545
Wolfe.....	7.979
Yamaska.....	8.702
LONGUEUR TOTALE } TOTAL LENGTH }	1372.369 { milles miles

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.



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 muni- cipaux améliorés — Total length of improved muni- cipal roads	CONDITION DES CHEMINS — CONDITION OF ROADS		
		POURCENTAGES—PERCENTAGES		
		Bon — Good	Passable — Fair	Mauvais — Bad
	Milles—Miles			
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%	.....	.....
F.ontenac	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-MAURICE.....	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	Lon- gueur — 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

	Longueur Length
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

SOMMAIRE PAR GENRE DE
PAVAGE

Longueurs en milles

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

SUMMARY PER KIND OF
PAVEMENT

Lengths in miles

TOTAL..... 88.22 milles
miles

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Vieux pavage Old pavement	Nouveau pavage New pavement	Lon- gueur 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

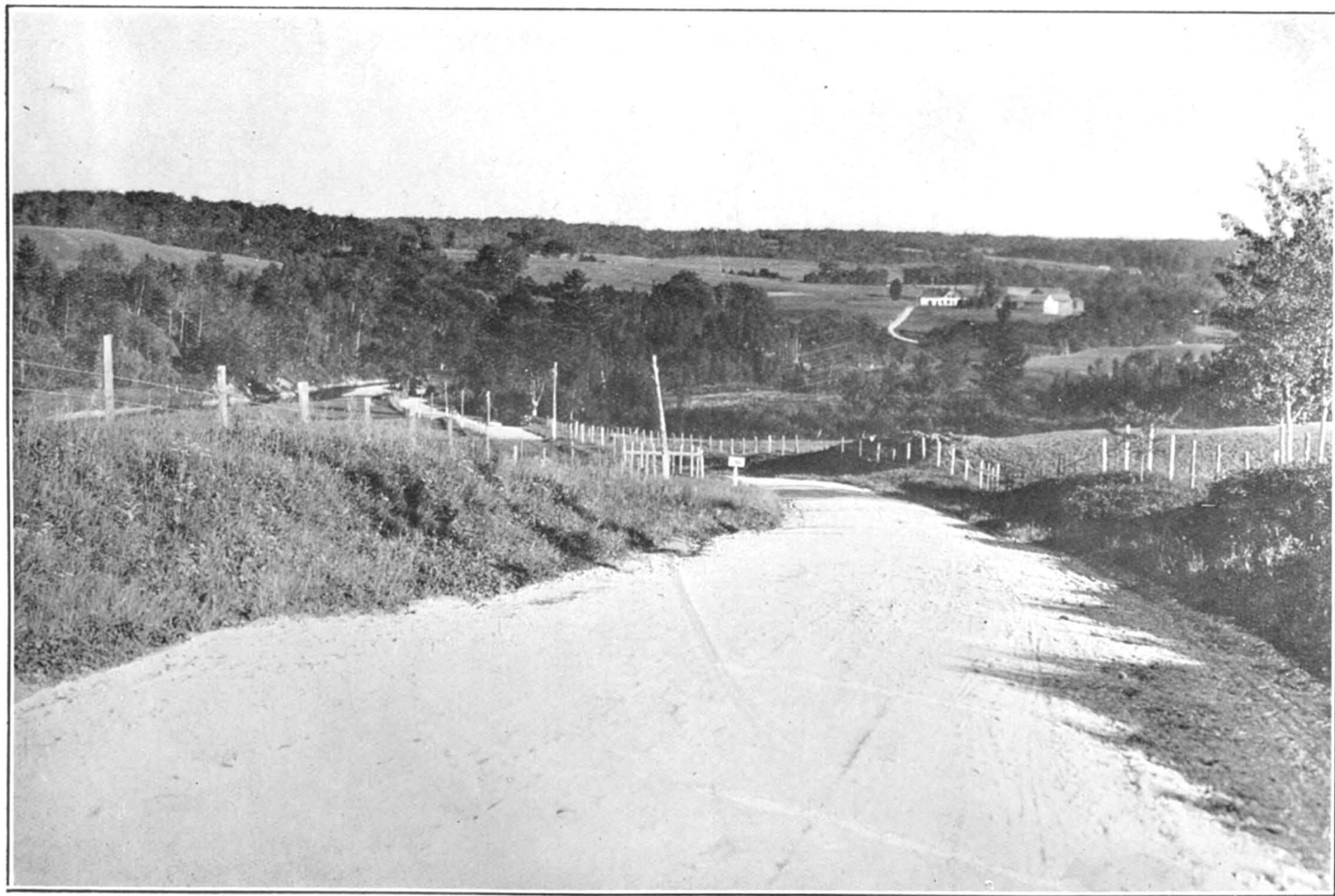
Lengths in miles

Longueur
Entretenue
—
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

SUMMARY PER COUNTY

Lengths in miles

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

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

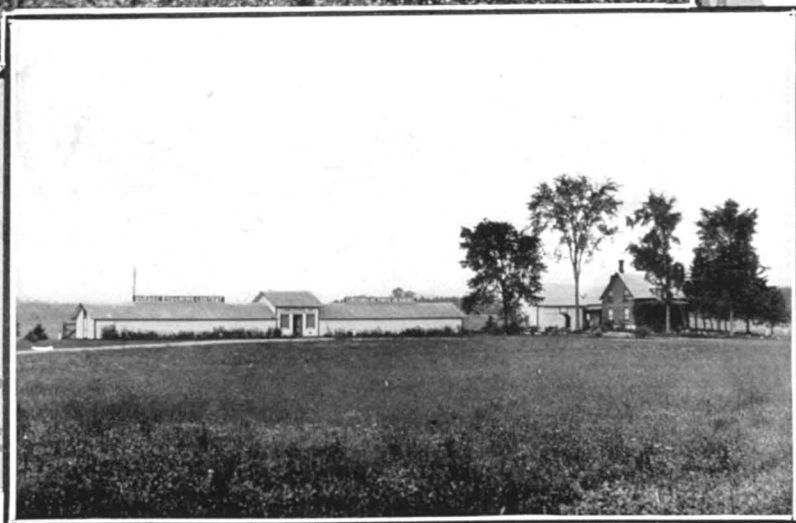
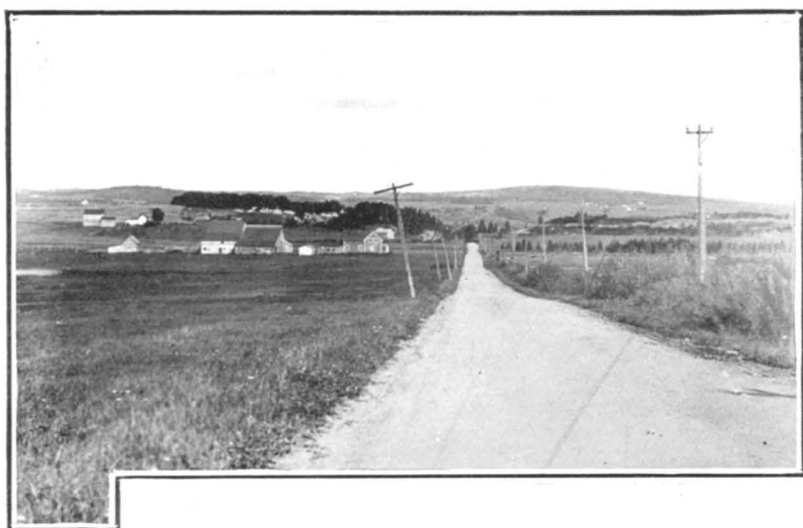
List of construction works done on the Main Trunk Highways of the Province during the season of 1926, under the direct control of the Roads Department.

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
MONTRÉAL-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	....
MONTRÉAL-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-Samuel, 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.

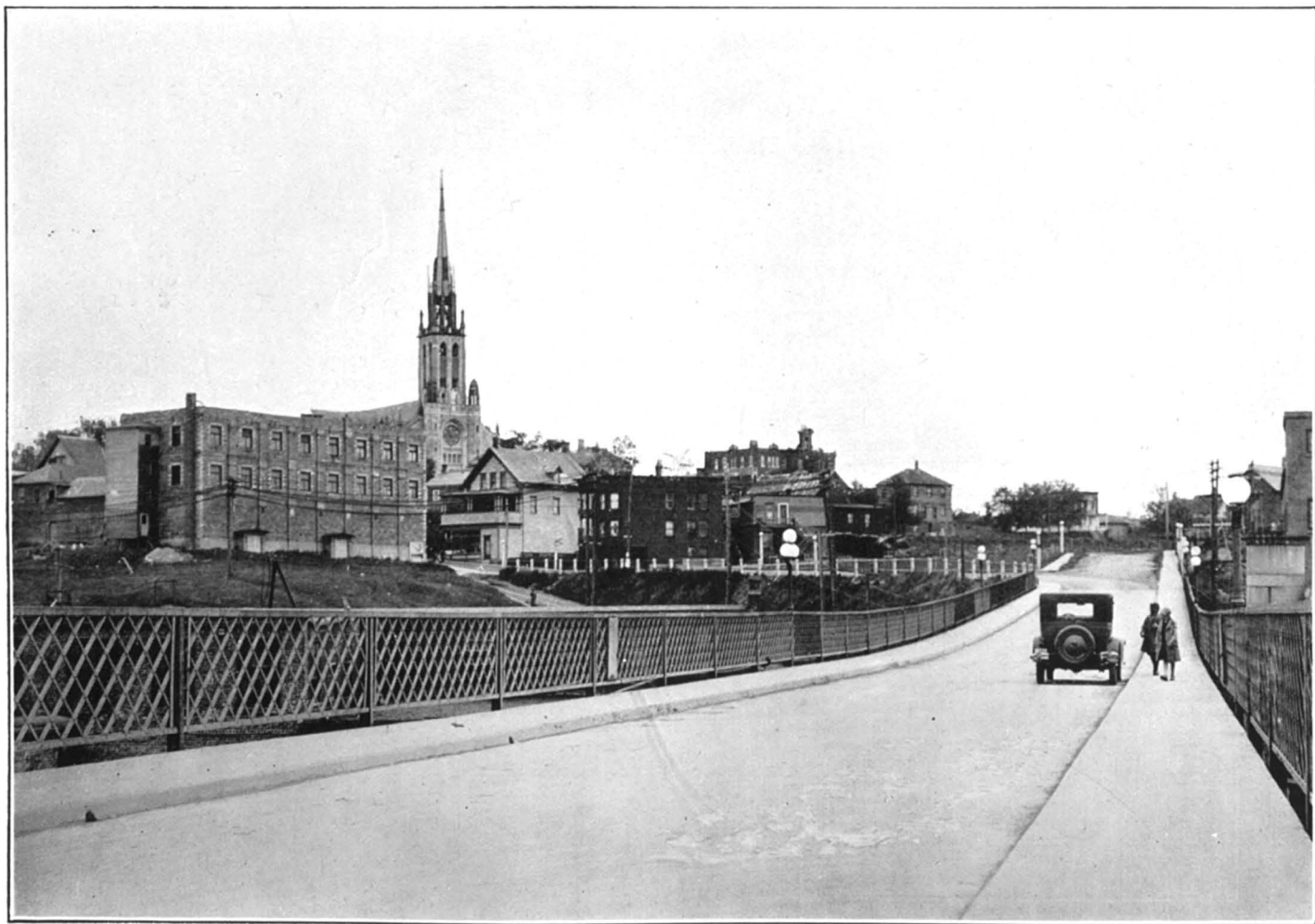
COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En construction Under construction
ARGENTEUIL.....	Grenville and Augmentation			
	c. (t).....	Gravier—Gravel	0.51	....
	St-André Est, p.....	Gravier—Gravel	....	0.35
ARTHABASKA.....	Stanford, 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-Angeles, 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'Evangeliste.	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 terminée Length completed	En cons- truction Under con- struction
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	....
DEUX-MONTAGNES....	Compton, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.44	....
	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-Benoit, p.....	Gravier—Gravel	1.59	....
	St-Augustin, p.....	Gravier—Gravel	....	1.50

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	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-Elleuthère, 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 Under con- 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	....
LOTBINIÈRE	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 cons- truction Under con- struction
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-Sylvère, 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 Length	En cons- truction
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 En cons- terminée truction Length Under con- completed struction	
ST-JEAN.....	L'Acadie, p.....	Gravier—Gravel	1.49	....
	St-Valentin, p.....	Gravier—Gravel	1.61	1.63
	St-Paul-de-l'Île-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'Île-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'Île-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.....	Varennnes, p.....	Sable—glaise— Sand—clay	6.26	2.66

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction Under con- struction
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-Beloeil, 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-le-Majeur, p.	Gravier—Gravel	0.21	....
	St-Joseph-de-Ham-Sud, p.	Gravier—Gravel	0.43	....
	Wotton, c. (t)	Gravier—Gravel	0.64	....
	St-Camille, c. (t)	Gravier—Gravel	....	0.11
YAMASKA	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

COUNTY

Longueur
terminéeLongueur en
constructionLength
completedLength 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
PAVAGE

Longueurs en milles

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

TOTAL.....

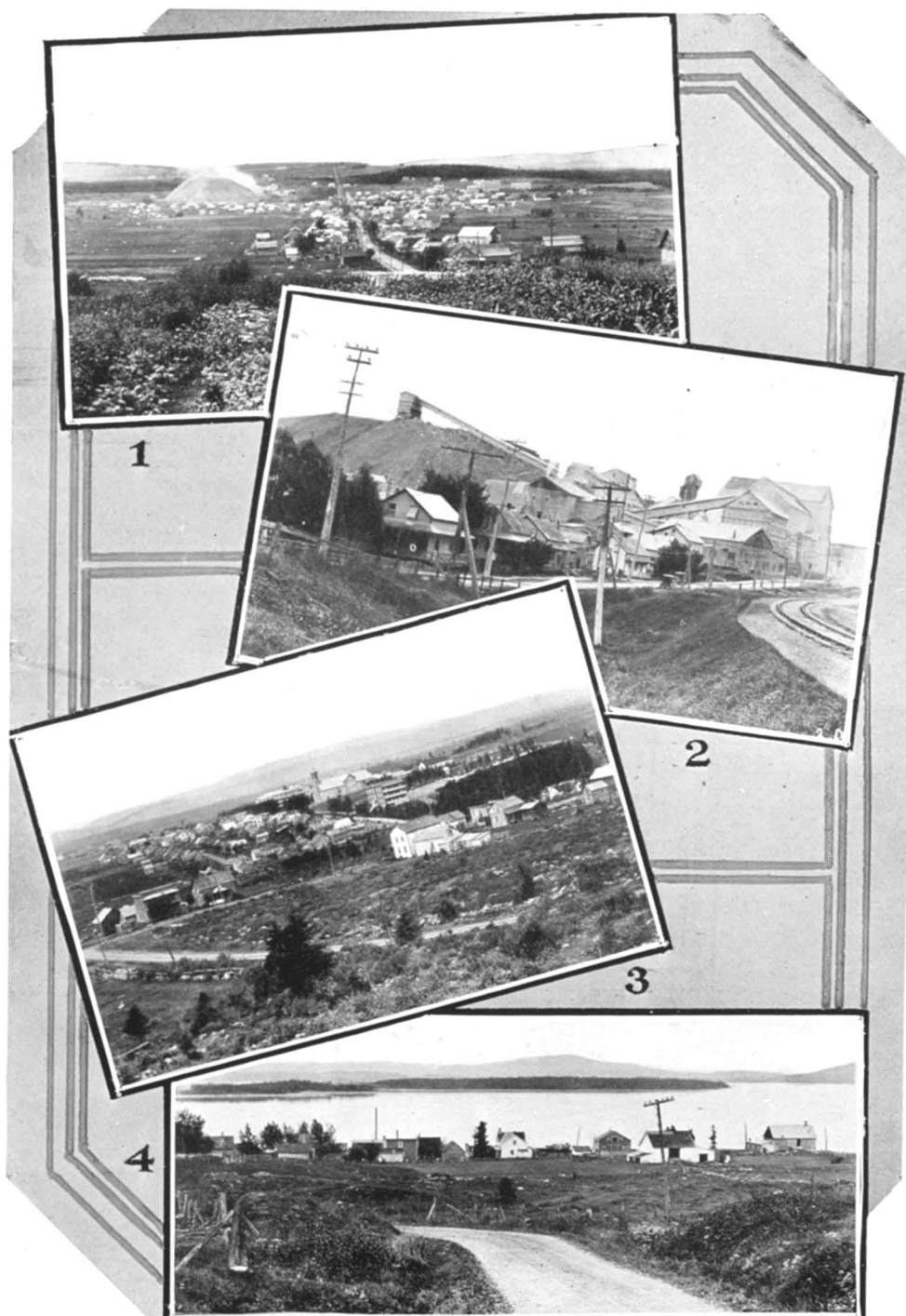
SUMMARY PER KIND OF
PAVEMENT

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
miles198.45 { 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

CHAPTER XI

AMÉLIORATION DES CHEMINS DE TERRE

IMPROVEMENT OF EARTH ROADS

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

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

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

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

Les longueurs sont en milles.

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

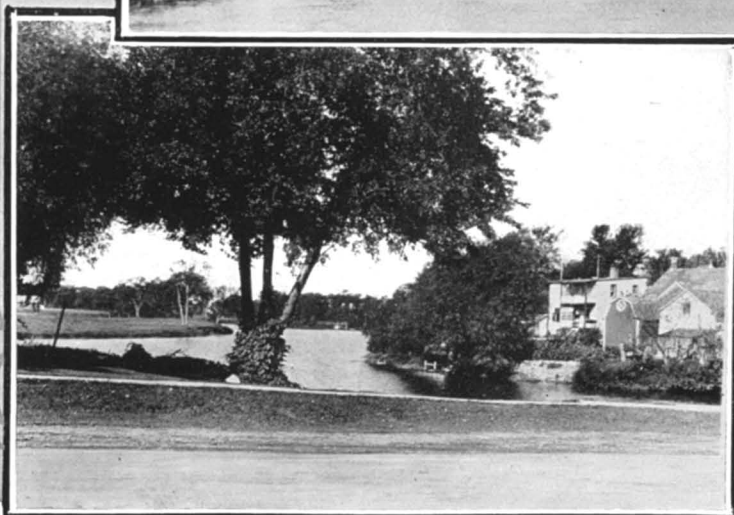
COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Longueur améliorée Length improved
FRONTENAC.....	Winslow-Nord, c. (t).....	0.38
	Courcelles, p.....	0.39
	Lambton, p.....	3.00
	St-Hilaire-de-Dorset, p.....	0.02
	Marston-Sud, c. (t).....	0.15
HULL.....	Hull-Ouest, c. (t)	1.18
HUNTINGDON.....	Godmanchester, c. (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.

COMTÉ 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-Neuveille, 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-AURICE.....	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

PONTS ET PONCEAUX

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

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

Les dimensions sont indiquées en pieds.

CHAPTER XII

BRIDGES AND CULVERTS

List of bridges and culverts built during 1926 with special subsidies.

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

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'
SHERBROOKE..	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-Vau- dreuil, p.	Tuyau, tôle—Iron pipe	24'' x 34'
	St-Michel-de-Vau- dreuil, 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 pon-
ceaux construits en 1926. 68

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

TOTAL NUMBER of bridges and
culverts built during 1926. 68

Are not included in this list bridges
and culverts built by the Roads De-
partment or by the municipalities, and
which form part of the regular con-
struction or maintenance works.



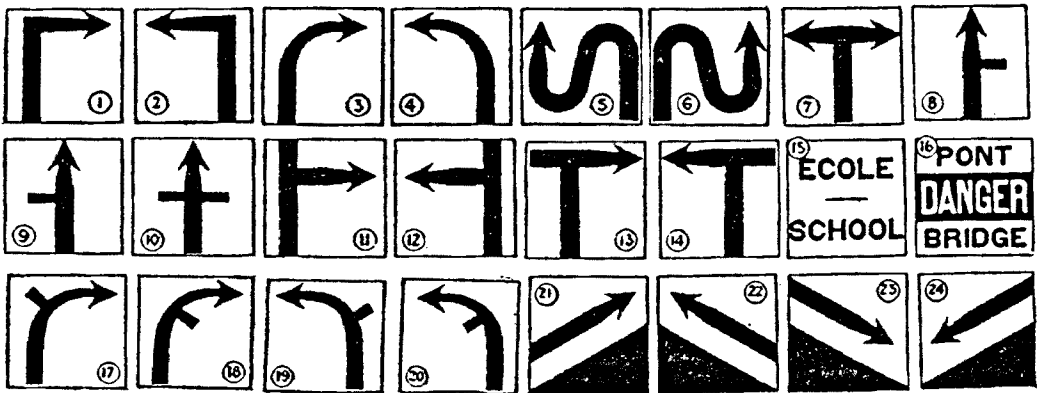
QUÉBEC-SAINT-SIMÉON—Château-Richer

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

MEANING

- 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.

- 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.

COMTE	MUNICIPALITÉ
COUNTY	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
	St-Césaire, p.	Ormes—Elms.....	60
CHAMBLY.....	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
	Yamachiche à Louiseville . . .	{ Peupliers—Poplars.....	87
BERTHIER.....	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		

MONTREAL-OTTAWA via HULL

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

MONTREAL-MONT-LAURIER

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

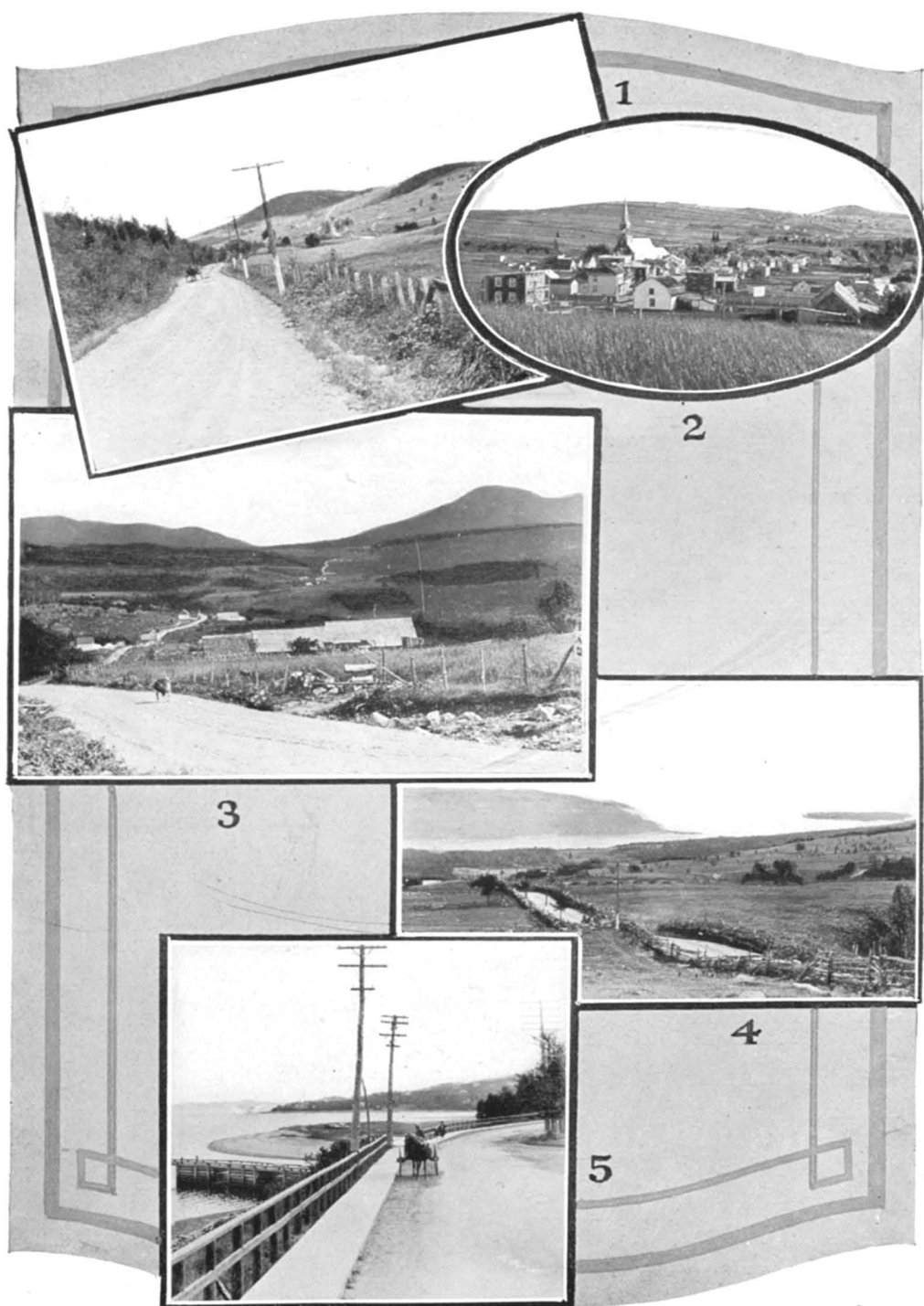
SOMMAIRE PAR ROUTE
—
SUMMARY PER HIGHWAY

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. À 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

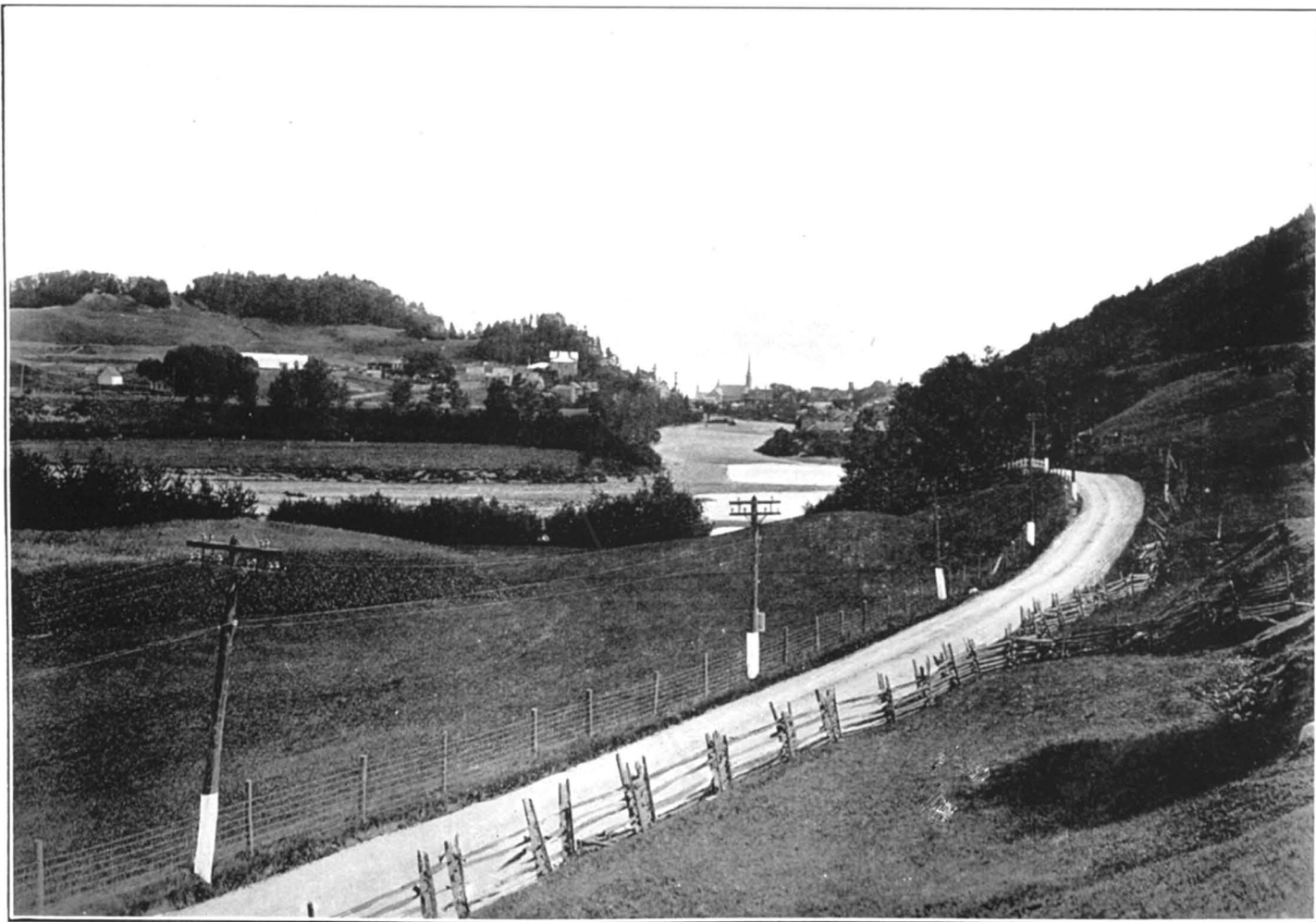
KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1926	
	1925	1926	Absolute	As regards total traffic
Autobuses.....	9 or 42.4%	11 or 25.0%	22.2%	17.4%
Heavy trucks.....	17 " 57.6%	33 " 75.0%	95.3%	17.4%
	26 or 100.0%	44 or 100.0%	69.2%	

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
42 grandes routes

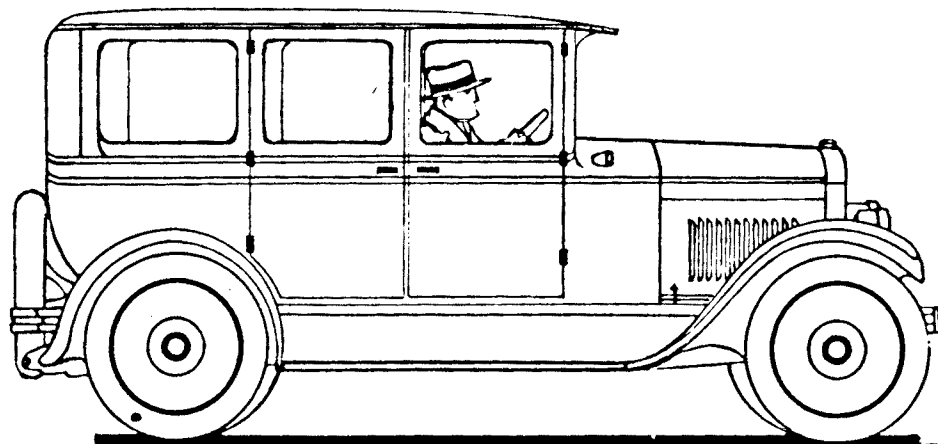
1926

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%

CAMIONS
TRUCKS = 7%

AUTOBUS
AUTOBUSES = 1.3%

MOTOCYCLETTES
MOTORCYCLES = 0.7%

75 = 9%

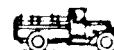
117 = 14.1%

VOITURES SIMPLES = 12%
ONE-HORSE CARTS

VOITURES DOUBLES = 2.1%
TEAMS

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.



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 •

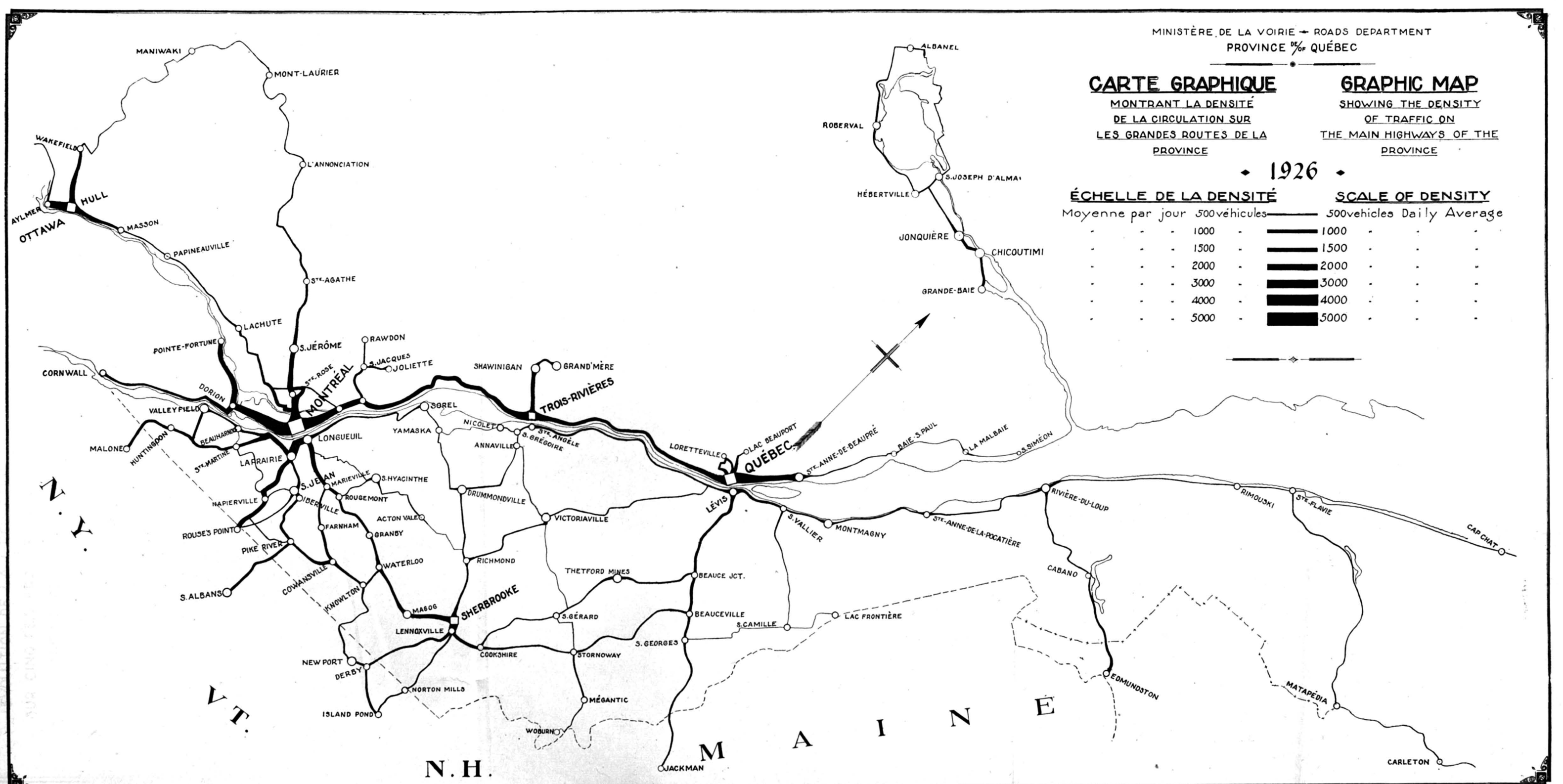
ÉCHELLE DE LA DENSITÉ

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

1920 1926

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



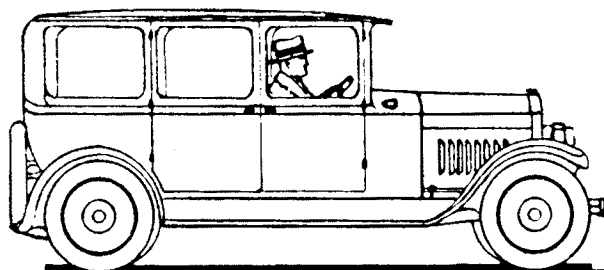
449 = 62.8%

49 = 6.8%



217 = 30.4%

1926



1607 = 81.7%



210 = 10.7%



149 = 7.6%

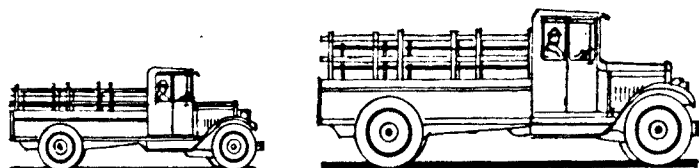
ÉVOLUTION
du
TRANSPORT COMMERCIAL
Camions & Autobus

1923 - 1926

EVOLUTION
of
COMMERCIAL TRANSPORT
Trucks & Autobusses

Districts de MONTRÉAL & QUÉBEC Districts

MONTRÉAL



1923

1926

Camions
Trucks

QUÉBEC



1923

1926

Camions
Trucks



1923



1926

Autobus
Autobusses



1923



1926

Autobus
Autobusses

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

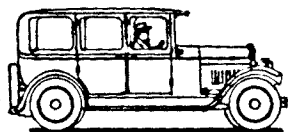
Average Daily Traffic

QUÉBEC

ÉTATS-UNIS
UNITED STATES

AUTRES PROVINCES
OTHER PROVINCES

1923



766 = 64.8%

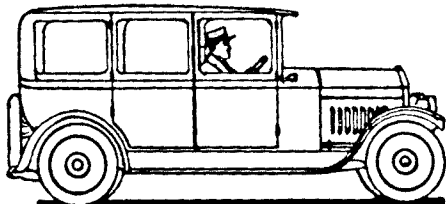


364 = 30.8%



52 = 4.4%

1926



1232 = 61.8%



659 = 33.1%



101 = 5.1%

AUTOMOBILES DE PROMENADE

TOURING CARS

ROUTE MONTRÉAL QUÉBEC HIGHWAY

1923 & 1926

QUÉBEC

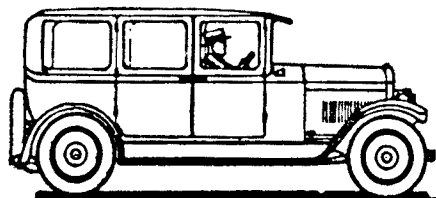
ETATS-UNIS
UNITED STATESAUTRES PROVINCES
OTHER PROVINCES

686=83.1%



118=14.3%

21=2.6%



1021=64.8%



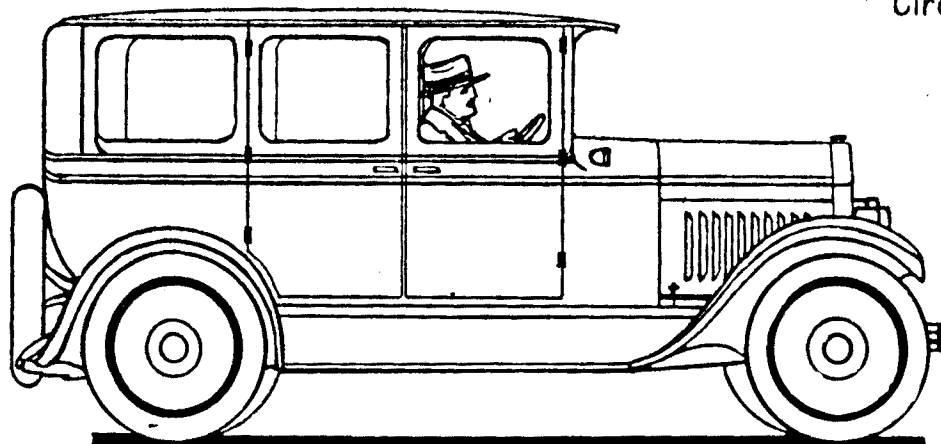
492=33.3%

61=3.9%

(5)

Circulation moyenne journalière
Average Daily Traffic
1926

MONTRÉAL-TORONTO



2505

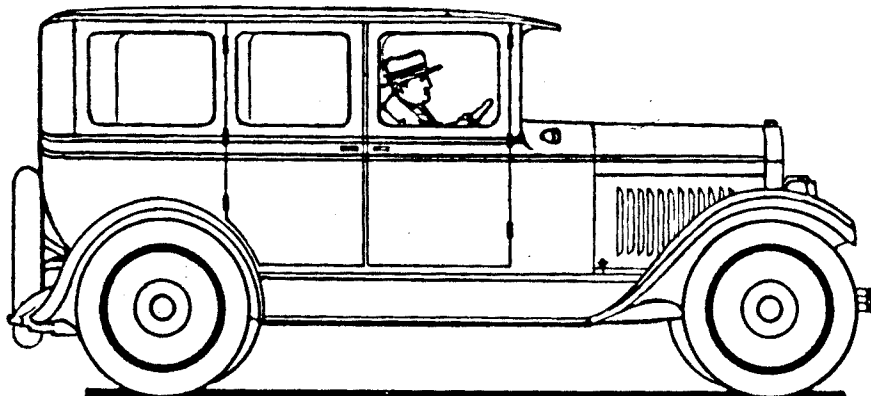


229



114

HULL - AYLMER



2341



259

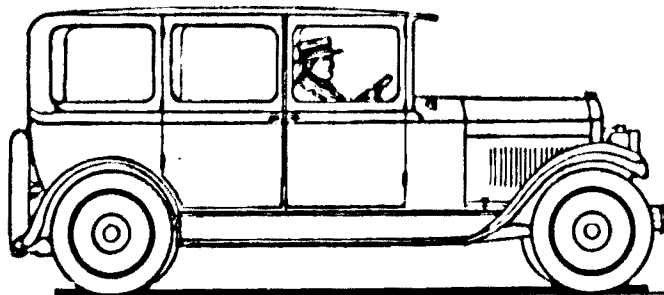


64

⑥

Circulation moyenne journalière
Average Daily Traffic
1926

EDOUARD VII



1776

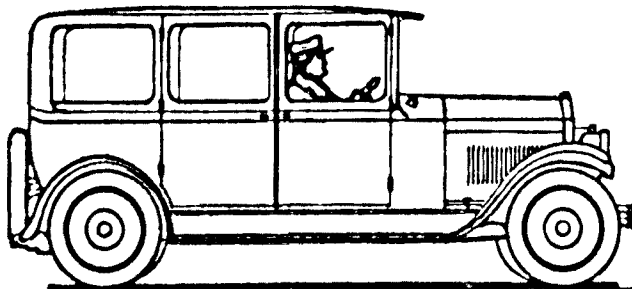


172



85

QUÉBEC - STE-ANNE-de-BEAUPRE



1704



414

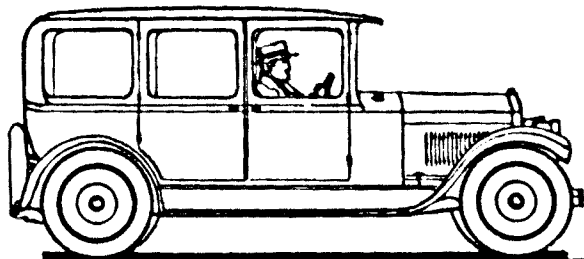


287

⑦

Circulation moyenne journalière
Average Daily Traffic
1926

MONTRÉAL - QUÉBEC



1674

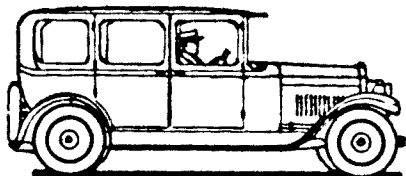


151



123

MONTRÉAL - STE-AGATHE



1106



204



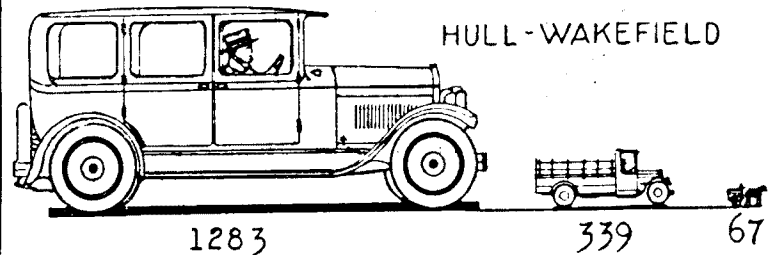
99

⑧

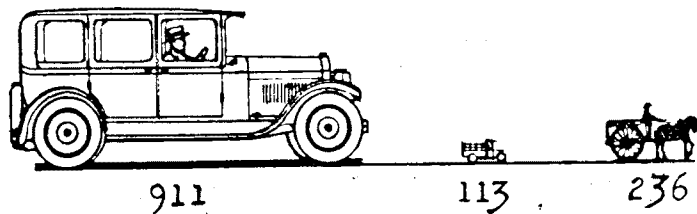
Circulation moyenne journalière

1926

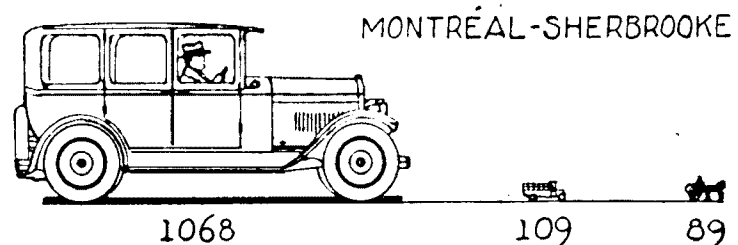
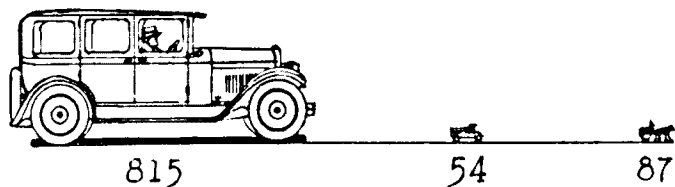
Average Daily Traffic



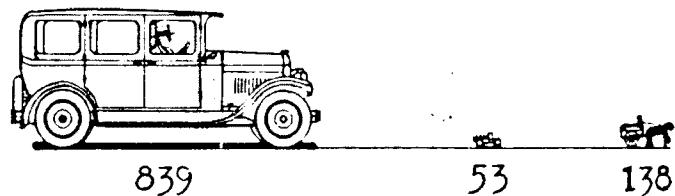
CAUGHNAWAGA-MALONE



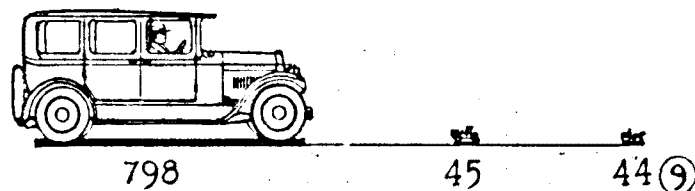
IBERVILLE-ST. ALBANS



LACOLLE-KNOWLTON



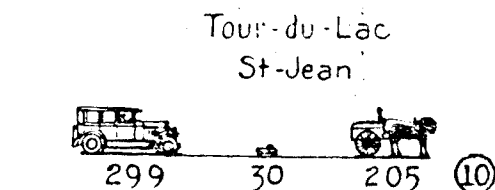
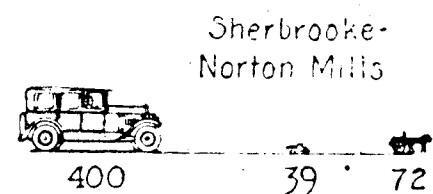
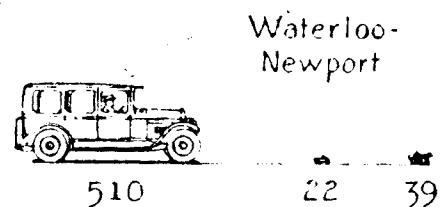
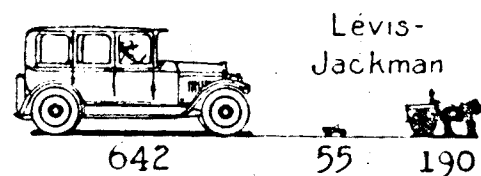
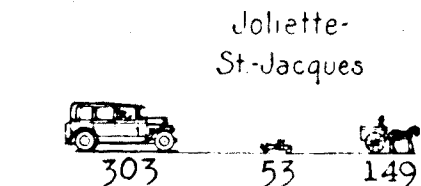
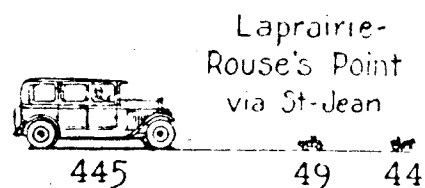
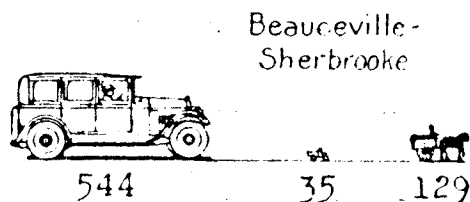
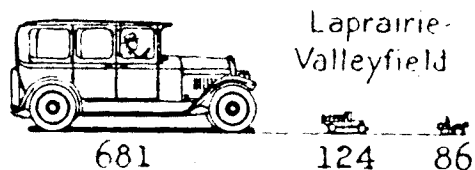
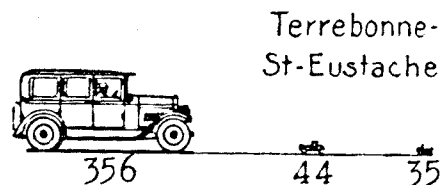
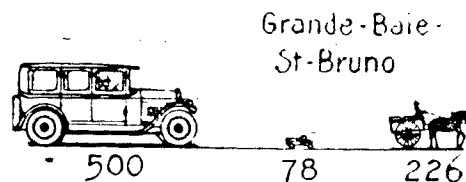
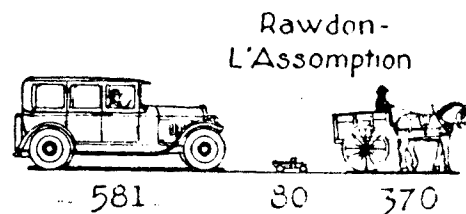
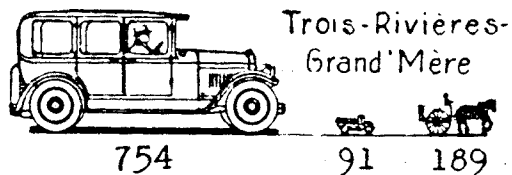
SHERBROOKE-DERBY



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

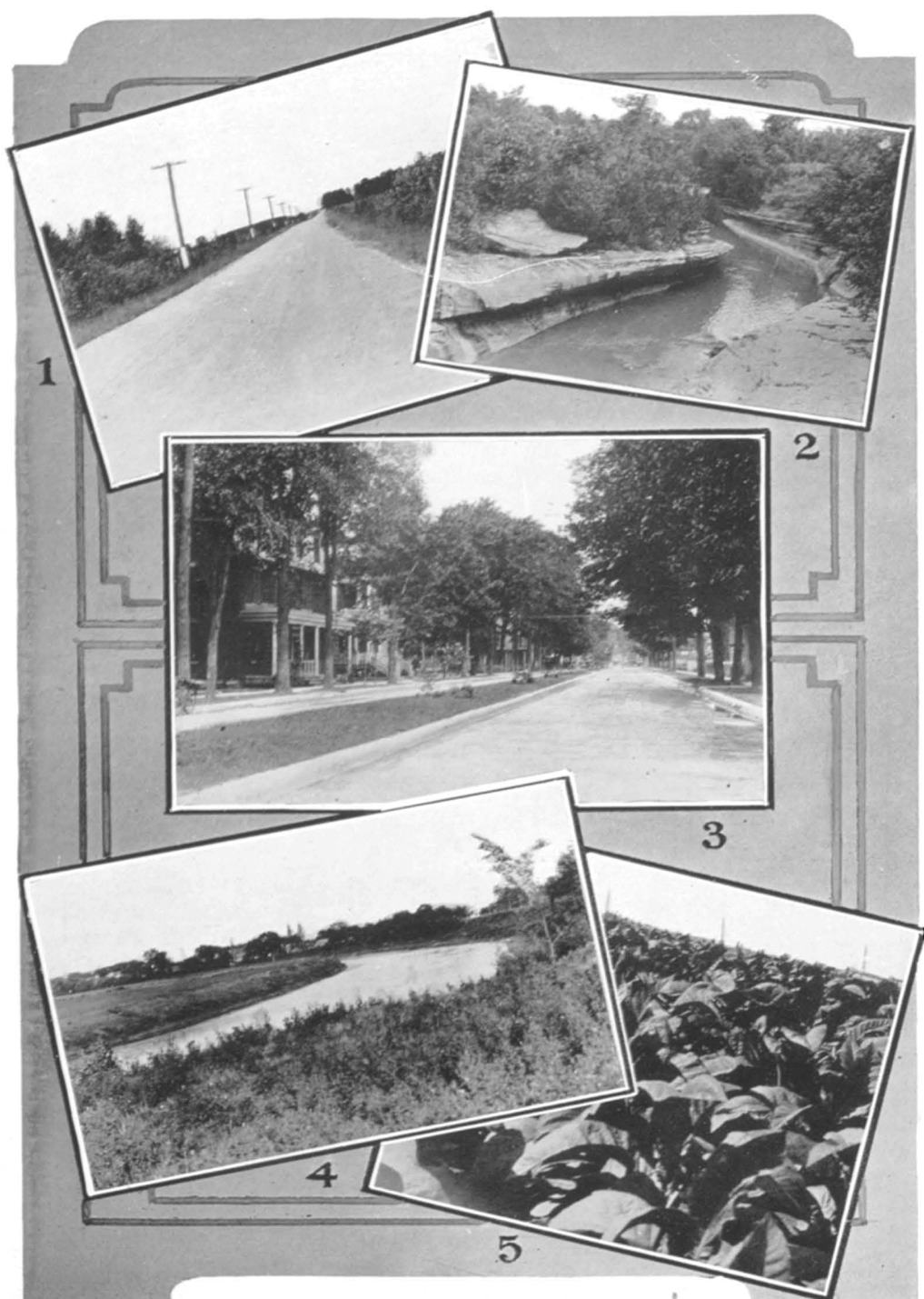
1926

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 pro- vinces	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.	Autobus — Autobuses	Camions — Trucks	Motocyclettes — Motorcycles		
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 pro- vinces	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	208



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 — Other prov- inces	Etats- Unis — U.S.	Auto- bus — Auto- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cyclet- 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 prov- 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- Beloeil.....	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

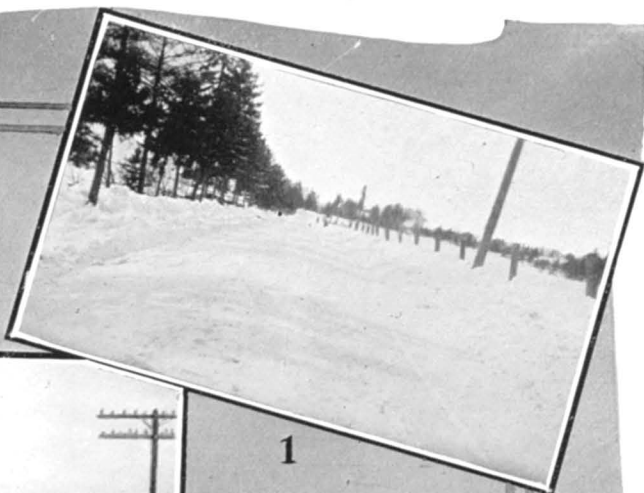
St-Joachim, p.	4753	130	2151	106	980	78	740	8938
Ormstown, v.	3966	211	2365	15	369	37	2560	9543
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	4359	171	2268	61	674	57	1650	9240
Moyenne par jour... Daily average	623	24	324	9	96	8	236	1320

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			Voitures à traction animale — Horse drawn Vehicles	Total
	Québec	Autres Provinces	Etats-Unis	Auto-bus	Ca-mions	Moto-cyclettes		
		Other Provinces	U.S.	Auto-buses	Trucks	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
Totalmoyen (7 jours)	3027	39	746	3	232	7	902	4956
Averagetotal (7 days)								
Moyenne par jour...								
Daily average.....	432	5	107	1	33	1	129	708

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
Totalmoyen (7 jours)	4470	1147	78	323	793	66	567	7444
Averagetotal (7 days)								
Moyenne par jour...								
Daily average.....	639	164	11	46	113	10	81	1064

9. EDOUARD VII

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

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
Totalmoyen (7 jours)	1481	16	345	11	107	9	455	2424
Averagetotal (7 days)								
Moyenne par jour...								
Daily average.....	212	2	49	2	15	1	65	346

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

1

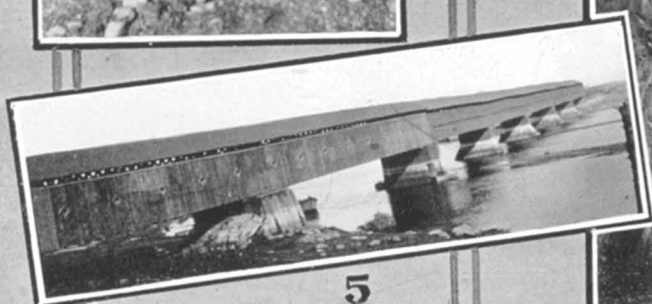


2



3

4



5

6



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.

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 Provin- ces — Other Provin- ces	Etats- Unis — U.S.	Auto- bus — Auto- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cyclet- tes — 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 Prov- inces	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...	686	10	58	14	64	13	189	1034
Daily average.....								

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...	578	16	87	15	98	11	86	891
Daily average.....								

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...	286	4	13	8	44	1	149	505
Daily average.....								

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...	236	3	161	1	37	1	72	511
Daily average.....								

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	Etats-Unis	Auto-bus	Ca-mions	Moto-cyclètes		
		Other Provinces	U.S.	Auto-buses	Trucks	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 ³ Jct.....	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	48	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) Average total (7 days)	12538	2431	2565	209	1207	185	801	19936
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) Average total (7 days)	3148	18	2538	22	317	35	613	6691
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) Average total (7 days)	3090	5721	173	291	2067	19	468	11829
Moyenne par jour... Daily average.....	441	817	25	41	295	3	67	1689

31. RIMOUSKI-MATAPÉDIA

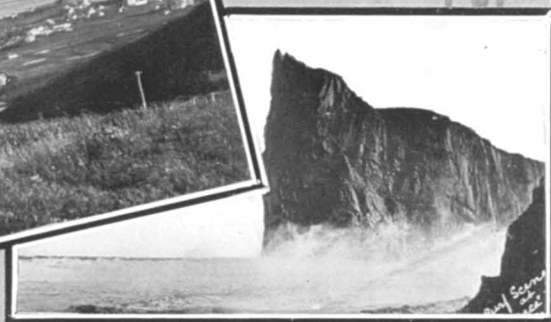
Ste-Flavie.....	1588	66	55	8	202	7	270	2196
Ste-Florence.....	645	108	63	1	56	4	480	1357
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	1116	87	59	4	122	5	375	1776
Moyenne par jour... Daily average.....	159	12	9	0.55	20	1	54	253



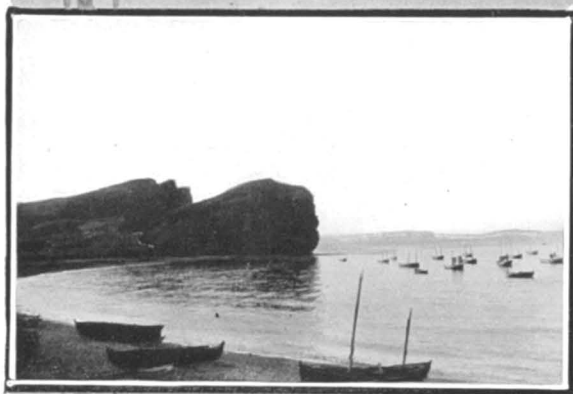
1



2



3



4



5

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 Prov- inces	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) } Average total (7 days) }	728	16	128	1	197	14	797	1881
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) } Average total (7 days) }	1609	10	259	36	106	5	794	2819
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) } Average total (7 days) }	2173	132	1265	2	136	16	277	4001
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) } Average total (7 days) }	3167	46	362	7	162	35	543	4322
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			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		

41. VICTORIAVILLE-STE-ANGÈLE

St-Valère, p.....	820	...	123	29	20	2	918	1912
Annville, v.....	1060	2	228	34	62	1	659	2046
Total moyen (7 jours)	940	1	176	32	41	1.5	788	1979
Averagetotal (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
Averagetotal (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
Averagetotal (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
Averagetotal (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	Auto- bus	Ca- mions	Moto- cylet- tes		
		Other Provin- ces	U.S.	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)								
Moyenne par jour...	1034	5	10	37	242	19	142	1489
Daily average.....								

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)								
Moyenne par jour...	885	258	206	1	81	15	191	1637
Daily average.....								

ST-CONSTANT-HEMMINGFORD

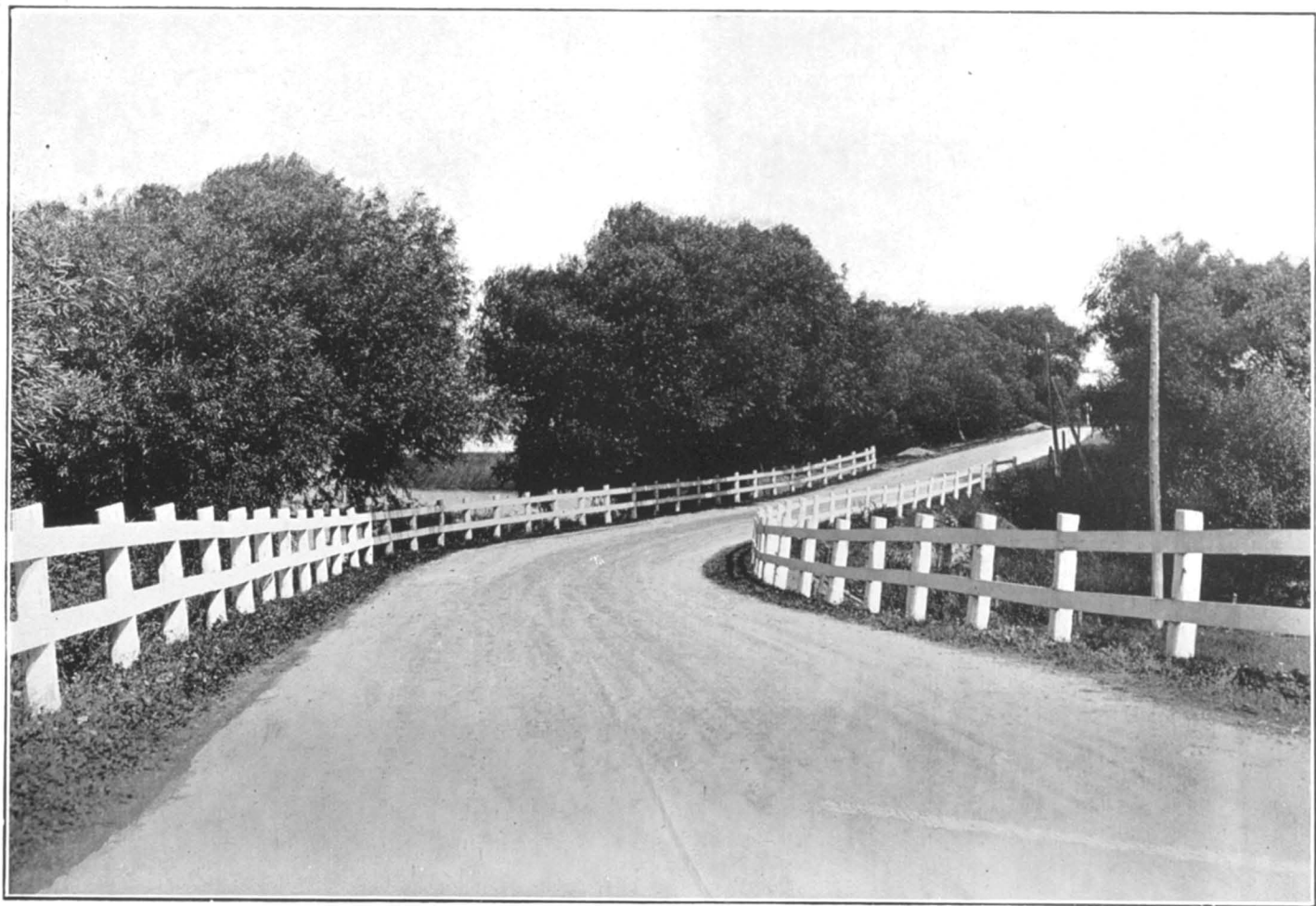
Sherrington, v.	1488	78	1258	40	370	7	1740	4981
Total moyen (7 jours)	1488	78	1258	40	370	7	1740	4981
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...	213	11	179	6	52	1	250	712
Daily average.....								

ORMSTOWN-VALLEYFIELD

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

MONTREAL-BELOEIL

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)								
Moyenne par jour...	277	1	13	3	44	4	12	354
Daily average.....								



MONTREAL-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	Etats- Unis	Auto- bus — Auto- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cylet- tes — Motor- cycles		
		Other Prov- inces	U.S.					

ST-HYACINTHE-BELOEIL

N.D. St-Hyacinthe...	868	4	46	28	79	5	174	1204
Total moyen (7 jours) } Average total (7 days) }	868	4	46	28	79	5	174	1204
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) } Average total (7 days) }	8239	18	187	476	797	179	1928	11824
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) } Average total (7 days) }	5215	30	195	252	610	99	1691	8092
Moyenne par jour... } Daily average..... }	745	4	28	36	87	15	241	1156

PROVINCE DE
QUÉBEC
PROVINCE

MINISTÈRE DE LA VOIRIE

ROADS DEPARTMENT

RAPPORT DE
1927
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—Printed to His Majesty the King
1927

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 1927.

Respectueusement soumis,

J.-L. PERRON,

Ministre de la voirie

QUÉBEC, 10 janvier 1928.

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 1927.

Respectfully submitted,

J. L. PERRON,

Minister of Roads

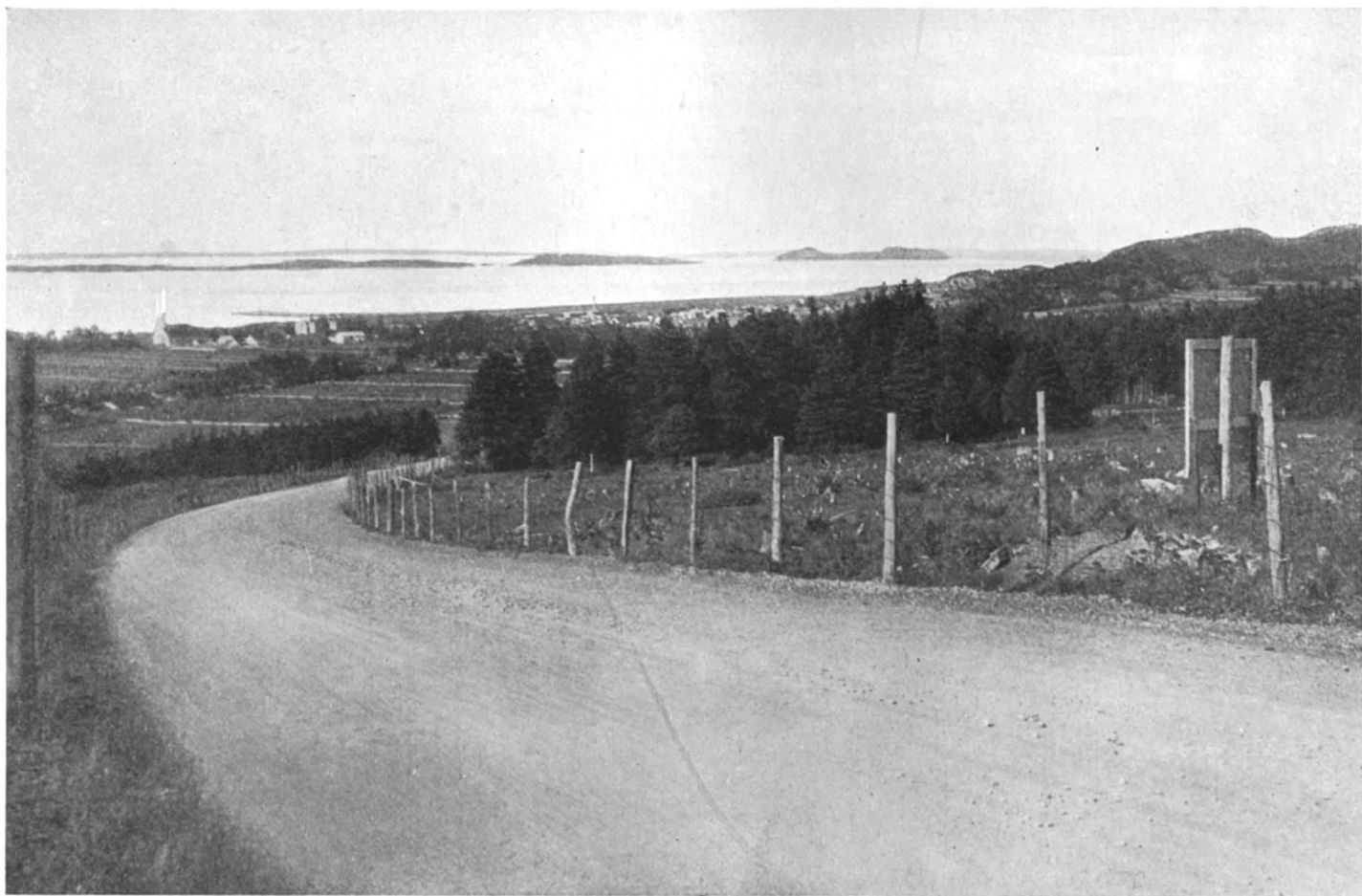
QUEBEC, January 10, 1928.

TABLE DES MATIÈRES

	page
Chapitre I—Revue de l'année.....	7
Chapitre II—Sommaires des travaux de l'année.....	58
Chapitre III—Statistiques et diagrammes sur l'amélioration et l'entretien des chemins, sur l'enregistrement des véhicules-automo- biles dans la province de Québec, et sur le tourisme amé- ricain.....	60
Chapitre IV—État de construction du réseau des grandes routes.....	67
Chapitre V—Entretien des routes provinciales et régionales en 1927.....	69
Chapitre VI—Entretien des chemins aux frais du gouvernement.....	73
Chapitre VII—Revêtements permanents construits en 1927 sur les routes déjà améliorées.....	112
Chapitre VIII—Construction des grandes routes.....	117
Chapitre IX—Construction des chemins municipaux sans subventions du gouvernement.....	123
Chapitre X—Construction des chemins municipaux avec subventions du gouvernement.....	130
Chapitre XI—Amélioration des chemins de terre.....	144
Chapitre XII—Construction des ponts et ponceaux.....	147
Chapitre XIII—Signaux routiers.....	149
Chapitre XIV—Plantation d'arbres.....	156
Chapitre XV—Liste des hôtels visités par les conférencières du département	170
Chapitre XVI—Recensement de la circulation.....	174

CONTENTS

	page
Chapter I—Review of the year.....	7
Chapter II—Summary of the work of 1927.....	58
Chapter III—Statistics and charts regarding road construction and maintenance, motor vehicles registered in the Province of Quebec, and American tourist traffic.....	60
Chapter IV—Progress of construction on the Main Trunk Highway System	67
Chapter V—Maintenance of Provincial and Regional Highways.....	69
Chapter VI—Maintenance of improved roads at the Government's expense	73
Chapter VII—Permanent pavements laid in 1927 on highways already improved.....	112
Chapter VIII—Construction of main highways.....	117
Chapter IX—Construction of municipal roads without subsidies from the Government.....	123
Chapter X—Construction of municipal roads with subsidies from the Government.....	130
Chapter XI—Improvement of earth roads.....	144
Chapter XII—Construction of bridges and culverts.....	147
Chapter XIII—Road signs.....	149
Chapter XIV—Plantation of trees.....	156
Chapter XV—List of hotels visited by the Department's expert lecturers...	170
Chapter XVI—Traffic census.....	175



LÉVIS-RIMOUSKI—St-André

REVUE DE L'ANNÉE

REVIEW OF THE YEAR

CHAPITRE I

REVUE DE L'ANNÉE 1927

1927 restera par excellence l'année de l'entretien.

La loi adoptée par la Législature à sa dernière session, autorisant le gouvernement à entretenir à ses frais tous les chemins améliorés de la province, marquera l'une des grandes étapes de la voirie: la plus importante depuis 1912.

L'on ne peut trop insister sur l'importance de conserver nos routes améliorées. Notre réseau de bonnes routes est l'un des plus complets en Amérique. Il est un capital dont le rendement est destiné à accroître chaque année, mais à la condition que les chemins soient maintenus en bonne condition et de façon à donner le service que l'on en attend.

Les développements futurs de la voirie et tout ce qui de près ou de loin se rattache aux routes—le tourisme par exemple—sont en fonction de l'entretien. L'entretien est la question vitale.

La présente revue indiquera la portée de la nouvelle loi d'entretien et les résultats de sa première année d'application.

Loin de diminuer, la **construction** est plus active que jamais. La nouvelle loi d'entretien lui a donné une impulsion formidable. Cette revue et les tableaux qui la compléteront montreront l'étendue de notre travail de construction.

La **circulation** augmente sans cesse. Chaque recensement en apporte la preuve. La question de la sécurité et le maintien du bon ordre sur les routes retiennent l'attention non seulement des hommes qui ont tout spécialement à s'en occuper, mais du grand public. L'on verra quel a été le travail du département dans ce domaine particulier.

Le **tourisme**, enfin, a besoin, pour prospérer, d'un travail de propagande intense et coordonné. Le ministère de la voirie s'est chargé de ce travail. Les résultats obtenus jusqu'ici sont pour lui un véritable encouragement.

Quelques chiffres sur l'état actuel de la voirie dans la province précéderont la revue des opérations de l'année.

SITUATION ACTUELLE DE LA VOIRIE

Au 31 janvier 1927, la longueur totale des chemins ruraux de la province était de 31,500 milles.

Voici la longueur des chemins de chaque classe:

Chemins de première classe.....	3,188 milles
Chemins de deuxième classe.....	9,644 “
Chemins de troisième classe.....	18,669 “
TOTAL.....	31,501 milles

Disons immédiatement que l'inventaire des chemins de la province est toujours sujet à revision.

Il a par exemple été fait récemment des additions au réseau des grandes routes, ce que l'on verra plus loin. Le prochain inventaire sera révisé en conséquence.

CHAPTER I

REVIEW OF THE YEAR 1927

1927 will stand out as "**Maintenance Year**".

The Act passed by the Legislature at its last session to authorize the Government to maintain at its expense all improved roads throughout the Province, marks an important event in the history of roads, the most important since 1912.

The importance of preserving our improved roads cannot be overstressed. Our Good Roads System is one of the most complete in America. It is a capital whose yield is destined to increase every year, but only on condition that roads are properly maintained so as to give the required service.

The future development of roads and everything connected therewith—tourist traffic, for instance—is dependent on maintenance. Maintenance is the vital question.

This Review will show the scope of the new Maintenance Act and the results of its enforcement during the first year.

Far from decreasing, **construction** is more active than ever. The new Maintenance Act gave it renewed impetus. This Review and the tables therewith will reveal the extent of our construction work.

Traffic is always on the increase, as shown by our census. The question of safety and of good order on roads holds the attention, not only of those specially in charge thereof, but also of the public in general. The work accomplished by the Department in this broad field will be seen.

Finally, **tourist traffic** can prosper only by means of incessant and systematic propaganda. The Roads Department has undertaken this, with most encouraging results.

A few figures on the present status of the roads in the Province will be followed by a Review of the operations of the year.

PRESENT STATUS OF ROADS

On January 31, 1927, the total length of rural roads in the Province was 31,501 miles.

Length of roads in each class:

First class roads.....	3,188 miles
Second class roads.....	9,644 "
Third class roads.....	18,669 "
Total.....	31,501 miles

Be it observed that our annual inventory of the roads in the Province is always subject to revision.

For instance, additions were recently made to the main highways system, as will be seen later on. The next inventory will be revised accordingly.

Le rapport officiel de 1926 donnait 7,560 milles de chemins améliorés au 1er décembre 1926. Au 31 janvier 1927, notre inventaire rapportait 7,847 milles. Cette différence, que l'on peut constater chaque année, s'explique par le fait que, à la date de la préparation du rapport, tous les travaux ne sont pas terminés, et aussi par le fait que le département accepte comme chemins améliorés des chemins faits par les municipalités hors de sa connaissance et sans subventions. La longueur de ces chemins est particulièrement considérable cette année. Enfin, le département de la voirie ajoute aux chemins qu'il considère comme améliorés certains chemins construits par le département de la colonisation et recouverts de gravier. Lorsqu'ils sont terminés, ces chemins sont remis aux municipalités, qui en confient ensuite l'entretien au département de la voirie.

Depuis deux ans, la longueur des chemins améliorés de façon permanente a augmenté d'environ 1,000 milles par année. Il faut tenir compte de l'explication précédente lorsque l'on compare les statistiques données d'une année à l'autre par les rapports officiels.

Avec les travaux énumérés dans le présent rapport, la longueur totale des chemins améliorés est portée à 9,148 milles. Le prochain inventaire modifiera probablement ce chiffre.

A l'heure actuelle, 29% de tous les chemins de la province sont améliorés de façon permanente.

On trouvera au chapitre 3 un très intéressant diagramme sur le progrès de la construction depuis 1911, ainsi qu'un tableau des différents genres de pavages.

ENTRETIEN

LA NOUVELLE LOI D'ENTRETIEN

Cette loi, adoptée par la Législature à sa dernière session et sanctionnée le 1er avril 1927, autorise le ministre de la voirie à entretenir tous les chemins améliorés aux frais de la province. Les municipalités doivent cependant demander par résolution le bénéfice de la nouvelle loi, et le ministre conserve le droit d'user de sa discrétion pour accepter ou refuser la demande d'une municipalité.

On a cru parfois voir dans ces conditions une restriction aux avantages pratiques de la nouvelle loi. Les statistiques démontrent qu'il n'en est rien.

L'autonomie des municipalités—L'entretien aux frais du gouvernement ne pouvait être imposé aux municipalités, car la loi eût alors attenté à leur autonomie. Si grands que soient les avantages de la nouvelle politique du gouvernement en matière d'entretien, les corporations doivent rester libres d'en profiter ou de n'en pas profiter. Le respect du principe de l'autonomie n'a d'ailleurs aucunement nui à l'effet de la loi.

La discrétion du ministre de la voirie—De même que le ministre de la voirie ne peut entretenir les chemins d'une municipalité malgré elle, une municipalité ne peut imposer au ministre de la voirie l'entretien d'un chemin qu'il ne considère pas amélioré. Pour qu'un chemin puisse entrer dans la catégorie des chemins améliorés, il doit remplir certaines conditions que nous énumérerons plus loin. Nul mieux que le ministre de la voirie ne peut savoir ce que l'on doit entendre par chemin amélioré. Il est raisonnable que la loi lui laisse, sur ce point, sa faculté d'examen.



Route du tour de l'île d'Orléans—Ste-Famille

Road around Orléans Island—Ste-Famille

The Official Report for 1926 gave 7,560 miles of improved roads on December 1, 1926. On January 31, 1927, our inventory stated 7,847 miles. This difference, which is seen every year, is explained by the fact that, at the date the Report is made, construction is not completed everywhere, and also by the fact that the Department accepts as improved, roads constructed by municipalities without its knowledge and without subsidies. The length of such roads is specially considerable this year. Lastly, the Roads Department adds to roads considered as improved, certain roads constructed by the Colonization Department and gravelled. When completed, such roads are returned to the municipalities, which then puts the Roads Department in charge of their maintenance.

For two years, the length of permanently improved roads has increased by about 1,000 miles a year. The foregoing explanation must be borne in mind when comparing statistics supplied from year to year by the Official Reports.

The works enumerated in this report bring the total of improved roads to 9,148 miles. This figure will probably be changed in the next inventory.

At the present moment, 29% of all the roads in the Province are permanently improved.

Chapter 3 shows an interesting diagram of the progress of construction since 1911, and also gives a statement of the various surfaces.

MAINTENANCE

THE NEW MAINTENANCE ACT

This Act, passed by the Legislature at its last session and sanctioned on April 1, 1927, authorizes the Minister of Roads to maintain all improved roads at the expense of the Province. Municipalities must, however, ask by resolution, to have the benefit of the new Act, and the Minister may use his discretion, either to accept or reject a municipality's request.

Such conditions have sometimes been deemed to restrict the practical advantages of the new Act, but statistics reveal that this is not the case.

Autonomy of Municipalities.—Maintenance at the Government's expense could not be imposed on municipalities, for the Act would then have infringed on their autonomy. Great as are the advantages of the Government's new maintenance policy, corporations must remain free to avail themselves of them or not. Besides, the respect for the principle of autonomy has in no wise weakened the effect of the Act.

Powers of the Minister of Roads.—As the Minister of Roads cannot maintain the roads of a municipality in spite of itself, so a municipality cannot impose on the Minister of Roads the maintenance of a road which he does not deem improved. In order that a road be classed as improved, it must fulfill certain conditions set forth further on. No one is in a better position than the Minister of Roads to know what is meant by an improved road. It is only reasonable that the Act should leave this point to his judgment.

Au cours de la saison, le ministre a dû exiger certaines réparations à des chemins dont l'entretien avait été négligé durant les années passées. Ce sont là des cas—peu nombreux—où le ministre a dû suspendre l'acceptation des résolutions. Les réparations ont été faites, le gouvernement en a payé la moitié, et le département s'est ensuite chargé d'entretenir les chemins réparés.

Enfin, dans quelques cas, le ministre a exigé d'une municipalité le paiement de sa dette pour travaux de voirie, ou pour intérêts sur emprunts, avant de se charger de ses chemins. Il n'eût évidemment pas été juste qu'une municipalité négligente bénéficiât de la loi à l'égal d'une municipalité ponctuelle à remplir ses engagements.

La discrétion laissée au ministre est donc une véritable protection pour la province en général, et une garantie que la loi sera bien appliquée.

Portée de la loi sur la voirie

La nouvelle loi a établi l'unité de direction en matière d'entretien et a par le fait même assuré l'uniformité des méthodes d'entretien dans toute la province. Le résultat, c'est que les chemins ont été en meilleure condition en 1927 qu'au cours des années précédentes.

Conservation des routes—Lorsque les municipalités avaient leurs chemins, elles exécutaient plus ou moins complètement les travaux prescrits par le département. Aussi y avait-il des municipalités où les routes étaient en assez bonne condition et d'autres où les chemins laissaient à désirer d'un bout à l'autre de l'année. L'entretien était fait à force d'insistance de la part des officiers du département, avec peine et misère souvent, et parfois très tard dans la saison. Malgré les progrès remarquables faits depuis cinq ou six ans dans l'entretien, et malgré le travail sans répit du département, il était toujours à craindre que, dans un endroit ou dans un autre, on laissât aller certains chemins à la ruine.

C'est un danger que la nouvelle loi d'entretien a fait disparaître. Le premier résultat de cette loi fut d'assurer la conservation du capital dépensé pour la voirie.

Meilleure organisation, meilleur travail, économie

La nouvelle loi d'entretien a permis au département d'étendre à toute la province le système des cantonniers. Ce système était en vigueur sur les routes provinciales et régionales ainsi que sur les chemins de deuxième classe entretenus en régie. Il est maintenant en vigueur dans toutes les municipalités sans exception. Le cantonnier est la base de notre organisation. Sur lui repose le succès de la nouvelle loi.

Ayant à entretenir tous les chemins améliorés, nous avons pu mettre plus de cohésion et plus de coordination dans notre service d'entretien. Bien que nous ayons auparavant à entretenir nous-mêmes les routes importantes, il arrivait fréquemment que, dans une municipalité où nous entretenions par exemple une section de grande route, la corporation locale entretenait elle-même ses chemins de moindre importance. La nouvelle loi a fait disparaître cette duplication inefficace, inutile et dispendieuse.

Aujourd'hui, le cantonnier s'occupe de tous les chemins améliorés. Les travaux exécutés sont beaucoup plus considérables, ils sont mieux faits, et, par conséquent, les chemins sont plus beaux. De plus, l'organisation étant meilleure, il en résulte une économie importante dans l'ensemble de la province.

During last season the Minister had to require certain repairs on roads which had been neglected in previous years. In such cases—not numerous—the Minister had to postpone the acceptance of resolutions. Repairs having been made, the Government paid half and the Department then took charge of the maintenance of the repaired roads.

In certain cases the Minister has required a municipality to pay its debt for road work or for interest on loans before taking charge of its roads. It would assuredly not have been fair for a negligent municipality to derive the same benefit from the Act as a municipality punctual in meeting its obligations.

The powers vested in the Minister are therefore a real safeguard for the Province in general, and a guarantee of the proper enforcement of the Act.

Scope of the Maintenance Act

The new Act has established unity of direction in maintenance, thereby securing uniformity in maintenance methods throughout the Province. As a result the condition of roads was better in 1927 than in previous years.

Preservation of Roads—When municipalities had their roads, they carried out the work prescribed by the Department more or less completely. Hence in some municipalities roads were in fairly good condition, while in others they were defective, year in and year out. It was only by dint of insisting and with much trouble, and sometimes late in the season, that the officers of the Department could obtain suitable maintenance. In spite of remarkable progress effected within the last five or six years in maintenance, and of the Department's unceasing work, it was always to be feared that in some place or other roads would go to ruin.

The provisions governing maintenance in the new Act have dispelled this danger. The first result of this Act was to secure the preservation of the capital spent on roads.

Better Organization, Better Work, Saving

The new Act has enabled the Department to extend the system of sectionmen to the whole Province. This system existed on Provincial and Regional highways, as well as on second class roads under direct control. It now obtains in all municipalities without exception. The sectionman is the basis of our organization. On him reposes the success of the new Act.

Having to maintain all improved roads, we now manage to put more order in the maintenance service. Although formerly we ourselves had to maintain main improved roads, it frequently happened that in municipalities where we maintained a section of main highway, for instance, the local corporation itself maintained roads of lesser importance. The new Act has removed this ineffectual, useless and expensive duplication.

The sectionman now looks after all improved roads. The works are much more considerable and better done, and hence roads are fine. Moreover, better organization has brought about substantial savings throughout the Province.

Impulsion nouvelle à l'amélioration des chemins

Nous ne ferons que glisser sur cet aspect de la loi d'entretien pour en parler plus longuement au chapitre de la construction. Il est clair que, l'entretien des chemins améliorés étant fait par le gouvernement à ses frais, les municipalités ont intérêt à lui en confier le plus possible. Elles demanderont des subventions afin de faire les travaux d'amélioration requis, elles insisteront au besoin, et, si les ressources du gouvernement ne peuvent les satisfaire entièrement, elles construiront les chemins à leurs frais. C'est là une des conséquences les plus importantes de la loi d'entretien. Il est trop tôt pour analyser les effets de la loi d'entretien sous ce rapport, mais il ne pourra manquer d'en être question tôt ou tard.

Évolution des lois d'entretien et de l'entretien proprement dit

Pour mesurer le chemin parcouru depuis les débuts de la voirie, il suffit d'un rapide coup d'oeil sur les différentes lois qui ont tour à tour régi l'entretien des chemins améliorés.

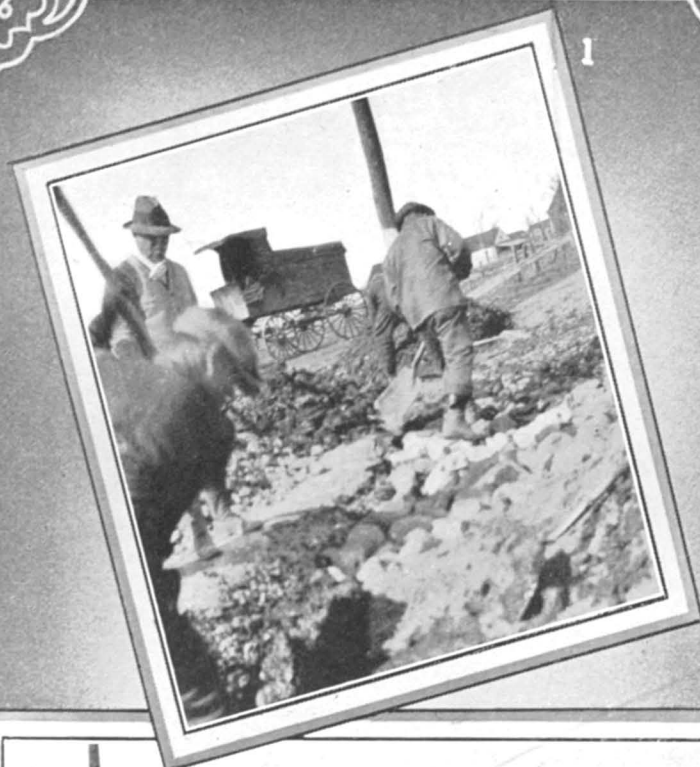
Avant 1916, l'entretien des chemins améliorés demeure, au moins en pratique, un aspect secondaire de la question de voirie. Tout étant à créer, l'entretien est naturellement relégué au second plan. Les efforts du gouvernement et des municipalités portent sur la construction. Les municipalités construisent des chemins, mais ne se préoccupent pas de les entretenir. La circulation est d'ailleurs si peu considérable que la question d'entretien ne s'impose pas encore à l'attention du public. Le ministère de la voirie entretient les routes provinciales à mesure qu'il les construit. Ce n'est qu'en 1916 qu'il organise leur entretien régulier, qu'il confie à quelques cantonniers.

Aucune loi n'existait encore qui portât spécialement sur l'entretien des chemins améliorés. Les municipalités avaient l'avantage de se prévaloir de la loi de 1911, laquelle mettait à leur disposition des subventions pouvant s'appliquer à l'entretien de toutes sortes de chemins.

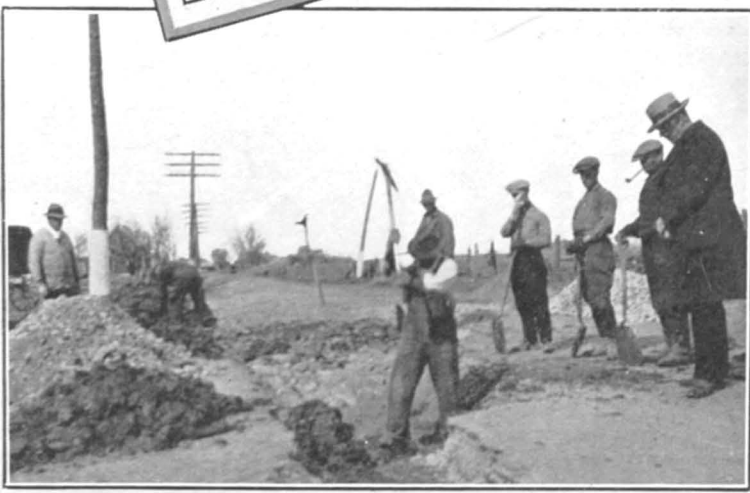
Il faut dire que, généralement, elles omettent de demander le bénéfice de cette loi dans un but d'entretien. Le gouvernement stimule du mieux qu'il peut le zèle des municipalités à conserver leurs chemins améliorés, il leur donne l'exemple, mais l'enthousiasme qui règne dans la construction se refroidit sitôt qu'il s'agit d'entretien. Ce sera une éducation à faire. Tâche ardue à laquelle seule la loi de 1927 mettra fin.

Le 22 décembre 1916, l'entretien des chemins améliorés fait pour la première fois l'objet d'une loi spéciale. Cette loi autorise le ministre de la voirie à entretenir les routes provinciales et à exiger des municipalités traversées par ces routes la moitié du coût d'entretien. Elle accorde à toute municipalité qui entretient ses chemins macadamisés ou gravelés une subvention annuelle égale à la moitié des dépenses encourues dans ce but, mais ne pouvant dépasser \$400.00. Elle autorise aussi le ministre de la voirie à faire l'entretien aux frais des municipalités si celles-ci le négligent.

L'entretien de 1917 à 1921—Au début de l'année 1917, il y a 2,000 milles de chemins améliorés dans la province. C'est de cette année que date le premier inventaire des routes macadamisées et gravelées. Le département de la voirie perfectionne ses méthodes d'entretien sur les routes provinciales, il y augmente le nombre des cantonniers, et, surtout, il se met résolument à la tâche auprès des municipalités pour qu'elles fassent l'entretien de leurs chemins. Il ne rencontre



1



2

Curage des ventres de boeufs sur la route
Montréal-Québec, à Batiscan, au printemps
de 1927.

Draining mud holes on the Montreal-Quebec
Highway, at Batiscan, spring of 1927.

New Impetus Given to Road Improvement

We shall touch lightly on this aspect of the new Act, in order to dwell on it in the chapter on construction. It is obvious that the maintenance of improved roads being effected by the Government at its cost, municipalities are interested in having as much maintenance as possible done by the Government. They ask for subsidies to carry out required improvements; they insist, if need be, and if Government resources do not fully meet their requirements, they build roads at their own cost. This is one of the most important consequences of the new Maintenance Act. To gauge the effects of the new Act in this respect is rather premature, but the question is bound to come up later on.

Development of Maintenance Acts and Maintenance Itself

A Review of the various Acts successively governing the maintenance of improved roads will reveal the distance travelled since road improvement began.

Before 1916, the maintenance of improved roads was, practically at least, of secondary importance. As everything had to be done, maintenance was somewhat overlooked. The efforts of the Government and of municipalities were centered on construction. The municipalities constructed roads without much thought of maintaining them. Besides, the traffic was so little that the question of maintenance could not yet command public attention. The Department of Roads maintained Provincial highways as they were constructed. It was only in 1916 that it organized their regular maintenance, which was put in charge of a few sectionmen.

There was not yet any law bearing specially on the maintenance of improved roads. Municipalities could avail themselves of the Act of 1911, which put at their disposal subsidies applicable to the maintenance of all kinds of roads.

It must be said, however, that they generally failed to avail themselves of this Act for maintenance purposes. The Government did its best to urge municipalities to preserve their improved roads by setting the example, but their enthusiasm over construction fell when there was a question of maintenance. They must be educated to it—a difficult problem which was only solved by the Act of 1927.

On December 22, 1916, the maintenance of improved roads became for the first time the object of a special Act, authorizing the Department of Roads to maintain Provincial highways, and to collect half the maintenance cost from the municipalities crossed by such highways. It granted to any municipality maintaining macadam or gravel roads an annual subsidy equal to half the expenses entailed therefor, but not to exceed \$400.00. It also authorized the Department of Roads to maintain improved roads at the cost of the municipalities, if the latter neglects to do so.

Maintenance from 1917 to 1921.—At the beginning of 1917, there were 2,000 miles of improved roads in the Province. In that year the first inventory of macadam and gravel roads was taken. The Department of Roads perfected its maintenance methods on Provincial highways, increasing the number of sectionmen, and especially insisted that municipalities maintain their improved roads. It often

souvent qu'indifférence. En 1917, la moitié des municipalités environ exécutent les travaux d'entretien prescrits par le département. La proportion ne s'élève guère en 1918, ni en 1919 ni en 1920.

Le 19 mars 1921, la Législature autorise le ministre de la voirie à créer des routes régionales et à les entretenir de la même façon que les routes provinciales. Le département se trouve alors directement en charge d'environ 600 milles de grandes routes. L'entretien fait un nouveau pas, puisque la conservation des grandes routes est désormais assurée. Mais l'entretien des chemins municipaux ne fait guère de progrès.

Le 21 mars 1922, la loi d'entretien est encore amendée afin de donner au ministre de la voirie des pouvoirs plus étendus pour faire entretenir les chemins municipaux et pour en subventionner l'entretien. Suivant la loi en vigueur auparavant, une municipalité ne pouvait toucher plus que \$400.00 par année pour entretenir ses chemins améliorés. Les subventions seront désormais laissées à la discrétion du ministre. Règle générale, elles équivaudront à la moitié des dépenses faites par les municipalités, quel qu'en soit le montant. La loi du 21 mars 1922 demeurera en vigueur jusqu'en 1927 en ce qui concerne les chemins municipaux.

Le 29 décembre 1922, le gouvernement prend à ses frais l'entretien des routes provinciales et régionales. La longueur des routes entretenues aux frais du gouvernement est de 1,407 milles en 1923. Elle passe à 1,679 milles en 1924, à 2,058 milles en 1925, et à 2,598 milles en 1926.

La loi du 29 décembre 1922, établissant le principe de l'entretien aux frais du gouvernement en même temps qu'elle soulageait les municipalités d'un fardeau assez lourd, faisait faire un pas important à la solution du problème de l'entretien.

L'entretien de 1923 à 1926—L'entretien des chemins améliorés—des chemins municipaux surtout—a fait des progrès remarquables entre 1923 et 1926. Grâce aux nouvelles lois en vigueur, grâce surtout au travail suivi, incessant et systématique du département, la condition des chemins municipaux s'est améliorée sans cesse. On a vu plus haut les défauts qu'il restait à faire disparaître dans l'entretien ainsi que la portée générale de la nouvelle loi. On verra les résultats pratiques de cette loi lorsque l'on repassera les travaux de l'année.

RÉSULTATS DE LA LOI EN 1927

La mise en opération de la loi

Ceux qui s'attendaient à voir les municipalités négliger de se prévaloir de l'entretien aux frais du gouvernement ont été fort déçus. Et ceux qui croyaient voir dans les légères restrictions de la loi des obstacles propres à en réduire la portée ont également été déçus.

Les municipalités ont mis le plus grand empressement à demander le bénéfice de la loi. A tel point que nous eûmes fort à faire au début de la saison pour suivre toutes les demandes. L'une après l'autre, pratiquement chacune des municipalités de la province a vu sa demande agréée. Il y avait ça et là certaines réparations urgentes à faire avant que le département puisse prendre les chemins à sa charge. Ces réparations ont été faites de bon gré dans la plupart des cas, les municipalités ayant d'ailleurs reçu du gouvernement 50% du coût des réparations. Ailleurs, il a fallu exiger le paiement de certaines dettes qui traînaient. Là encore, les municipalités et le gouvernement en sont bien vite venus à un règlement satisfaisant de part et d'autre. De sorte que, dès sa première année, la nouvelle loi d'entretien a opéré parfaitement et atteint complètement son but. Les chiffres en sont une preuve éclatante.

met with indifference. In 1917, about half the municipalities performed the maintenance work prescribed by the Department. The proportion hardly rose in 1918, in 1919 or in 1920.

On March 19, 1921, the Legislature authorized the Minister of Roads to create Regional highways and to maintain them in the same way as Provincial highways. The Department was thus directly in charge of about 600 miles of main highways. Maintenance advanced a step, the preservation of main highways being henceforth secured. But the maintenance of municipal roads made little headway.

On March 21, 1922, the Roads Act was further amended in order to confer on the Minister more extended powers to effect and subsidize maintenance of municipal roads. Under the previous Act, a municipality could not receive over \$400.00 a year for the maintenance of its improved roads. Subsidies were thenceforth left to the Minister's discretion. As a rule they were equivalent to half the expense incurred by the municipalities, to whatever amount. The Act of March 21, 1922, remained in force until 1927 as regards municipal roads.

On December 29, 1922, the Government took over the maintenance of Provincial and Regional highways at its expense. The length of roads maintained at the cost of the Government was 1,407 miles in 1923, 1,679 miles in 1924, 2,058 miles in 1925 and 2,598 miles in 1926.

The Act of December 29, 1922, establishing the principle of maintenance at the expense of the Government, while it discharged the municipalities from a heavy burden, went a long way towards solving the maintenance problem.

Maintenance from 1923 to 1926.—The maintenance of improved roads—especially of municipal roads—made remarkable progress from 1923 to 1926. Thanks to the new Acts in force, and especially to the steady, unceasing and systematic work of the Department, the condition of municipal roads had constantly improved. Reference was made to the defects still to be eliminated, and the general scope of the new Act has been shown. The practical results will appear in the Review of the year's work.

RESULTS OF THE ACT IN 1927

The Operation of the Act

Those who expected that the municipalities would neglect to avail themselves of maintenance at the expense of the Government have been undeceived. And those who thought that the slight restrictions in the Act would prove detrimental to its effect, have also been undeceived.

Municipalities have been most eager to apply for the benefit of the Act, so much so that we had much ado at the beginning of the season to meet all applications. The application of practically every municipality in the Province was granted. Here and there, certain urgent repairs had to be done before the Department could take charge of the roads. These repairs were willingly done in most cases, the municipalities receiving from the Government 50% of the cost of repairs.

Elsewhere the payment of outstanding debts had to be made. The municipalities and the Government soon reached a satisfactory settlement, so that in its very first year the new provisions respecting maintenance proved thoroughly effective, as evidenced by the following figures.

Chemins entretenus en 1927

On trouvera au chapitre 6 la liste complète des municipalités dont, au 15 octobre, le gouvernement entretenait à ses frais les chemins améliorés.

Voici les chiffres pour l'ensemble de la province.

Sur une longueur totale de 7,847 milles de chemins améliorés au 31 janvier 1927, le département entretenait, au 15 octobre, **7,801 milles**, soit 99.4%.

Onze cents municipalités bénéficient de l'entretien aux frais du gouvernement, distribuées dans tous les comtés de la province.

Classification des chemins améliorés—Les chemins améliorés que nous entretenons sont divisés en deux grandes classes pour fins d'entretien :

- a) Les routes provinciales et régionales, dont la longueur est actuellement de 3,102 milles.
- b) Les chemins municipaux, comprenant les chemins de 2^e et de 3^e classes et formant une longueur totale de 4,699 milles.

Progression de l'entretien aux frais du gouvernement—Voici un tableau qui indique, pour chaque année depuis 1923, la longueur et le pourcentage des chemins entretenus aux frais du gouvernement. Ce tableau montre de façon saisissante le pas énorme fait en 1927.

En 1923—1,407 milles, soit 31%	de tous les chemins améliorés
" 1924—1,679 " " 31%	" " "
" 1925—2,058 " " 34%	" " "
" 1926—2,598 " " 39%	" " "
" 1927—7,801 " " 99.4%	" " "

La longueur ajoutée en 1927 aux chemins entretenus aux frais du gouvernement est de 5,203 milles.

Les résolutions affluent déjà, priant le ministère de la voirie de prendre, pour 1928, l'entretien des chemins construits en 1927. Il est certain que, durant la prochaine saison, nous ajouterons au moins 1,200 milles aux 7,801 milles mentionnés ci-dessus.

Définition d'un chemin amélioré—La loi conserve au ministre de la voirie la liberté de refuser d'entretenir certains chemins s'ils ne remplissent pas un nombre donné de conditions. Voici, pour les fins de la loi, la définition d'un chemin amélioré :

Tout chemin qui a reçu une surface argilo-sableuse ou gravelée; tout chemin macadamisé (macadam bitumineux ou macadam à l'eau); tout chemin à surface de béton bitumineux ou de béton de ciment.

Les chemins de gravier ou de sable et glaise doivent avoir reçu, préalablement à la pose de leur surface, une mise en forme régulièrement faite et conforme à ce qu'exige ordinairement un devis du département.

Sur les chemins gravelés et argilo-sableux, la largeur minimum de la couche de gravier ou d'ensablage est de 12 pieds, et son épaisseur après tassement de 6 pouces.

Seuls les chemins de terre ordinaires sont laissés de côté. La loi est très large, mais encore faut-il que les chemins que l'on offre au gouvernement soient des chemins améliorés de façon permanente.

L'entretien en 1927

Les travaux d'entretien exécutés durant la saison écoulée sur les chemins améliorés ont été plus considérables qu'en aucune autre saison.



LÉVIS-JACKMAN—St-Joseph

Roads Maintained in 1927

Chapter 6 of the present report contains a complete list of all municipalities having, up to October 15, their improved roads maintained at the expense of the Government.

The figures for the entire Province are as follows:

Out of a total length of 7,847 miles of roads improved to January 31, 1927, 7,801 miles, or 99.4%, were maintained by the Department at the date of October 15.

1,100 municipalities have their improved roads maintained by the Government, these municipalities being distributed in all counties of the Province.

Classification of improved roads.—For maintenance purposes, improved roads maintained by the Department are placed in two categories:

- (a) The Provincial and Regional highways—a length of 3,102 miles;
- (b) Municipal roads, including second and third class roads—a length of 4,699 miles.

Progress of maintenance at the Government's expense.—Following is a table showing, for each year since 1923, the length and percentage of improved roads maintained at the Government's expense. This table shows in a striking manner the stride made in 1927.

In 1923.....	1,407 miles, or 31%	of all improved roads
" 1924.....	1,679 " " 31%	" " " "
" 1925.....	2,058 " " 34%	" " " "
" 1926.....	2,598 " " 39%	" " " "
" 1927.....	7,801 " " 99.4%	" " " "

The length taken over in 1927 at the Government's expense was 5,203 miles.

Resolutions already pour in, requesting the Roads Department to take over for 1928 the maintenance of roads improved in 1927. It is expected that, during the next season, at least 1,200 miles of new roads will be added to the 7,801 miles above mentioned.

Definition of an improved road.—The Maintenance Act authorizes the Minister of Roads to decline to maintain certain roads if they do not meet with a number of requirements.

For maintenance purposes, the definition of an improved road is as follows:

A road surfaced with gravel or sand and clay; a road paved with macadam (bituminous macadam or waterbound macadam); a road paved with bituminous concrete or cement concrete.

Gravel and sand-clay roads shall have received, previous to their surfacing, a regular grading in conformity with the requirements of the Department's specifications.

The minimum width of a surface of gravel or of sand and clay is twelve feet, and its thickness six inches after settling. Only ordinary earth roads do not meet the requirements of the law. The Maintenance Act is generous, but roads given over to the Government must be roads permanently improved.

Maintenance in 1927

The maintenance work effected during the last season on improved roads was much more considerable than during any previous one.

Grandes routes—Sur les grandes routes et sur les chemins de deuxième classe dont nous avons déjà l'entretien en régie, les travaux ont été à peu près les mêmes qu'auparavant. Ces routes étant déjà en bonne condition, nous n'avons eu qu'à les maintenir. Cela ne veut évidemment pas dire qu'elles ne nous ont coûté aucun effort. Au contraire, la circulation augmentant constamment, l'entretien exige de plus en plus d'attention et de soin. Mais, l'entretien ayant été fait régulièrement les années précédentes, nous n'avons eu qu'à continuer.

La condition de nos grandes routes fait l'admiration des étrangers qui nous visitent. Nous en avons eu maints témoignages au cours de la saison.

Chemins municipaux—C'est surtout sur les chemins entretenus auparavant par les municipalités qu'il nous a fallu nous dépenser.

Depuis cinq ans, l'entretien par les municipalités avait fait de grands progrès. Les rapports précédents ont constaté l'amélioration constante des chemins municipaux.

On ne peut cependant, d'une façon générale, comparer ce qui était fait autrefois par les municipalités avec ce qui a été fait en 1927 par le département.

Dans nombre de municipalités où les chemins étaient considérés comme bons, les gens de l'endroit ont été étonnés de voir combien il y avait de défauts à corriger et combien de travail il y avait à faire pour rendre ces chemins parfaits. Il faut avoir vu les résultats du système de l'entretien par les municipalités et du système de l'entretien par le gouvernement pour en réaliser la différence.

La surface des chemins a été maintenue unie, régulière et en bon état durant toute la saison. Nous avons donné toute notre attention à l'égouttement et nous n'avons omis aucune des opérations variées qui constituent l'entretien.

Les rapports de nos ingénieurs indiquent une amélioration considérable sur les années passées. Dans un petit nombre d'endroits nous n'avons pu, à cause de circonstances particulières, faire tout ce que nous projections de faire, mais ces cas ne forment qu'une infime proportion de l'ensemble, et tout est prévu pour le printemps prochain.

Les chemins de gravier—Nous avons 5,891 milles de chemins de gravier à entretenir en 1927. On sait que, pour conserver un chemin de gravier, il faut y passer la gratte régulièrement et y faire de légers rechargements de temps à autre. Le grattage surtout est important. C'est ce que nous avons toujours fait comprendre difficilement aux municipalités. C'est par contre la partie de notre travail à laquelle nous avons donné le plus d'attention et à laquelle nous attribuons la grande part de notre succès.

Approvisionnements de graviers—L'entretien de 6,000 milles de chemins gravelés exige un approvisionnement considérable de bon gravier. C'est une chose qu'il ne faut pas laisser au hasard, surtout si l'on songe à l'avenir. Les bancs de gravier ne sont pas en nombre illimité et ne contiennent pas tous un matériel brut de première qualité. Nous sommes donc à en organiser l'exploitation systématique. Nous acquérons tous les bancs offrant des facilités raisonnables d'exploitation. L'exploitation de certains bancs est faite sur une grande échelle et d'après les méthodes les plus modernes. Nous citerons à ce propos le banc Métras, à St-Grégoire, comté d'Iberville, acquis au cours de l'été. Ce banc contient environ 300,000 verges cubes de gravier. Nous y avons installé un chargeur mécanique combiné avec un tamis, installation considérable qui permet, dans une seule opération, de tirer le gravier du banc, de le tamiser, de séparer le gros du fin et de charger les wagons. Ceux-ci sont ensuite dirigés là où nous avons besoin du gravier. Nous pouvons charger 25 wagons par jour.

Main Highways.—On main highways and second class roads, which were already under our direct control, the work was practically the same as formerly. Such roads, being already in good condition, had only to be maintained. Of course, this does not mean that they called for no care. On the contrary, steadily growing traffic demands ever increasing attention. But maintenance having been attended to in previous years, we had merely to keep it up.

The condition of our main highways compels the admiration of strangers, as they frequently declared this season.

Municipal Roads.—Our efforts were centered especially on roads formerly maintained by municipalities.

For the last five years, maintenance by municipalities had made great progress, previous reports showing a steady improvement in municipal roads.

As a rule, however, there is no comparison between the work formerly done by municipalities and that effected by the Department in 1927.

In a number of municipalities where roads were considered good, the inhabitants were surprised to find how many defects had to be corrected and how much work had to be done to make such roads perfect. One must have seen the results of maintenance by municipalities and maintenance by the Government, to realize the difference.

The road surface was kept uniform, regular and in good condition throughout the season. Drainage received full attention and none of the various operations constituting maintenance was omitted.

Reports of our engineers reveal a marked improvement over previous years. In a small number of places, owing to particular circumstances, our plans could not be completely carried out, but such cases were comparatively few, and everything is foreseen for next spring.

Gravel Roads.—We had 5,891 miles of gravel roads to maintain in 1927. To be preserved, a gravel road must be regularly scraped and lightly resurfaced from time to time. Scraping especially is important—a point which municipalities have always grasped with difficulty, but to which we have always given the greatest attention and to which we attribute most of our success.

Gravel Supply.—The maintenance of 6,000 miles of gravel roads requires a large supply of good gravel. This cannot be left to chance, especially in view of the future. Gravel pits are limited and do not always contain first class raw material. We are therefore organizing the systematic exploitation of gravel pits. We purchase all obtainable pits which can be easily worked. Some pits are worked on a large scale, according to the most modern methods, for instance, Métras pit at St. Grégoire, Iberville county, which was purchased this summer. This pit contains about 300,000 cubic yards of gravel. We installed therein a slackline cableway excavator which, in a single operation, extracts the gravel from the pit, sifts it, separates the coarse from the fine, and loads it on cars. The latter are then moved to where the gravel is needed. We can load 25 cars a day.

Là où nous ne trouvons pas de bon gravier à une distance raisonnable, nous concassons de la pierre, que nous étendons sur le chemin et qui forme, avec la surface existante, un gravier artificiel. Ce mélange donne un résultat aussi bon que celui obtenu avec le gravier de première qualité, sinon meilleur. Certaines sections de nos grandes routes sont recouvertes de ce gravier artificiel, par exemple sur les routes Québec-St-Siméon et Montréal-Mont-Laurier. Nous avons l'été dernier traité de cette façon la section Chicoutimi-Jonquière de la route Grande-Baie-St-Bruno et nous en avons obtenu une surface de toute première qualité.

Le chlorure de calcium—Nous nous sommes particulièrement attachés à éliminer l'inconvénient de la poussière au moyen d'applications de chlorure de calcium. L'emploi de ce matériel a été généralisé un peu partout, surtout sur les grandes routes. Avec la circulation actuelle, il n'est à peu près plus possible d'endurer la poussière. Le chlorure de calcium, tout en faisant disparaître cet ennui, garde le gravier sur le chemin et réduit à leur minimum les rechargements. Le chlorure a ses bons et ses mauvais côtés. Il ne s'applique pas indifféremment sur tous les graviers, il produit de la boue aux premières pluies d'automne, et il élève légèrement le coût de l'entretien. Tout considéré, ses inconvénients et son prix élevé sont largement compensés par le confort qu'il donne durant les mois de circulation intense.

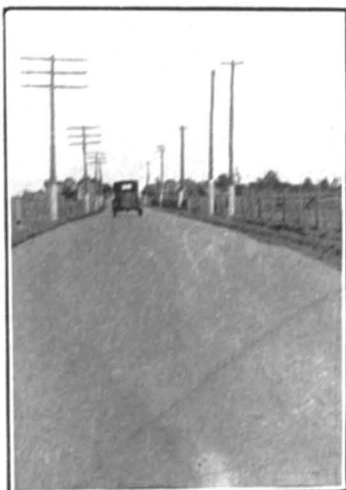
Les macadams—Les macadams à l'eau à l'état naturel, c'est-à-dire non traités au bitume, sont à peu près tous disparus. Il en restait un certain nombre parmi les chemins dont nous avons pris l'entretien. Dans la grande majorité des cas, nous leur avons fait un arrosage d'huile bitumineuse légère. Ailleurs, nous les avons recouverts d'un tapis bitumineux, composé d'une huile lourde et de petite pierre.

Les tapis bitumineux, malgré leur coût relativement peu élevé, donnent un résultat qui approche quelquefois celui d'un revêtement complet. Rapiécé soigneusement, un macadam recouvert d'un tapis a l'apparence et l'uni d'un chemin de bitume, l'ennui de la poussière y est éliminé, et sa conservation est assurée pour longtemps. Nous avons traité de la sorte de vieux macadams qui s'en allaient en ruine et qui sont aujourd'hui parmi nos plus beaux chemins.

Les cantonniers—Si une municipalité a une longueur suffisante de chemins améliorés, nous y nommons un cantonnier. Il faut généralement une dizaine de milles. Si les chemins d'une municipalité ne forment pas une section raisonnable, nous groupons deux ou trois municipalités ensemble. Dans ce cas, le cantonnier aura s'il en a besoin un aide pour chaque municipalité, et il emploiera la main-d'œuvre locale, de façon que chaque village ou paroisse non seulement aient leurs chemins entretenus gratuitement, mais bénéficient de tout l'argent dépensé dans leurs limites. Cela s'applique non seulement aux chemins municipaux ordinaires, mais aux grandes routes également.

Nous avons employé 700 cantonniers l'été dernier. Avec leurs aides, nos cantonniers forment une véritable armée au service de la voirie. Sur certaines grandes routes, nous avons nommé des cantonniers-chefs, qui ont sous leur juridiction jusqu'à dix cantonniers ordinaires et qui surveillent de 40 à 70 milles de chemins. Le cantonnier-chef est le meilleur agent de liaison entre le cantonnier et l'ingénieur de division, et il donne à l'entretien cette uniformité de méthodes et de résultats qui devient de plus en plus indispensable. Son emploi tend à se généraliser.

Il est inutile de revenir sur ce que nous attendons d'un cantonnier. C'est la main qui fait tourner la roue. Le cantonnier fait sa section bonne ou mauvaise, suivant qu'il est compétent ou qu'il ne l'est pas, suivant qu'il est actif ou indolent. Le cantonnier trouve dans ses fonctions matière à exercer toutes ses facultés et à faire valoir ses bonnes et ses mauvaises qualités. La route est l'image du canton-



1



2



3

Vues montrant des macadams construits il y a dix ans et conservés en excellent état au moyen de tapis bitumineux.

Old macadam roads built ten years ago and maintained in excellent condition by means of bituminous carpet coats.

Where there is no good gravel within a reasonable distance, we crush stone, which we spread over the road, and which, with the existing surface, forms artificial gravel. This mixture gives as good a result as first class gravel, if not a better one. Certain sections of our highways are surfaced with artificial gravel, for instance, on the Quebec-St. Siméon and Montreal-Mont Laurier highways. Last year we thus treated the Chicoutimi-Jonquière section of the Grand Baie-St. Bruno highway, obtaining a first class surface.

Calcium Chloride.—Our attention was particularly directed towards suppressing dust by applying calcium chloride. Its use has become general, especially on main highways. With present day traffic, dust is unbearable. Calcium chloride, while eliminating it, keeps the gravel on the road and reduces resurfacing to a minimum. But chloride has drawbacks. It is not applicable on all kinds of gravel, it turns into mud at the first autumn rains, and slightly raises maintenance cost. Everything considered, however, its drawbacks and its higher cost are largely compensated by the comfort afforded during the months of heavy traffic.

Macadams.—Waterbound macadams, that is, macadams not treated with bitumen, have nearly all disappeared. Some still remained among the roads which we took charge of. In most cases we sprayed them with light bituminous oil, in others we laid on them a bituminous carpet consisting of heavy oil and crushed stone.

While they cost comparatively little, bituminous carpets give results which are practically as satisfactory as a complete resurfacing. When carefully repaired, a carpet coated macadam looks as even as a bituminous road, dust is eliminated, and preservation is secured for a long time. We have thus treated many old macadams which were going to ruin and which are now among our finest roads.

Sectionmen.—When a municipality has a sufficient length of improved roads—generally some ten miles—we appoint a sectionman. When the roads in a municipality do not form a sufficiently long section, we group two or three municipalities together. In such a case, the sectionman has an assistant for each municipality, if need be, and employs local labor, so that each village or parish not only has its roads maintained free of cost, but also has the benefit of all the moneys spent within its limits. This applies not only to ordinary municipal roads, but also to main highways.

We employed 700 sectionmen last year. With their assistants our sectionmen constitute a regular army in the service of the roads. On certain highways we appointed head sectionmen, who controlled as many as ten ordinary sectionmen, and supervised from 40 to 70 miles of road. The head sectionman is the best liaison agent between the sectionman and the divisional engineer, and he introduces into maintenance a uniformity in methods and results which is becoming more and more indispensable. The adoption of the system of a head sectionman is becoming general.

Needless to repeat what is expected from a sectionman. He is the mainspring. The sectionman makes his section good or bad, according as he is competent or not, active or otherwise. The sectionman has a fine field for the display of his qualities. The road reflects the sectionman, so to say; hence great confidence is

nier, peut-on dire. Aussi, le cantonnier jouit-il d'une grande confiance, mais il est en même temps soumis à un contrôle exigeant. L'ingénieur fait périodiquement, à dates fixes, rapport du travail de chacun de ses cantonniers. Ce travail est examiné et étudié dans tous ses détails. Chaque cantonnier est pesé et pour ainsi dire retourné en tous sens. Si son travail n'est pas satisfaisant, il est remplacé.

Dommages dus à la température

Si nous n'avions à compter qu'avec la circulation, le problème de l'entretien serait moins difficile. Nous pourrions, à l'aide des statistiques que nous possédons, préparer nos programmes et surtout évaluer nos dépenses annuelles avec beaucoup plus de précision.

Mais nous avons malheureusement à compter avec la rigueur de notre climat et avec les caprices de notre température.

Notre budget d'entretien prévoit toujours certains dommages durant la période du dégel et il contient un montant raisonnable pour faire face aux pluies d'automne. Mais lorsque dégel et pluies d'automne sortent de la normale et prennent le caractère de désastres, il n'est pas étonnant que nous ayons à remettre notre budget à point.

En 1926 et en 1927, la voirie a été éprouvée sous ce rapport.

En 1926, les dégâts du dégel ont pris des proportions inconnues jusque là, ont mis pour un temps la perturbation dans tous les districts de la province, et nous ont causé plus de mal que la circulation de toute l'année.

L'automne de 1927, avec ses pluies torrentielles successives, restera dans les annales de la voirie comme une saison tout particulièrement désastreuse.

Les dommages du dégel—Traitement des ventres de boeufs—La formation des ventres de boeufs durant le dégel dépend de la nature du sol, des conditions de la température durant l'automne précédent, de la rigueur de l'hiver et de la circulation. En automne, l'eau s'infiltre en-dessous du chemin par les accotements et les fossés. Si le volume d'eau est considérable, cette eau ne peut s'écouler ni s'évaporer, et, suivant la capillarité plus ou moins grande du sous-sol, elle monte parfois jusqu'à la surface inférieure du pavage. Lorsque la gelée atteint le sol mouillé, l'eau, en se congelant, s'accumule en nappes horizontales dont l'épaisseur peut atteindre plusieurs pouces. Si ces nappes sont superposées, elles peuvent même former une épaisseur de plusieurs pieds. Il en résulte un soulèvement de la chaussée, et des fissures dans le pavage.

Au printemps, ces nappes de glace fondent, le sol reprend son assiette, les crevasses se ferment, et tout rentrerait dans l'ordre si la circulation ne venait pas marteler la surface des routes et détremper en boue claire l'eau de la glace fondante avec la terre en-dessous du pavage. Comme résultat, le pavage cède sous les charges lourdes, se casse, s'enfoncé, et il se produit ce que l'on nomme les ventres de boeufs.

L'un des premiers moyens à prendre pour prévenir la formation des ventres de boeufs est de fermer les routes à la circulation lourde durant la période du dégel. Cette mesure est ennuyeuse pour le public, mais elle est absolument indispensable. Le département fait d'ailleurs en sorte de réduire la période de fermeture au strict nécessaire. S'il laissait les véhicules lourds circuler librement sur les routes durant le dégel, il en résulterait des dommages plus considérables encore.

Le drainage des endroits affectés par le dégel est le second moyen à prendre. Les drains sont faits avec des tuyaux de tuile, avec de la pierre ou avec du sable, suivant la nature du sous-sol. Ces drains tirent l'eau vers les fossés, l'empêchent

placed in him, but at the same time he is under severe trial. The engineer, periodically, at fixed dates, reports on the work of each one of his sectionmen.

The latter's work is examined in every detail. Each sectionman is weighed, so to say, in the balance; if found wanting, he is replaced.

Damage due to temperature.

If only traffic was to be taken into account, the maintenance problem would be less complicated. By means of the statistics at hand, we might prepare our programmes and estimate our yearly expenses with more accuracy.

But our severe climate and changing temperature must also be reckoned with.

Our maintenance budget always provides for certain damages during thaw, and contains a reasonable appropriation to meet autumn rains. But after abnormal spring thaw and autumn rains causing disasters, our budget must, perforce, be readjusted.

In 1926 and 1927 the roads were particularly tried in this respect.

In 1926, damages from thaw reaching unprecedented proportions disorganized every district in the Province for a time, and caused more havoc than a year's traffic.

The autumn of 1927, with its repeated torrential downpours, will stand out in the annals of roads as a particularly disastrous season.

Damage from thaw—Repairing mud holes.—The formation of mud holes during thaw is due to the nature of the soil, to the temperature of the previous autumn, to the severity of winter and to traffic. During autumn, water filters under the road through the shoulders and ditches. If the volume of water is considerable it cannot run out, or evaporate, and, according to the greater or lesser capillarity of the subsoil it sometimes rises to the undersurface of the pavement. When the damp soil freezes, the freezing water gathers in horizontal sheets, sometimes reaching several inches in thickness. If these sheets are superposed, they can form a thickness of several feet, causing the surface to rise and the pavement to crack.

In the spring these ice sheets melt, the soil settles, the cracks close up and everything would become normal if the road surface was not beaten down by traffic which turns the melting ice and the earth under the pavement into mud. The result is that the pavement gives way under heavy loads, breaks and sinks, producing what is called "mud holes."

The first means to prevent mud holes is to close roads to heavy traffic during thaw. This is annoying for the public but absolutely indispensable. Besides, the Department endeavours to reduce the closed period to a minimum. If it permitted heavy vehicles to run freely during thaw, still greater damage would occur.

The second means is to drain places affected by thaw. The drains are made of tile pipes, stone or sand, according to the nature of the subsoil. They carry the

d'atteindre le pavage, de sorte qu'il reste en tout temps, même au printemps, une couche solide suffisamment épaisse pour résister à la circulation.

En 1925, les travaux de drainage du sous-sol couvraient une superficie de 11,000 verges carrées; en 1926, ils couvraient une superficie de 70,000 verges carrées, et, en 1927, de 25,000 verges carrées. Ces travaux de drainage finiront à la longue par prévenir à peu près complètement la formation des ventres de boeufs.

D'ici à ce que le sous-sol des routes ait atteint un degré parfait de solidité, il faudra nécessairement maintenir les restrictions à la circulation lourde durant le dégel.

Les inondations de l'automne de 1927—Ces inondations se sont produites du 3 au 6 et du 16 au 18 novembre, à la suite de pluies véritablement torrentielles.

Dans certaines régions, il est tombé du 1er au 20 novembre 8.7 pouces d'eau. La moyenne ordinaire pour tout le mois de novembre est de 2.2 pouces. D'après des déclarations officielles, la précipitation du mois de novembre 1927 est supérieure à tout ce qui a été vu depuis cinquante ans.

La voirie a souffert du fait de ces inondations des dommages si considérables que, à la date de la préparation du rapport, il était encore impossible d'évaluer même les dégâts directs.

Tous les districts de la province ont été affectés plus ou moins par chacune des deux inondations. Les premières affectèrent tout spécialement les Cantons de l'Est, le district des Trois-Rivières et la Gaspésie, et les secondes le district de Québec.

Les routes les plus sérieusement endommagées par l'une ou l'autre des deux inondations furent les routes Lévis-Sherbrooke, Sherbrooke-Norton Mills, Sherbrooke-Derby Line, Coaticook-Magog, Montréal-Sherbrooke, Waterloo-Newport, St-Hyacinthe-Rougemont, Richmond-Yamaska, St-Hyacinthe-Melbourne, Victoriaville-Ste-Angèle, Montréal-Québec, St-Tite-La Tuque, Québec-La Malbaie et Ste-Anne-des-Monts-Gaspé.

Il serait trop long de donner un résumé des dégâts pour chaque route. Les ponts et ponceaux emportés par l'eau, par suite du lavage des approches, furent au nombre d'une soixantaine, dont quelques-uns d'une portée assez considérable. Les approches de nombre de ponts furent aussi emportées, des remblais s'écroulèrent (exemple Donnacona, sur la route Montréal-Québec, où le dégat fut particulièrement important), l'érosion fit disparaître des sections entières de routes, le gravier fut lavé sur des milles et des milles, en un mot toute la structure des routes fut ébranlée.

La circulation ne fut cependant interrompue que durant deux ou trois jours. Seul Donnacona, où le chemin fut emporté à deux endroits différents sur des longueurs et des profondeurs considérables, demeura plus longtemps fermé à la circulation, temporairement détournée par Neuville, Pont-Rouge et Cap-Santé.

Immédiatement à la suite des secondes inondations, le froid saisit les routes imprégnées d'eau. Il y a lieu de craindre des dommages anormaux lors du prochain dégel.

Ce ne sera donc pas avant six mois qu'il nous sera possible de connaître l'étendue exacte des dommages directs et indirects causés par ces inondations.

Revêtement permanents, élargissements, perfectionnements divers

Nos travaux d'entretien n'ont pas pour seul but de "conserver" les chemins améliorés, mais de les "perfectionner," Sans que l'on s'en aperçoive, pour ainsi



Chemin et remblai emportés par l'eau à Donnacona, sur la route Montréal-Québec, lors des pluies du 15 au 18 novembre.

View of the washout in Donnacona Hill, Montreal-Quebec Highway, caused by the floods of November 15 to 18.

water to the ditches, preventing it from reaching the pavement so that in all times, even in spring, there remains a sufficiently thick solid layer to support traffic.

■ In 1925, subsoil drainage work covered an area of 11,000 square yards; in 1926, 70,000 square yards, and in 1927, 25,000 square yards. This drainage work will gradually end by almost completely preventing the formation of mud holes and from now until the road subsoil becomes perfectly solid, restrictions on heavy traffic during thaw will have to be maintained.

Floods in the autumn of 1927.—These floods occurred from November 3 to 6, and from November 16 to 18, following truly torrential rains.

In certain districts, 8.7 inches of water fell from November 1 to 20. The usual average for the whole of November is 2.2 inches. According to official declarations, precipitation during November, 1927, broke all records since fifty years.

Roads suffered so much from these floods that at the date of the preparation of the report, it was still impossible to estimate even the direct damage.

Every district in the Province was more or less affected by both floods. The first caused havoc, especially in the Eastern Townships and the districts of Trois Rivières and Gaspé, the second in the district of Quebec.

The roads most seriously damaged by one or other of these floods were: Lévis-Sherbrooke, Sherbrooke-Norton Mills, Sherbrooke-Derby Line, Coaticook-Magog-Montreal-Sherbrooke, Waterloo-Newport, St. Hyacinthe-Rougemont, Richmond-Yamaska, St. Hyacinthe-Melbourne, Victoriaville-St. Angèle, Montreal-Quebec, St. Tite-La Tuque, Quebec-La Malbaie, and Ste. Anne des Monts-Gaspé highways.

It would take too long to give a summary of the damage on every highway. About 60 bridges and culverts, including some fairly large ones, were washed out. Several approaches to bridges were also carried away. Embankments collapsed, for instance at Donnacona, on the Montreal-Quebec highway, where the damage was particularly serious. Erosion destroyed entire sections of roads, gravel was washed away for miles and the whole road structure was shaken.

Traffic was, however, interrupted for two or three days only. Only Donnacona, where the road was carried away at two different places on a considerable length and depth, remained longer closed to traffic, temporarily diverted via Neuville, Pont Rouge and Cap Santé.

Immediately after the second flood the waterlogged roads froze. Extraordinary damage is to be feared at the next thaw.

It will therefore be impossible to ascertain the exact extent of direct and indirect damages caused by these floods, before six months.

Permanent Pavements, Widening, Various Improvements

The object of maintenance is not merely to "preserve" improved roads, but also to "perfect" them. Our roads are thus being transformed imperceptibly, so to

dire, nos routes se transforment. D'une année à l'autre, nous y exécutons nombre de travaux d'un caractère permanent et qui constituent de très notables améliorations.

Nous nous attachons à éliminer graduellement, sur les grandes routes, tous les angles droits et toutes les courbes trop prononcées. Nous faisons des corrections d'alignement, des corrections de bombement, et nous élargissons les pavages existants. La surélévation du côté extérieur des courbes fait l'objet d'instructions spéciales. C'est un travail qui s'imposait et que nous projetons de terminer pratiquement sur toutes les routes l'an prochain. Il va sans dire que, sur les nouveaux chemins, nous complétons tous les travaux d'un seul coup.

Les revêtements permanents

Il est indiscutable que le chemin de gravier, du moins sur notre réseau de grandes routes, n'est qu'une solution passagère du problème de l'amélioration de la voirie. Si grands que soient les avantages du gravier, il devra tôt ou tard être remplacé par un revêtement permanent. Il en est de même pour les vieux macadams, que les rapiécages ne peuvent faire durer indéfiniment.

On sait ce que nous avons fait dans ce domaine particulier. Depuis cinq ans, nous recouvrons chaque année d'un pavage supérieur un certain nombre de sections de nos principales artères. Notre département a un budget assez élevé affecté spécialement à ces travaux.

Nous avons, au début de 1927, préparé un programme réparti sur cinq années et que nous comptons terminer à la fin de 1931 si les ressources de la province le permettent. Ce programme prévoit la construction de pavages permanents sur 1,000 milles de grandes routes, au coût d'environ \$15,000,000.

Ce programme couvre les routes rayonnant des six principaux centres de la province, à savoir Montréal, Québec, Trois-Rivières, Sherbrooke, Hull et Chicoutimi.

Il est entendu que, avant de recevoir le revêtement, les routes subissent une préparation préalable complète. Cette préparation consiste à supprimer les ventres de bœufs, à faire tous les travaux de drainage et d'égouttement nécessaires, à corriger l'alignement de la chaussée et à éliminer les courbes dangereuses ainsi que les angles droits.

Voici un rapport succinct des principaux travaux de l'année, complété par le chapitre 7.

Route Montréal-Sherbrooke—Cette route a maintenant un pavage permanent de Montréal à Granby. Nous avons en 1927 construit un pavage en macurban du village de St-Césaire aux limites de Granby, soit 13.33 milles. Le macurban est une composition du genre de l'amiésite, mais formée de pierre variant de $\frac{1}{4}$ pouce à $2\frac{1}{2}$ pouces et adaptée spécialement aux graviers. Cette composition se pose en une seule couche, de façon à former une épaisseur de quatre pouces une fois roulée. L'amiésite, adaptée spécialement aux macadams, ne contient pas de pierre dépassant $1\frac{1}{2}$ pouce, se pose en deux couches, et fait un revêtement de 2 pouces d'épaisseur roulé.

La ville de Granby a fait du béton sur la partie ouest de sa section de la route, pour opérer le raccordement avec notre pavage de macurban. Enfin nous avons terminé le pavage de béton jusqu'à St-Césaire, et élargi la route sur près de 3 milles dans la montée de Rougemont, comprise dans Ste-Marie-de-Monnoir, Ste-Angele et la paroisse de Rougemont. Nous avons déplacé les clôtures ainsi que les fossés, et construit de nouveaux accotements.

say. From year to year, much permanent work is effected thereon, thus constituting marked improvements.

We are gradually eliminating on main highways all right angles and too pronounced curves. We are straightening roads, reducing the crown and widening pavements at many places. Special instructions have been given as to raising the outside of curves. This was a necessary operation, which we intend to complete on practically all main highways next year. Needless to say, that all this work is done at once on new roads.

Permanent Resurfacing

It is obvious that the gravel road, at least on our main highways system, is only a temporary solution of the problem of road improvement. However great are the advantages of gravel, it is to be foreseen that, sooner or later, it must be replaced by permanent resurfacing. This also applies to old macadams, which cannot be prolonged indefinitely by repairs.

Our efforts in this connection are well known. For five years a number of sections on our main arteries have been annually resurfaced with a superior pavement. Our Department receives rather large appropriations for this work.

At the beginning of 1927, we prepared a programme, spread over five years and which we intend to complete in 1931, if the resources of the Province permit. This programme provides for the construction of permanent pavements on 1,000 miles of main highways at an approximate cost of \$15,000,000.

This programme covers roads radiating from the six principal centres of the Province: Montreal, Quebec, Trois Rivières, Sherbrooke, Hull and Chicoutimi.

It is understood that, before being resurfaced, roads undergo a complete preliminary preparation. This preparation consists in filling in holes, effecting all necessary surface and sub-drainage, straightening roadway and eliminating dangerous curves and right angles.

Following is a brief report of the principal operations of the year, to be completed in Chapter 7.

Montreal-Sherbrooke Highway.—This highway is now paved from Montreal to Granby. A macurban pavement was laid in 1927 between St. Césaire village and the city of Granby, a length of 13.33 miles. Macurban is a product much like amiesite, but composed of stone varying from one-quarter inch to two and a half inches and specially adapted to gravel roads. Macurban is laid in a single course, so as to make a pavement four inches thick once rolled. Amiesite is specially adapted to macadam roads. This product does not contain stones exceeding one and a half inches; it is laid in two courses and gives a pavement two inches thick once rolled.

The city of Granby has laid a concrete pavement over its section of the highway, so as to connect with our macurban pavement. Besides, we have widened the road over two miles in the Rougemont Montée, at Ste. Marie de Monnoir, Ste. Angèle and Rougemont village. Fences and ditches were displaced and new shoulders were constructed.

Route Montréal-Québec—Nous avons posé un revêtement d'amiésite entre Cap-Santé et le village de Deschambault inclusivement, ainsi que dans St-Barthélemy, St-Viateur, St-Cuthbert et Ste-Geneviève-de-Berthier, soit une longueur totale de 22.5 milles. La route Montréal-Québec a actuellement 80 milles de pavage permanent. Si nous pouvons exécuter notre programme, elle sera entièrement recouverte d'un pavage permanent en 1931.

Route Montréal-Malone—Nous avons posé un revêtement d'amiésite à St-Joachim et à Ste-Philomène, sur une longueur de 6.75 milles, et un revêtement de macurban à St-Sacrement, du village de Howick jusqu'à Bryson, où le macadam était usé. Nous avons fait durant l'été les travaux préparatoires à la pose d'un revêtement entre Huntingdon et la frontière, et avons commencé le revêtement lui-même au mois d'octobre.

Route Lévis-Rimouski—Nous avons construit un macadam huilé recouvert d'un tapis dans la paroisse de Beaumont et sur les deux premiers milles de St-Michel, jusqu'au village, soit 8 milles en tout. La ville de Rimouski a pavé elle-même en amiésite, sous notre direction, une partie de sa section. En 1930, cette route sera entièrement pavée entre Lévis et Montmagny.

Route Montréal-Mont-Laurier—La section Ste-Thérèse-St-Jérôme (13.07 milles) a été pavée en macurban sur une largeur de 20 pieds. Cette section est maintenant un véritable modèle de route permanente. Rien n'a été négligé pour obtenir un chemin parfait. Les travaux de drainage, d'égouttement, de correction de bombement et d'alignement, l'élimination des courbes prononcées et des angles droits, tout a été fait. Notre programme prévoit pour 1929 le parachèvement du revêtement permanent jusqu'à Ste-Agathe.

Route Sherbrooke-Derby—Les travaux de revêtements ont été faits dans la partie sud de Lennoxville, dans le canton Ascot, jusqu'au village de Waterville, à Stanstead et à Rock Island. La longueur faite en 1927 est de 6.66 milles.

Route Montréal-Rouse's Point via St-Jean—La section de St-Jean à la frontière a été mise au programme des revêtements. Nous avons pavé en 1927 10.44 milles entre St-Jean et St-Paul. Nous avons adopté le béton sur cette route. Le pavage a 16 pieds de largeur et il est posé en deux travées de 8 pieds.

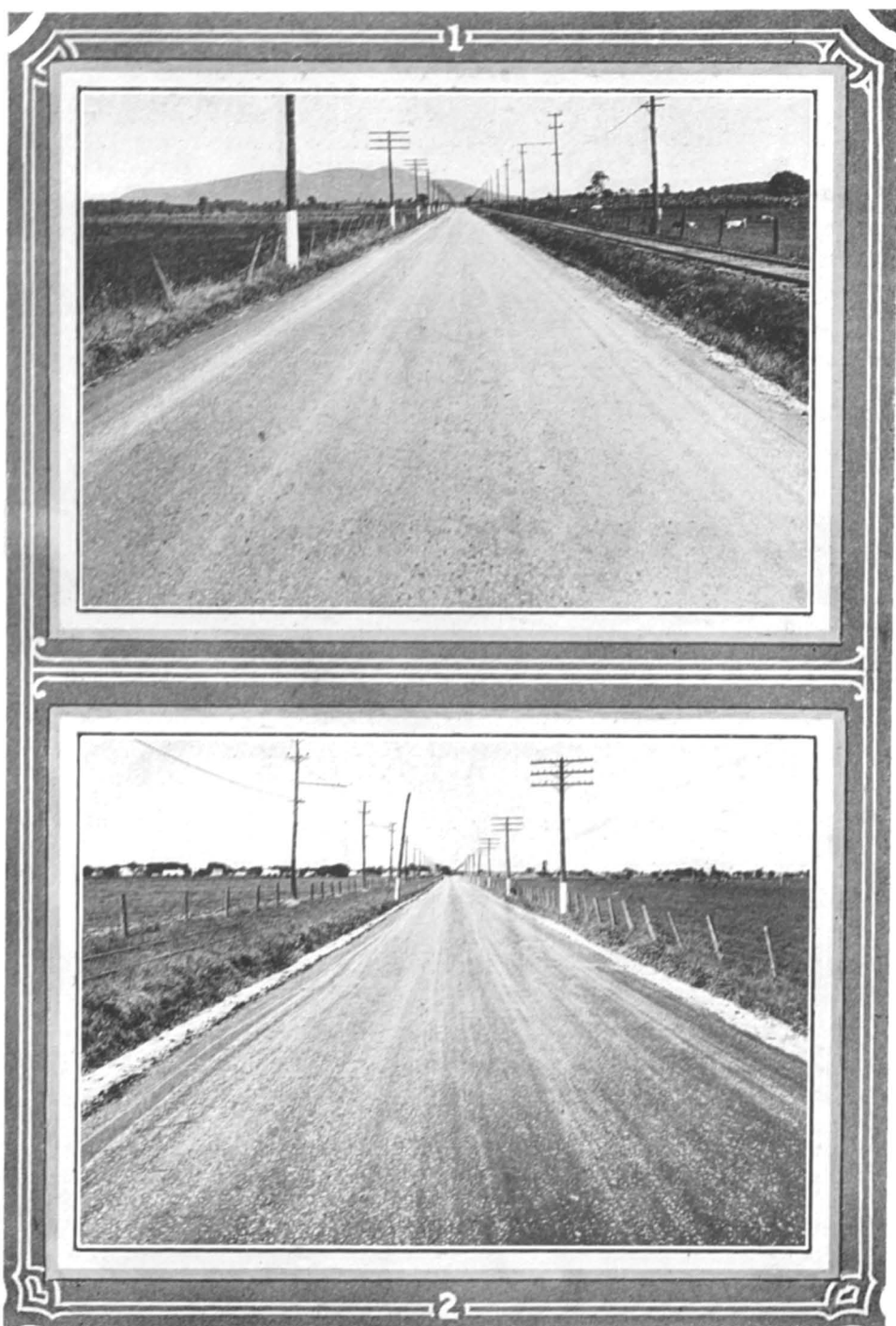
Route Hull-Aylmer—Il restait deux courtes sections à terminer en amiésite, dont une près de Hull et une près de Aylmer. Nous avons complété les travaux durant l'été.

Route Montréal-Toronto—Nous n'avons pas fait de véritable réfection de pavage sur cette route, mais nous avons élargi le macadam jusqu'à dix-huit pieds entre Vaudreuil et Cascades, et entre Coteau Landing et Rivière Beaudette.

Route Iberville-St-Albans—Nous nous préparons à poser de l'amiésite l'été prochain à St-Athanase, à Sabrevois et à Henryville. Nous avons commencé dès cet automne les travaux de préparation nécessaires, c'est-à-dire la mise en forme du chemin ainsi que la correction du bombement et l'élargissement du pavage au moyen de macurban.

Route Hull-Maniwaki—Nous avons terminé la route en macadam huilé entre Hull et Chelsea, soit 6.55 milles compris dans Hull-Sud et Hull-Ouest.

Route Vaudreuil-Pointe-Fortune—Le macadam a été élargi entre Rigaud et Pointe-Fortune.



MONTRÉAL-SHERBROOKE—St-Césaire
 Revêtement en macurban posé en 1927 Macurban pavement laid in 1927

Montreal-Quebec Highway.—An amiesite pavement was laid between Cap Santé and the village of Deschambault inclusive, and at St. Barthélémy, St. Viateur, St. Cuthbert and Ste. Geneviève de Berthier—a total length of 22.5 miles. The Montreal-Quebec highway now includes 80 miles of permanent pavement. If nothing prevents us from carrying out our programme, this highway will be paved throughout in 1931.

Montreal-Malone Highway.—An amiesite pavement was laid at St. Joachim and Ste. Philomène (a length of 6.75 miles). Macurban was laid at St. Sacrement, from Howick village to Bryson, over the old macadam. Preliminary works were done between Huntingdon and the boundary, previous to the construction of the new pavement. The latter was begun in October.

Lévis-Rimouski Highway.—We have constructed a macadam pavement in the village of Beaumont and over the first two miles of St. Michel, as far as the village, a total length of 8 miles. The new macadam was immediately tarred and received afterwards a bituminous carpet. The town of Rimouski has paved, under our direction, one half mile in amiesite. In 1930, the Lévis-Rimouski Highway will be entirely paved between Lévis and Montmagny.

Montreal-Mont Laurier Highway.—The section between Ste. Thérèse and St. Jérôme (13.07 miles) was paved with macurban on a width of 20 feet. This section can now be cited as a model of permanent highway. No details were overlooked, and we obtained a perfect road. The work done on this section includes all necessary underdraining, correction of the crown, the straightening of the road, and the elimination of sharp turns and right angles. In 1929, the permanent pavement will be completed to Ste. Agathe.

Sherbrooke-Derby Line Highway.—An amiesite pavement was laid at Lennoxville and in Ascot township, as far as the village of Waterville, and at Stanstead and Rock Island. The length paved in 1927 was 6.66 miles.

Montreal-Rouse's Point via St. Jean Highway.—The pavement of the section between St. Jean and the boundary is on our programme. In 1927, we paved 10.44 miles between St. Jean and St. Paul. Concrete was built on this highway. The pavement is 16 feet wide and was laid in two 8-foot slabs.

Hull-Aylmer Highway.—Two short sections remained to complete, one near Hull and one near Aylmer. The pavement was completed in the course of last summer.

Montreal-Toronto Highway.—No new pavement was constructed in 1927, but the existing macadam was widened to 18 feet between Vaudreuil and Cascades, and between Coteau Landing and Rivière Beaudette.

Iberville-St. Albans Highway.—An amiesite pavement will be laid next summer at St. Athanase, Sabrevois and Henryville. Preliminary works were started last fall, consisting in grading, correcting the crown of the pavement and widening the latter with macurban.

Hull-Maniwaki Highway.—Waterbound macadam was constructed between Hull and Chelsea, a length of 6.55 miles included in Hull South and Hull West.

Vaudreuil-Pointe Fortune Highway.—The macadam pavement was widened between Rigaud and Pointe Fortune.

Signalisation

Nous ne dirons qu'un mot de cette partie de notre travail, pourtant si importante pour la sécurité du public voyageur. Ce n'est pas une mince affaire que d'installer le long des routes cette multitude de signaux destinés soit à indiquer les endroits offrant quelque danger, soit à renseigner l'automobiliste sur le chemin à suivre.

La signalisation des routes comprend:

Les bornes municipales;

Les bornes milliaires;

Les signaux de danger (symboliques);

Les numéros de routes;

Les signaux de direction proprement dits, placés aux principales intersections, dans les villes, et à tous les endroits susceptibles de causer de l'embarras à l'automobiliste;

Les signaux indiquant les endroits situés sur des chemins transversaux aux grandes routes.

Afin d'assurer l'uniformité de la signalisation, surtout en ce qui concerne les signaux de direction, nous avons créé un service spécial au département, lequel a charge de tout ce qui se rapporte à la signalisation. La pose des signaux est faite par une équipe qui, depuis quatre ans, parcourt toutes les routes de la province. L'entretien des signaux est laissé aux cantonniers.

Le travail de la signalisation est avancé, mais il exigera encore quelques années avant qu'il puisse être complété. Les routes de première importance ont toutes la série des signaux. Sur celles de moindre importance, il reste à poser soit les bornes milliaires, soit les signaux de direction, soit les bornes municipales. Nous commençons toujours par les signaux symboliques de danger. Nous en avons installé un très grand nombre au cours de l'année sur les chemins secondaires. Le chapitre 13 donne un sommaire des signaux symboliques posés à date.

Il y aura probablement lieu de modifier d'ici peu le numérotage des grandes routes. Sans compter qu'il y a des routes à ajouter au réseau actuel, il faudra simplifier le numérotage autant que possible. Nous avons actuellement un projet à l'étude, sur lequel nous prendrons une décision au cours de l'hiver.

Les plantations d'arbres

On trouvera au chapitre 14 un tableau détaillé des plantations faites en 1927, ainsi qu'un état récapitulatif du travail des six dernières années.

La plantation des arbres n'a pas cessé de prendre de l'importance d'année en année, et elle est certainement destinée à devenir encore plus considérable.

Nous concentrons petit à petit la plantation et le soin des arbres entre les mains des cantonniers. A venir jusqu'ici, nous avons en grande partie fait planter les arbres par un ingénieur forestier, ce dernier garantissant l'entretien pendant deux ans, ainsi que le remplacement des arbres morts ou défectueux. Une fois le contrat expiré, il nous faut faire nous-mêmes l'entretien. C'est le travail du cantonnier.

Depuis le printemps dernier, les cantonniers ont instruction de planter des arbres partout où la chose est possible. Il est souvent facile au cantonnier de se procurer sur le parcours de sa section des plants vigoureux et assez gros pour orner sa route. Ce système à l'avantage d'être économique et tout à fait efficace, les arbres étant acclimatés d'avance et offrant toutes garanties de reprise.

Road Signs

Only one word on this portion of our work, so important for the safety of traffic. It is no small matter to set up along the roads these multitudinous signs, intended either to mark dangerous places or to point out the road.

Road signs include:

- Municipal posts.
- Mile posts.
- Danger signs (symbols),
- Road markers.
- Direction signs placed on the principal intersections in towns and at all places liable to puzzle motorists.
- Signs showing places on roads crossing highways.

In order to secure uniformity in signs, especially as regards direction signs, the Department has created a special service in charge of everything connected therewith. Signs are placed by a gang of men who, for the last four years, have covered all the roads in the Province. Sectionmen are responsible for the maintenance of signs.

The installation of signs is proceeding well, but it will take a few more years to complete it. Main highways are all provided with a complete set of signs. On others of lesser importance, either mile posts or direction signs or municipal posts remain to be placed. We always begin by symbolic danger signs. A very large number were installed this year on secondary highways. See Chapter 13 for a summary of all symbolic signs installed to date.

The numbering of highways will probably have to be modified shortly. Besides the fact that there are roads to add to the present system, numbering will have to be simplified as much as possible. There is now a plan under consideration on which a decision will be taken this winter.

Tree Planting

Chapter 14 gives a detailed table of planting done in 1927, and also a recapitulation of the work done within the last six years.]

Tree planting has grown in importance from year to year, and is destined to become even more considerable.

The plantation and care of trees are being more and more entrusted to sectionmen. Hitherto, most of our trees were planted by forestry engineers. The latter guaranteed maintenance for two years, and the replacing of dead or defective trees. At the expiration of the contract, we have to attend to maintenance ourselves. This is the sectionman's business.

Last spring sectionmen were instructed to plant trees wherever possible. It is generally easy for a sectionman to obtain along his section plants strong and big enough to ornament it. This system has the advantage of being both economical and practical, the trees being already acclimatized and most likely to grow.

Cours élémentaire de sylviculture—Afin de former des hommes absolument compétents dans les soins à donner aux arbres, nous avons fait suivre à vingt de nos meilleurs cantonniers un cours élémentaire de sylviculture. Ce cours a été donné à Berthier, à la pépinière du gouvernement. Les cantonniers qui l'ont suivi prendront, pour commencer, charge de l'entretien des arbres non seulement sur leur propre section, mais sur les sections avoisinantes. Ils instruiront leurs confrères et formeront à leur tour de bons hommes. Il sera d'ailleurs toujours temps de faire suivre d'autres cours si la chose devient nécessaire.

CONSTRUCTION

Les nouveaux chemins construits en 1927 par le département de la voirie ou sous sa direction, et subventionnés par le gouvernement, forment une longueur de 994 milles.

De leur côté, les municipalités ont construit à leurs frais et sans direction officielle du gouvernement—mais hon à son insu comme on le verra—307 milles de chemins d'importance locale ou régionale.

Dans son ensemble, la dernière saison de construction dépasse tout ce que l'on a vu à venir jusqu'ici.

Le réseau des grandes routes

Sur les 3,100 milles de notre réseau des grandes routes, à peine s'il restera 100 milles à terminer. Le département aurait fort désiré tout finir en 1927, mais il eût fallu marcher contre le gré de certaines municipalités. Nous voulons atteindre notre but par la persuasion et nous espérons y réussir cette année.

† Notre réseau des grandes routes, tel que nous l'avons donné à venir jusqu'à présent, comprend quarante-quatre routes. La composition de ce réseau n'a pas subi de modifications depuis 1920. Nous le donnons encore sans changements au chapitre 4 du présent rapport. On y pourra voir ce qui est fait et ce qu'il reste à faire pour le terminer.

Additions au réseau des grandes routes

Tel qu'il était composé depuis 1920, le réseau de quarante-quatre grandes routes laissait de côté plusieurs régions importantes de la province. Il s'agissait de le terminer au plus tôt, mais il était aisé de prévoir qu'il faudrait avant longtemps y ajouter des routes. Nous avons commencé en 1927.

Nous faisons suivre le tableau des quarante-quatre routes par un tableau des "additions" faites à date, lequel comprend 15 routes d'une longueur totale de 1,000 milles.

Trois de ces routes sont terminées. Les autres sont en voie de construction et elles seront terminées pratiquement toutes l'an prochain.

Les travaux faits sur ces routes en 1927 sont entrés dans le chapitre des grandes routes.

Routes secondaires

Nous avons environ soixande-dix routes d'importance secondaire—au moins pour l'instant—dont une vingtaine sont terminées. Nous encourageons le plus possible le parachèvement des autres. Il est hors de doute que plusieurs de ces routes entreront tôt ou tard dans le réseau officiel des grandes routes.



Chemin de sable et glaise le long de la rivière
Richelieu, entre St-Marc et St-Antoine,
comté de Verchères.

Sand-clay road along the Richelieu river, be-
tween St. Marc and St. Antoine, county of
Richelieu.

Elementary course in silviculture—In order to train thoroughly competent men for looking after trees, we gave twenty of our best sectionmen an elementary course in silviculture. This course was held at Berthier, at the Government nurseries. The sectionmen who attended it will take charge of the maintenance of trees, not only on their own section, but on adjoining sections. They will instruct their men and train them for maintaining trees. It will always be time to make these men also attend courses, if necessary.

CONSTRUCTION

In 1927, 994 miles of new roads were constructed by the Roads Department or under its direction, and subsidized by the Government.

Municipalities also constructed at their cost, without official Government direction—but not without the latter's knowledge, as will appear later on—307 miles of local and secondary roads.

On the whole, last season considerably exceeded all previous ones as regards construction.

The Main Highways System

On 3,100 miles of our highway system, hardly 100 miles remain to complete. The Department intended to complete the system in 1927, but it would have had to go against the wishes of certain municipalities. We wish to gain our point by persuasion, and hope to do so this year.

Our main highways system as hitherto described, comprises forty-four highways. This system underwent no modification since 1920. It is once more given without modifications, as shown in Chapter 4 of this report. Chapter 4 states what is done and what still remains to do.

Additions to the Main Highways System

As composed since 1920, the system of 44 highways did not cover several important districts in the Province. It had to be completed as soon as possible, but it was foreseen that new highways would have to be added before long. This was begun in 1927.

The list of the 44 highways is followed by another list of "additions" to date, including fifteen highways totalling 1,000 miles in length.

Three of these highways are completed. The others are under construction and will practically be all completed next year.

The work effected on these highways in 1927 is entered in the chapter on main highways.

Secondary Highways

We have about 70 highways of secondary importance—at least for the moment—some 20 of which are completed. We are urging the completion of the others as much as possible. Several of these highways will sooner or later be included in the Official Main Trunk Highways System.

On peut donc s'attendre à beaucoup de changements dans la composition de notre réseau principal, tant au point de vue du nombre des routes que de leur désignation officielle et de leur numérotage.

Les rapports à venir enregistreront cette évolution.

Dans le présent rapport, les travaux de construction faits sur les routes secondaires sont entrés dans le chapitre des chemins municipaux.

Chemins municipaux ordinaires

Les municipalités ont construit, avec ou sans subventions du gouvernement, une longueur considérable de chemins d'intérêt local.

Ces chemins, s'ils ont été construits conformément à ce qu'exige les devis du département, seront entretenus à l'avenir aux frais du gouvernement.

Les ingénieurs ont reçu instructions de surveiller tout spécialement la construction des chemins municipaux, afin que les travaux exécutés soient complets et conformes à nos devis. Il aurait fort bien pu arriver que, en certains cas, on essaie d'économiser par exemple sur la quantité du gravier, ou qu'on omette certains ouvrages importants, en un mot que l'on nous demande d'entretenir un chemin qui serait à refaire à brève échéance, sinon dès cette année. En fait, nous savons que certaines municipalités s'étaient préparées à la chose. C'est ce qu'il faut éviter à tout prix, sous peine de faire naître des abus. Nous aurons donc à exercer sur ce point un contrôle vigilant.

Chemins construits sans subventions

Nous avons fait un chapitre séparé de la liste de ces travaux. Cette initiative des municipalités en fait de construction constitue un fait nouveau dont il sera intéressant de suivre les conséquences. On peut être assuré que ce fait se reproduira chaque année. A venir jusqu'ici, tous ou à peu près tous les chemins améliorés de la province ont été faits avec l'aide et sous la direction officielle du gouvernement. Ce mouvement nouveau de construction est un résultat direct de la nouvelle loi d'entretien.

Le gouvernement voit d'un bon oeil l'initiative municipale en matière de construction, mais, puisqu'on attend de lui qu'il se charge de l'entretien des chemins construits sans subventions, il faudra nécessairement qu'on lui accorde un certain contrôle sur les travaux de construction. Dans tous les cas, les chemins devront être conformes à ce qui est ordinairement exigé par les devis.

Sauf dans un nombre limité de cas, les municipalités ont procédé à la construction sans avertir le département. Celui-ci a tout de même prévu ce qui devait arriver et a donné instruction à ses ingénieurs de se tenir au courant des travaux exécutés et de prendre note des longueurs construites. La liste donnée au chapitre 9 est une preuve qu'ils se sont bien acquittés de leur tâche.

Les municipalités ont d'ailleurs fait preuve de la meilleure volonté du monde à aider les ingénieurs pour la préparation de leur rapport.

Rapport de la construction des grandes routes

Voici le résumé des opérations sur les principales routes du réseau.

Route Lévis-St-Lambert—Nous n'avons pu terminer entièrement cette route en 1926 entre Ste-Angèle et Sorel. Il restait la dernière couche de gravier à poser sur certaines sections, notamment à St-Grégoire, à Yamaska, à St-Robert et à St-Pierre. Toutes ces sections ont été terminées au cours de la saison.

Many changes may therefore be expected in our main highways system, as to the number of highways, their official designation and numbering.

These changes will be noted in future reports.

In this report, construction work on secondary highways is entered in the chapter on municipal roads.

Ordinary Municipal Roads

Municipalities constructed with or without Government subsidies a considerable length of local roads.

Such roads, if constructed according to Government specifications, will henceforth be maintained at the cost of the Government.

Engineers were instructed specially to supervise the construction of municipal roads, in order to see that the work be carried out in conformity with our specifications. An attempt might have been made in certain cases to economize on the amount of gravel, for instance, or some important work might have been omitted, and an application might have been made to have a road maintained, which would have had to be repaired soon, if not this very year. As a matter of fact, we know that certain municipalities were prepared to do this. Such an abuse must be avoided at all cost. This requires watchful control.

Roads Constructed Without Subsidies

A separate chapter contains a list of this work. The initiative of municipalities in the matter of construction is a new movement which will be interesting to follow. This movement will doubtless continue every year. Hitherto, practically all improved roads in the Province were constructed with the financial help and under the official direction of the Government. The new construction movement is a direct result of the new Maintenance Act.

The Government favors municipal initiative in the matter of construction, but, since it is expected to take charge of the maintenance of roads constructed without subsidies, it must necessarily have a certain control over construction work. At all events, roads must be in conformity with specifications.

Save in a small number of instances, municipalities proceeded to construction without notifying the Department. The latter, however, foresaw what was to happen, and instructed its engineers to keep in touch with the work done and to take note of the length constructed. The list contained in Chapter 9 shows that they have performed their duty.

Moreover, municipalities showed much willingness in helping the engineers to prepare their report.

Report of Construction on Main Highways

Following is a résumé of the operations on the principal highways of the System.

Lévis-St. Lambert Highway.—We could not complete in 1926 the section between Ste. Angèle and Sorel. The last course of gravel remained to lay on a few sections, for instance at St. Grégoire, Yamaska, St. Robert and St. Pierre. These sections were completed last season.

La route se trouve maintenant terminée entièrement par Sorel, St-Pierre, Ste-Victoire, St-Ours, St-Roch et Contrecoeur. De Sorel à St-Ours elle longe la rivière Richelieu, qu'elle traverse à St-Roch, pour rejoindre le fleuve St-Laurent à Contrecoeur. Il a été décidé à l'été de continuer la route le long du fleuve, à partir de Sorel, en suivant le chemin de la Colonie de Grèves à St-Joseph-de-Sorel et à Contrecoeur. Ce nouveau tracé comprend 5.6 milles à St-Joseph et 4.62 milles à Contrecoeur, soit 10.22 milles en tout. Il raccourcit la route de cinq milles. La construction a été commencée à l'automne, et elle sera terminée en 1928.

Route Lévis-Rimouski—Il restait 2.27 milles à terminer à Ste-Cécile-du-Bic, où les travaux étaient rendus plus difficile par le fait qu'il y avait deux traverses de chemin de fer à éviter. Cette section a été finie à l'automne.

Route St-Georges-Lac-Frontière—Seule la paroisse de Ste-Rose-de-Watford (12.96 milles) faisait solution de continuité dans les sections améliorées. Après bien des pourparlers nous en sommes venus à une entente avec la municipalité en lui offrant des conditions spéciales, d'ailleurs demandées pour elle par toutes les municipalités sur le parcours de la route. La construction a été commencée au mois d'août et elle était très avancée à la date de la préparation de ce rapport. Elle ne sera cependant pas terminée avant l'été prochain.

Route Aylmer-Chapeau—Nous avons travaillé dans le canton Clarendon, où nous avons élargi le chemin existant, et dans le canton Waltham, où tout était à faire. Il restera l'an prochain environ 4.5 milles à construire dans le canton Chichester pour terminer la route entièrement. Sauf ces 4.5 milles non touchés, la route Aylmer-Chapeau est tout aussi belle que n'importe laquelle des grandes routes gravelées dans les autres districts de la province. Certaines sections ont une largeur de 60 pieds entre les clôtures. Elle sera l'une des routes à annoncer, surtout chez les touristes d'Ontario.

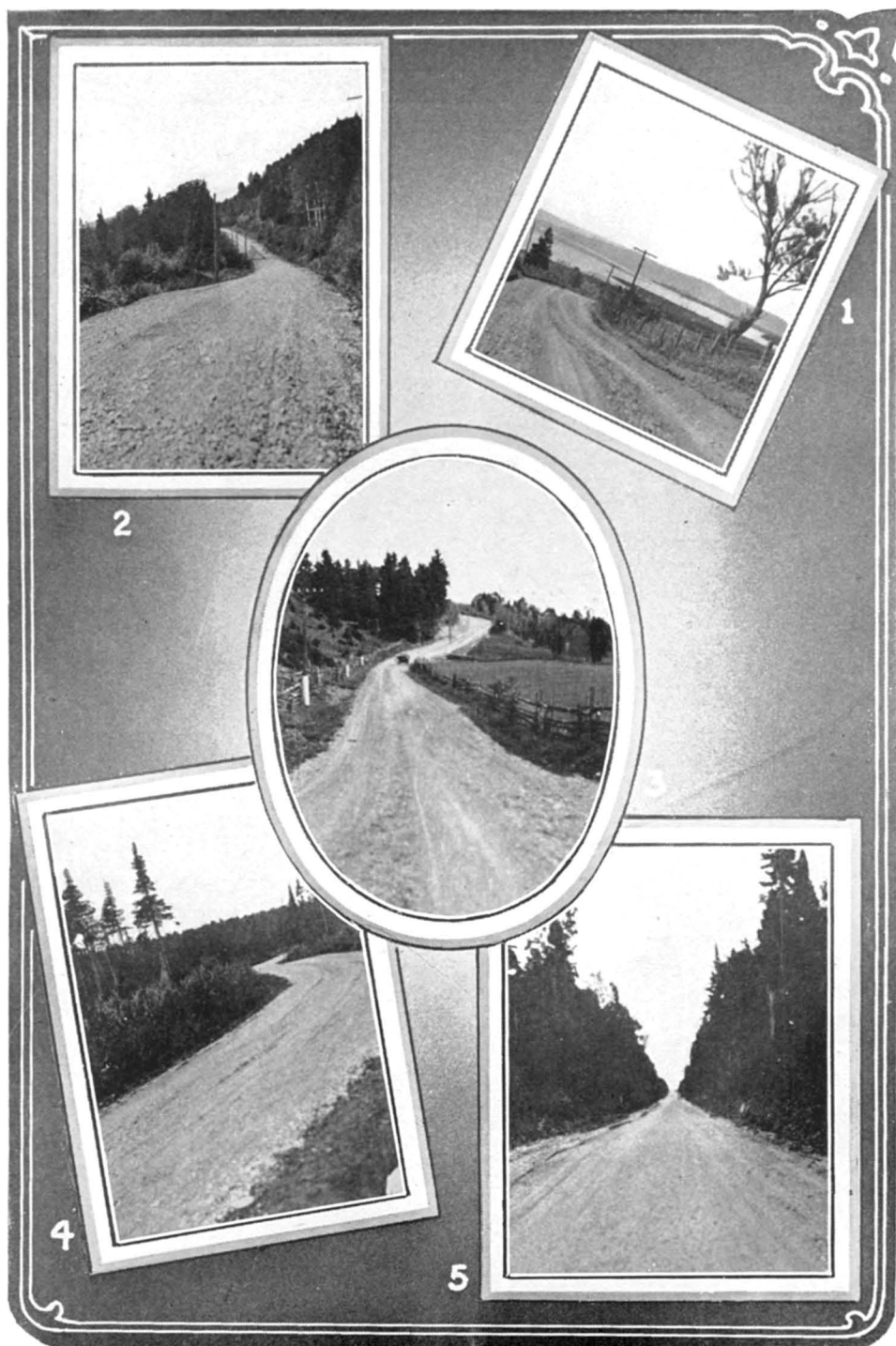
Route Hull-Maniwaki-Mont-Laurier—Nous avons réussi à nous entendre avec les cantons de Low et de Wright et avons mis la construction en marche à l'été. Nous avons terminé le canton Aylwin. Il reste la partie nord du canton de Wakefield, où il se présente une difficulté au sujet du tracé. Le parachèvement de cette route intéresse directement tout le district de la Gatineau. Si nous en venons à une solution à Wakefield, nous terminerons la route en 1928.

Route St-Hyacinthe-Melbourne—La section à l'ouest du village de South Durham a été terminée à l'automne. La section située entre South Durham et Melbourne est sous contrat pour 1928. C'est tout ce qu'il reste à faire sur cette route.

Route Victoriaville-Woburn—Il restait 25 milles à faire pour terminer la route dans Ham-Nord, Ham-Sud, Garthby et Windlow-Sud. Tout était fini à l'automne, les travaux ayant été poussés avec la plus grande activité.

Route St-Hyacinthe-St-Germain—Cette route est un raccordement direct entre Montréal, St-Hyacinthe, Drummondville et Trois-Rivières, par conséquent une artère très importante. A venir jusqu'en 1927, diverses causes, dont le peu d'enthousiasme des municipalités, avaient retardé la construction. Il n'y avait pratiquement rien de fait avant 1927. Nous avons tout mis en marche au cours de l'été. Les sections de Ste-Rosalie, de St-Simon et de St-Hugues sont faites par contrat et directement sous notre contrôle. St-Hyacinthe-le-Confesseur, St-Eugène et St-Germain font les travaux à la journée. La route devrait être finie en 1928.

Route du tour du lac St-Jean—Les municipalités de Mistassini, de Péribonca, de Ste-Monique-de-Honfleur, de Ste-Jeanne-d'Arc et d'Albanel ont travaillé sur leurs sections respectives et ont gravelé 11 milles. Il reste 20 milles à terminer sur cette route.



MATAPÉDIA—GASPÉ

1. New Richmond; 2. Escuminac; 3. St-Jean-l'Evangéliste; 4 et 5. Le chemin Lemieux, à Percé, montrant le gravier nouvellement posé.

1. New Richmond; 2. Escuminac; 3. St-Jean l'Evangéliste; 4 et 5. Lemieux road, at Percé, showing newly laid gravel.

The highway is now completed throughout via Sorel, St. Pierre, Ste. Victoire, St. Ours, St. Roch and Contrecoeur. Between Sorel and St. Ours, it skirts the Richelieu river, which it crosses at St. Roch, to meet the St. Lawrence at Contrecoeur. It was decided last summer to run the road entirely along the St. Lawrence from Sorel to Contrecoeur, by following the "Colonie des Grèves" road at St. Joseph de Sorel and Contrecoeur. The new road includes 10.22 miles at St. Joseph and 4.62 miles at Contrecoeur—a total of 10.22 miles. The section under construction shortens the highway by 5 miles. The works were started last fall and will be completed in 1928.

Lévis-Rimouski Highway.—2.27 miles remained to complete at Ste. Cécile du Bic. The works were more difficult, owing to the fact that we had to eliminate two railroad level crossings. This section was completed last fall.

St. Georges-Lac Frontière Highway.—There remained only the section of Ste. Rose de Watford (12.96 miles) to complete on this highway. After much negotiations we came to an agreement by offering, at the request of all neighboring municipalities, special conditions to Ste. Rose. Construction, started in August, was much advanced at the date this report was prepared. This section will not, however, be completed before next summer.

Aylmer-Chapeau Highway.—Construction was carried out in the township of Clarendon, where the existing road was widened, and in the township of Waltham, where nothing had been done previously. Four and a half miles will remain to gravel in 1928 in the township of Chichester. With the exception of those four and a half miles, the Aylmer-Chapeau highway is as fine as any gravelled main highway in the other districts of the Province. A few sections have a width of 60 feet between fences. The Aylmer-Chapeau highway is destined to be a much travelled highway, especially by Ontario tourists.

Hull-Maniwaki-Mont Laurier Highway.—We came to an agreement with the townships of Low and Wright and started construction last summer. The section of Aylwin has been completed. There remains the section of North Wakefield, where there is some difficulty about the location of the road. The whole Gatineau district is interested in the completion of this highway. If the difficulty at Wakefield is settled, the highway will be completed in 1928.

St. Hyacinthe-Melbourne Highway.—The section west of South Durham was completed last fall. The section between South Durham and Melbourne is under contract for 1928. The gravelling of the latter section will complete the highway.

Victoriaville-Woburn Highway.—Twenty-five miles remained to gravel at Ham North, Ham South, Garthby and South Winslow. The works were carried out with great activity and were completed last fall.

St. Hyacinthe-St. Germain Highway.—This highway is a direct connection between Montreal, St. Hyacinthe, Drummondville and Trois Rivières, consequently a very important artery. Up to 1927, various causes, among which lack of enthusiasm on the part of municipalities concerned, had delayed construction. Practically nothing had been done on this highway before 1927. Construction was started last summer. The sections of Ste. Rosalie, St. Simon and St. Hugues are made by contract under our direct control. The sections of St. Hyacinthe le Confesseur, St. Eugène and St. Germain are made by local corporations. This highway should be completed in 1928.

Lake St. Jean Belt Highway.—The municipalities of Mistassini, Péribonka, Ste. Monique de Honfleur, Ste. Jeanne d'Arc and Albanel have together gravelled 11 miles. Twenty-five miles remain to complete on this highway.

Route Rimouski-Ste-Anne-des-Monts—Le village de Cap-Chat a amélioré sa section; la paroisse a commencé et finira en 1928. Il reste la section de Ste-Anne-des-Monts (6.5 milles) qu'il faudra graveler au cours de la prochaine saison.

Route Ste-Anne-des-Monts-Gaspé—Cette route de 132 milles comptait 25 milles de chemin amélioré au début de 1927. Nous y avons fait une grosse année de construction. Malgré les difficultés sans nombre que nous avons dû surmonter dans ce pays accidenté, nous avons réussi à terminer 45 milles. A la date de la préparation de ce rapport, il y avait 22 milles en construction, ce qui laisse 16 milles de chemin à faire entièrement. Nous pourrions terminer la route l'été prochain et ouvrir à la circulation des automobiles cette intéressante région de la province. Si nous en jugeons par les demandes de renseignements qui nous sont parvenues de tous côtés au cours de l'été, la Gaspésie est destinée à une vogue extraordinaire chez les touristes.

Route Matapédia-Gaspé—Cette route complète le chemin de ceinture de la Gaspésie, boulevard de 575 milles de longueur dont il ne reste que 105 milles à terminer. La route Matapédia-Gaspé a une longueur de 212 milles. Il y avait au printemps dernier 50 milles de chemin gravelé. Nous en avons construit entièrement 99 milles en 1927—un véritable record de rapidité. Il ne reste que 45 milles sur lesquels il n'y a encore rien de fait. La construction marche donc à pas de géant et fait prévoir le parachèvement prochain de cet immense boulevard de la Gaspésie.

Route St-Siméon-Grande-Baie-Chicoutimi—Mentionnons simplement le fait que cette route tant désirée par toute une partie de la province, dont on parle depuis tant d'années, et qui a donné lieu à tant de discussions, est enfin près de devenir une réalité. Avant qu'il ne s'écoule bien des années, on pourra rouler confortablement et rapidement entre Québec, La Malbaie, St-Siméon et Chicoutimi sans que le voyage entre dans la catégorie des exploits sportifs. Il est difficile de donner un compte rendu des travaux faits sur cette route en 1927, ces travaux ne se prêtant pas à une simple énumération. Nous avons établi quatre chantiers entre St-Félix-d'Otis et l'Anse-St-Jean, dans le comté de Chicoutimi. Toute une section est actuellement ébauchée, ce qui veut dire que nous avons fait le travail le plus ardu: le défrichement, le minage, l'ouverture du chemin et le terrassement. Il y a cinq milles environ prêts à recevoir le gravier. La tâche présente des difficultés considérables. Les sections sur lesquelles nous avons travaillé sont situées au centre de la route projetée.

Route Buckingham-Mont-Laurier—Cette route de 96 milles longe la rivière du Lièvre sur tout son parcours, et relie le village de Mont-Laurier à la route Montréal-Ottawa par la ville de Buckingham et le village de Masson, situé à six milles au sud de Buckingham. C'est une nouvelle trouée vers le nord à-travers les immenses régions montagneuses des comtés de Papineau et de Labelle. Les paroisses situées sur le parcours de cette route, isolées jusqu'ici les unes des autres par des chemins impraticables, ont vite compris l'importance d'un chemin amélioré, et c'est sur leurs instances que nous nous sommes chargés de construire la route. Le district est couvert de lacs et de montagnes, sillonné de rivières, et, au seul point de vue du tourisme, est appelé à devenir un endroit de prédilection pour les amateurs de chasse et de pêche. La construction de la route aura pour effet immédiat de donner un regain de vie à l'agriculture, car la terre est bonne et offre des avantages considérables à ceux qui voudront s'y établir.

A la fin de la saison, la route était pratiquement terminée entre Buckingham et Notre-Dame-du-Laus (50 milles), moins un certain nombre de ponts de 75 à 100 pieds. Il y en a une dizaine sur le parcours des 50 milles. Quant aux ponts et ponceaux d'une portée inférieure à 20 pieds, il nous a fallu en construire une

Rimouski-Ste. Anne des Monts Highway.—The village of Cap Chat has completed its section. Construction was started in the parish, to be completed in 1928. The section of Ste. Anne des Monts (6.50 miles) is still unimproved but should be gravelled next summer.

Ste. Anne des Monts-Gaspé Highway.—On this 132-mile highway, twenty-five miles were improved prior to 1927. We made a very big construction season. Despite numberless difficulties met in this broken country, we completed 45 miles. At the date of the report, 22 miles were under construction, leaving 16 miles of unimproved road. This highway will be completed next summer, thus opening to motor traffic a most interesting district. Requests for information poured in all last summer, and Gaspé Peninsula seems in for great popularity among tourists.

Matapédia-Gaspé Highway.—This highway completes the boulevard around Gaspé Peninsula—575 miles, out of which only 105 miles remain to improve. The Matapédia-Gaspé Highway is 212 miles long. Thirty-five miles were gravelled prior to 1927. 99 miles were entirely improved in 1927—a record of speed. Only 45 miles remain unimproved. Construction on this highway is making giant strides and we expect this immense Gaspé Boulevard to be completed in the near future.

St. Siméon-Grande Baie-Chicoutimi Highway.—Let us simply mention that this much talked of highway, so eagerly demanded by a whole district of the Province, is to be an accomplished fact in a near future. Before many years, automobilists may expect to travel rapidly and comfortably between Quebec, La Malbaie, St. Siméon and Chicoutimi without having to herald the fact as a sporting event. It is difficult to give a detailed report of the work done on this highway in 1927, as this work does not lend itself to a mere enumeration. Four gangs were put to work between St. Félix d'Otis and l'Anse St. Jean, Chicoutimi county. Preliminary works were done on a long section: construction and clearing, blasting, opening the road and making heavy earthworks. Five miles are ready for the gravel course. The whole task is fraught with difficulties. The sections begun are situated in the centre of the proposed highway.

Buckingham-Mont Laurier Highway.—This 96-mile highway skirts Rivière du Lièvre throughout and connects the village of Mont Laurier with the Montreal-Ottawa Highway via the town of Buckingham and the village of Masson, six miles south of Buckingham. This highway is an additional opening northward through the immense mountain region of Papineau and Labelle counties. The villages along the highway, formerly isolated by impassable roads, readily understood the importance of improved means of communication. The highway was begun at their urgent request. The whole district is dotted with lakes and mountains, crossed by rivers, and, from the tourist's standpoint alone, is called to a brilliant future among sportsmen. One of the first effects of the new highway will be a revival in agriculture, the soil being of good quality and offering every advantage to prospective farmers.

At the close of the season, the highway was practically completed between Buckingham and Notre Dame du Laus (50 miles), save a certain number of bridges, 75 to 100 feet span—about 10 over the first 50 miles. The bridges and culverts of less than 20 feet span which we had to build ourselves average 15 per mile. Gravel is found near the road and is of good quality.

moyenne de 15 au mille. Le gravier est en général trouvé à proximité du chemin et il est de bonne qualité.

Route Lachute-St-Jovite—Cette nouvelle route raccordera elle aussi la région du nord des Laurentides à la route Montréal-Ottawa. Elle traverse un pays très accidenté, où abondent les lacs et les rivières. En plus d'offrir un débouché additionnel du nord au sud et de favoriser la colonisation, elle sera pour cette partie de la province un nouvel actif au point de vue tourisme.

Cette route a une longueur de 49.5 milles. Sa construction est assez avancée. Nous en avons terminé 8 milles à partir de Lachute, dans le canton Chatham, 3.50 milles dans le canton Harrington et 7.5 milles dans le canton Arundel. Les travaux continueront au printemps.

Route Lachute-Ste-Agathe—Les 42 milles de cette route devraient être entièrement terminés vers le 15 juin. La construction offrait dans ce district des difficultés spéciales. Sur la première partie, très accidentée, rocailleuse, le gravier est à une distance considérable. Sur le sommet des montagnes, dans le canton Gore, il nous a fallu bâtir la route sur le roc nu. Ensuite, ce sont des savanes que nous avons dû franchir, puis une série de montées, de descentes et de tournants dans le canton Morin, où heureusement nous avons trouvé le gravier en abondance.

Le sol est pauvre sur la plus grande partie du parcours, mais, par contre, le pittoresque, la chasse et la pêche y abondent.

CIRCULATION

LE RECENSEMENT DE LA CIRCULATION

On trouvera ci-dessous un compte rendu sommaire des chiffres fournis par notre cinquième recensement annuel de la circulation. Le chapitre 16 du présent rapport contient les statistiques pour chacune des routes sur lesquelles le comptage des véhicules a été fait, des tableaux comparatifs pour 1926 et 1927, deux diagrammes et une carte graphique de la circulation pour l'ensemble de la province. Ces diverses statistiques sont une mine inépuisable de renseignements et offrent un vaste sujet d'études et de déductions pratiques à tous ceux qui s'intéressent à l'évolution de la circulation.

Le recensement de 1927 a été fait du lundi matin, 1er août, au dimanche soir, 7 août. Nous avons établi des postes de comptage sur 51 routes, formant une longueur totale de 3,300 milles.

Bien que les statistiques fournies par le recensement aient une valeur considérable, rappelons qu'elles ne s'appliquent qu'à une semaine durant la saison. Nos statistiques sont censées représenter une moyenne, mais, en ce qui concerne l'augmentation de la circulation et le tourisme étranger, il est indispensable de les comparer avec les statistiques de l'enregistrement des automobiles dans la province et avec les statistiques des automobiles étrangères enregistrées aux postes des douanes. A venir jusqu'à présent, ces dernières statistiques ont confirmé nos chiffres. Il en a été de même en 1927.

Pour le reste—comparaisons entre les divers genres de véhicules, progression de la circulation dans les divers districts de la province, etc.—, on peut accorder la plus entière confiance aux chiffres du recensement.

Lachute-St. Jovite Highway.—This new artery will, as the preceding one, connect the Laurentide district with the Montreal-Ottawa Highway. It runs through a very broken country where lakes and rivers are numerous. Besides giving a new means of communication and a new impetus to colonization, this highway will be a fine asset for the tourist traffic. The length of the Lachute-St. Jovite Highway is 49.50 miles. Its construction is well advanced. Eight miles were completed in the township of Harrington and seven and a half miles in the township of Arundel. Construction will be resumed next spring.

Lachute-St. Agathe Highway.—This 42-mile highway is on the programme to be completed on June 15 next. Special difficulties were met in this district. On the first section—broken and rocky—gravel is found at a considerable distance. On mountain summits in the township of Gore, the road had to be built on bare rock; then we had to cross long swamps and a series of ascents, descents and turns in the township of Morin, where, happily, gravel was found near the road. The soil is poor on most of the highway, but this is compensated by picturesqueness and abundance of hunting and fishing.

TRAFFIC

TRAFFIC CENSUS

Below will be found a summary of the figures supplied by our fifth annual traffic census. Chapter 16 of the present report contains statistics for each of the highways on which the census was taken, comparative statements for 1926 and 1927, a number of charts and a graphic map of traffic in the entire Province. These various statistics are a great source of information and offer to those interested in the evolution of traffic many opportunities for study and deduction.

The 1927 census was taken from Monday morning, August 1, to Sunday night, August 7. Recording stations were established on 51 highways—a total length of 3,300 miles. Although statistics supplied by the census have a considerable value, it must be noted that they apply to only one week in the season. Our statistics are supposed to represent an average, but, regarding the annual progress of traffic and of the foreign tourist traffic, they must be compared with the statistics of motor registrations in the Province and with the statistics of American cars crossing the border at the various ports. Up to this year, the above statistics brought a confirmation of our own figures. The statistics for 1927 also confirm our census.

The census statistics may be trusted for all matters dealing with the comparison between various types of vehicles, increase in traffic in the various districts of the Province, etc.

Augmentation de 21% sur 1926—En 1926, la moyenne journalière de circulation par route, pour l'ensemble des routes sur lesquelles le recensement a été fait, était de 831 véhicules. La moyenne de 1927 est de 1,006 véhicules, soit une augmentation de 21%. Cette augmentation est une des plus considérables enregistrées jusqu'ici à la date du recensement.

Composition de la circulation—La circulation moyenne de 1,006 véhicules par jour est composée comme suit: automobiles portant licence de Québec, 578, soit 57.5% de la circulation totale; automobiles des autres provinces, 73, soit 7.3% de la circulation totale; automobiles des Etats-Unis, 142, soit 14.1%; autres véhicules automobiles (autobus, camions, motocyclettes) 87, soit 8.6%; véhicules à traction animale, 118, soit 11.7%. L'ensemble des automobiles de promenade représente 78.8% de la circulation totale et l'ensemble de tous les véhicules automobiles, y compris les autobus, les camions et les motocyclettes, 88.2%.

Augmentation du tourisme étranger—En 1926, le nombre moyen d'automobiles des Etats-Unis enregistré chaque jour était de 128. Il est de 142 en 1927, soit une augmentation absolue de 10.9%. Le nombre des automobiles des autres provinces était de 81 en 1926. Il est de 73 en 1927, soit une diminution de 9.9%. Le nombre des automobiles des Etats-Unis accuse une augmentation sur pratiquement toutes les routes.

Circulation automobile et circulation animale—En 1926, le nombre moyen de véhicules à traction animale enregistré était de 117. Il est de 118 en 1927. La circulation des véhicules à traction animale est donc restée à peu près stationnaire, mais, en regard de la circulation totale, elle a baissé de 2.4%. En 1925, les véhicules à traction animale représentaient 17.6% de la circulation totale; en 1926, ils représentaient 14.1% de la circulation totale et, en 1927, ils ne représentent plus que 11.7%.

L'augmentation la plus marquée en regard de la circulation totale est celle des automobiles de tourisme de la province même, qui accuse une forte augmentation.

Le problème de la sécurité

Les accidents de la route—Il y a quelques années, l'automobile ne venait qu'en troisième place parmi les causes d'accidents. Elle tient aujourd'hui, et de beaucoup, le premier rang. Il disparaît chaque année aux Etats-Unis l'équivalent d'une ville de 25,000 âmes. Les blessés s'y comptent par centaines de milles, et les dégâts matériels par millions de dollars. Il est vrai que les Etats-Unis possèdent 22,000,000 de véhicules automobiles, soit un par cinq personnes environ, et que la circulation y est d'une densité inconnue ailleurs. L'hécatombe annuelle n'en préoccupe pas moins tous les hommes qui s'occupent de la circulation, ainsi que le grand public.

Au Canada, particulièrement dans la province de Québec, nous n'en sommes heureusement pas rendus à compter les morts par milliers. Mais la circulation progresse à grands pas, les accidents se multiplient de façon inquiétante, et le problème de la sécurité doit d'autant plus attirer notre attention qu'il est peut-être encore temps d'enrayer le mal.

Malgré leur nombre relativement peu élevé—surtout par comparaison avec les Etats-Unis—les accidents d'automobiles sont l'aliment quotidien des journaux de la province durant la saison d'été. Le fait est devenu tellement répété qu'une partie du public vient à n'y plus porter attention.

La cause des accidents—La route est le théâtre, mais non la cause des accidents. Les routes, malgré tout les travaux que l'on pourra y faire, présenteront



MONTREAL-SHERBROOKE—Canton GRANBY Township
Revêtement en macurban posé en 1927 **Macurban pavement laid in 1927**

Increase of 21% over 1926.—In 1926, the daily average traffic for the whole highway system was 831 vehicles. The average for 1927 is 1,006 vehicles—an increase of 21%. This increase is the most considerable recorded up to 1927.

Analysis of traffic.—The average daily traffic of 1,006 vehicles is composed as follows: touring cars bearing the Quebec license, 578, or 57.5% of the total traffic; touring cars from other Provinces, 73, or 7.3% of the total traffic; touring cars from the United States, 142, or 14.1%; other motor vehicles (autobusses, trucks, motorcycles), 87, or 8.6%; horse-drawn vehicles, 118, or 11.7%. All touring cars together represent 78.8% of the total traffic and all motor vehicles, including autobusses, trucks and motorcycles, 88.2%.

Increase in foreign traffic.—In 1926, the average daily number of cars from the United States was 128. It was 142 in 1927, or an absolute increase of 10.9%.

The number of cars from other Provinces was 81 in 1926, against 73 in 1927, a decrease of 9.9%. The number of cars from the United States has increased on practically all highways.

Motor traffic and horse-drawn traffic.—In 1926, the average daily number of horse-drawn vehicles recorded was 117. It was 118 in 1927. Horse-drawn traffic was thus the same in 1926 and 1927, but decreased 2.4% compared with the total traffic. In 1925, horse-drawn traffic represented 17.6% of the total traffic. In 1926, horse-drawn traffic was 14.1% of the total traffic, and, in 1927, the proportion sunk to 11.7%.

The increase standing out most conspicuously is that of Quebec touring cars; the latter show a large increase.

The Problem of Safety

Road accidents.—A few years ago the automobile ranked third as a cause of accidents. Now it easily leads. Every year in the United States the equivalent of a city of 25,000 inhabitants is wiped out. Hundreds of thousands are injured and material damage amounts to millions of dollars. It is true that in the United States there are twenty-two million motor vehicles, or about one for every five persons, and traffic is much heavier than elsewhere. The yearly toll of victims is nevertheless an anxious problem for all who are interested in traffic as well as for the public in general.

In Canada, and especially in the Province of Quebec, our death rate fortunately does not run into the thousands, but traffic is rapidly increasing, accidents multiply at an alarming rate, so that the problem of safety should claim all the more attention, as it is perhaps still time to check the evil.

Although comparatively few in number—especially as compared with the United States—motor accidents fill the dailies of the Province during the summer season. So frequently do they occur that many pay no more attention to them.

Causes of accidents.—The road is the scene but not the cause of accidents. Roads, in spite of all improvements, will always contain an element of danger, for

toujours certains dangers, par exemple les traverses à niveau. En eux-mêmes, les routes, les voies ferrées, les ponts, etc., sont aussi inoffensifs que les rivières et les lacs. Le grand mal, c'est que l'on s'y précipite aveuglément. Ouvrons le premier journal venu et analysons un rapport d'accident. Nous y trouverons des causes secondaires et toute une série de circonstances qui, à première vue, ont rendu l'accident inévitable. Prenons par exemple un accident de traverse à niveau. Il est bien certain que, si l'automobile rencontre la locomotive juste au croisement de la route et de la voie, la collision est inévitable. Mais rien n'obligeait l'automobile à faire cette rencontre. Il suffisait de regarder devant soi, d'observer les indications routières, de ralentir, d'arrêter au besoin, en un mot de ne pas prendre de chance avec la locomotive. La prudence eût tout évité. Ordinairement, les accidents se produisent sur les routes bien droites. Sauf les rares cas où l'accident est dû à une défectuosité de l'automobile, la cause est la vitesse, la principale forme de l'imprudence chez l'automobiliste.

Règlementation de la circulation—Personne n'espère réduire à zéro le nombre des accidents d'automobiles, mais on ne peut contester qu'il soit possible de le réduire appréciablement. La sécurité du public voyageur dépend en premier lieu des automobilistes eux-mêmes. Si chacun était attentif à mettre en pratique toutes les prescriptions de la prudence, à ne pas dépasser une vitesse raisonnable, selon le lieu et la nature de la route, à guetter le danger partout où il se trouve, il n'y aurait évidemment pas besoin de loi écrite, ni de contrôle, ni de sanctions. La loi existe parce qu'elle est indispensable pour le bon ordre sur les routes et pour la sécurité du public.

Le contrôle de la circulation—Le ministre de la voirie a charge de faire observer la loi et il s'acquitte de cette tâche au meilleur de sa connaissance, dans le seul but de donner aux automobilistes raisonnables—l'immense majorité—toute la protection à laquelle ils ont droit. Lorsque l'on est responsable de la circulation, lorsqu'il dépend de nous que le nombre de vies perdues chaque année soit plus ou moins grand selon que l'on aura été plus ou moins conciliant en ce qui regarde l'observance de la loi, cela impose une responsabilité dont il faut tenir compte.

Le contrôle de la circulation fut discuté au long au Congrès des Bonnes Routes, à Niagara Falls. Les opinions furent partagées quant aux limites de vitesses que l'on devrait permettre, mais la plus grande unanimité régna quant à la répression des infractions. En attendant que l'éducation soit assez puissante pour réprimer les nombreuses violations des lois que l'on adoptera, la rigueur s'impose. C'est la sécurité publique qui le veut.

L'éducation du public—Les questions de sécurité sont plus que jamais à l'ordre du jour, et l'éducation du public sur le sujet de la prévention des accidents est plus que jamais nécessaire. Le département de la voirie fait sa grosse part dans la campagne entreprise en vue de réduire le nombre des accidents. Il y est même un pionnier, car, depuis quatre ou cinq ans, il s'est occupé constamment de mettre devant le public tous les faits propres à lui faire comprendre combien la prudence et l'observance de la loi sont indispensables. Notre Bulletin Officiel, distribué à profusion, attire périodiquement l'attention des automobilistes sur les dangers de la circulation et sur l'importance de leur coopération, et nous le complétons par des articles de journaux et de revues, des annonces, etc.

Les journaux reproduisent notre Bulletin et nous prêtent un concours précieux. Il est juste que nous les en remercions ici. Nous comptons sur leur appui pour faire un succès de notre campagne d'éducation.

Connaissance plus parfaite de la loi—Nous demandons aux automobilistes d'observer la loi. Il est donc important qu'ils la connaissent, et il est juste que

instance, level crossings. In themselves, roads, railways, bridges, etc., are all as inoffensive as rivers and lakes. The mistake is that people court danger. Take up any newspaper and analyze the report of a motor accident. You will find secondary causes and a whole series of circumstances which, at first sight, seem to render the accident unavoidable. Take, for instance, a level crossing accident. It is obvious that if an automobile meets a locomotive just at the crossing, a collision ensues. But the automobile had no business to be there. It was sufficient to look ahead, to read road signs, to slow up, to stop, if necessary—in a word, to take no chances with the locomotive. Prudence would have avoided everything. Accidents generally occur on straight roads. Save rare instances where an accident is due to a defective automobile, it is caused by speed, the great imprudence of motorists.

Traffic regulations.—No one expects to reduce the number of motor accidents to zero, but there is no doubt that it can be appreciably reduced. The safety of the travelling public depends first of all on motorists themselves. If everyone would observe the rules of prudence, not exceed reasonable speed as required by the condition of the road, and watch for possible danger, neither written law, control nor penalties would be needed. The law is indispensable for good order on roads and for the safety of the public.

Traffic control.—The Minister of Roads has to see that the law is observed, and he performs his duty to the best of his knowledge for the sole purpose of giving reasonable motorists—the immense majority—all the protection they are entitled to. To be accountable for traffic and for the greater or lesser loss of life every year, according as the law has been enforced with more or less leniency, entails a serious responsibility.

Traffic control was considered at length at the Good Roads Convention at Niagara Falls. Opinions were divided as to permissible speed limits, but there was unanimity as to checking infractions. Until education is sufficient to repress the many violations of the law, it will be necessary to be severe. Public safety demands it.

Education of the public.—The question of safety is more than ever in order and the education of the public as to the prevention of accidents is more necessary than ever. The Roads Department does its full share in the campaign undertaken to reduce accidents. It has done pioneer work. For the last five or six years it has been at pains to put before the public all facts calculated to show that prudence and the observation of the law are indispensable. Our Official Bulletin, profusely distributed periodically, draws the attention of motorists to the dangers of traffic and to the importance of their co-operation. We supplement it with articles in newspapers and reviews, advertisements, etc. The newspapers reproduce our Bulletin, thereby giving us invaluable assistance. We owe them a debt of gratitude and rely on their assistance to make our educational campaign a success.

Better knowledge of the law.—We ask motorists to observe the law. They must therefore know it, and we must furnish them the means of doing so. After

nous leur en procurions les moyens. Après entente avec le département du trésor, nous avons fait imprimer et mis à la disposition des automobilistes plusieurs milliers d'exemplaires de la loi des véhicules automobiles. C'est notre désir que la loi soit connue. Nous adressons copie de la loi à tous ceux qui nous la demandent, et nous ferons imprimer des quantités additionnelles au besoin.

La sécurité des voitures de ferme—La circulation des voitures de ferme, la nuit, fait naître un grave danger d'accidents. Nous avons distribué dans les divers comtés de la province, à titre d'expérience, un millier de réflecteurs composés d'un triangle portant trois petites boules de verre rouge sur lesquelles la lumière des phares d'automobile se réfléchit automatiquement, permettant ainsi au conducteur de l'automobile d'apercevoir le danger assez tôt pour l'éviter. La majorité des cultivateurs qui en ont fait l'essai trouvent cet appareil pratique et considèrent qu'il donne une protection suffisante, mais un certain nombre préféreraient les verres plus gros, ce qui offrirait plus de surface à la lumière. Sans pouvoir nous prononcer encore sur les mérites de l'appareil à l'essai, nous croyons qu'il y aura lieu de tenir compte de cette dernière remarque si jamais l'emploi du réflecteur automatique se généralisait.

LE TOURISME

La Commission Fédérale de la Voirie évalue à \$50,000,000.00 les sommes dépensées dans la province de Québec, en 1926, par les touristes américains venus en automobile. Si, sur la même base, nous calculons le revenu du tourisme depuis 1923, nous arrivons au résultat suivant:

1923	\$23,000,000
1924	38,000,000
1925	45,000,000
1926	50,000,000
1927	62,500,000
Total	\$218,500,000

Dans cinq années seulement, le tourisme seul a remboursé à la province plus de deux fois le montant dépensé en 17 ans pour améliorer et entretenir les routes.

Notons que cette évaluation laisse de côté les touristes des provinces-soeurs. Comme nos automobilistes voyagent eux aussi en-dehors de la province, il faut tenir compte de la dépense qu'ils font et qui compense pour le revenu des touristes des autres provinces.

Importance du tourisme—Un revenu de \$62,500,000 par année produit par un capital de moins de \$100,000,000 vaut la peine que l'on s'en occupe, surtout si ce revenu est susceptible de doubler et même de tripler en peu d'années.

La province n'eût-elle retiré des routes que les avantages du tourisme, les dépenses considérables faites pour améliorer la voirie seraient amplement justifiées.

Pour développer le tourisme, il faut une organisation qui centralise le travail de propagande et qui ait les moyens de lui donner l'importance voulue.

Nul mieux que le département de la voirie n'était en mesure d'entreprendre la tâche. C'est la raison qui a engagé le gouvernement à la lui confier.

Pourquoi les touristes nous visitent—La réponse à cette question peut tenir aussi bien dans un livre que dans une phrase. Les touristes nous visitent parce que la province de Québec est différente des autres provinces et des états américains, et parce que nous avons des routes pour la leur faire parcourir en tous sens.

an understanding with the Treasury Department, we printed and put at the disposal of motorists several thousand copies of the Motor Vehicle Act. We send a copy of the Act to all who apply therefor. We shall have more copies printed if need be.

The safety of farm vehicles.—Farm vehicle traffic at night is the cause of serious accidents. We distributed in the various counties of the Province, by way of experiment, one thousand reflectors, consisting of a triangle carrying three little red glass balls, on which the automobile headlights are automatically reflected, thus enabling the driver to perceive the danger soon enough to avoid it. Most farmers who tried this reflector found it practical and consider that it gives sufficient protection. Some would prefer bigger glasses in order to enlarge the lighted surface. Without pronouncing yet on the merits of the apparatus on trial, we believe that this suggestion should be taken into account, if the use of the automatic reflector becomes general.

TOURIST TRAFFIC

The Federal Highway Commission estimates at \$50,000,000.00 the sums expended in the Province of Quebec in 1926 by American motorists. Calculating on the same basis tourist traffic revenue since 1923, we arrive at the following result:

1923.....	\$ 23,000,000.00
1924.....	38,000,000.00
1925.....	45,000,000.00
1926.....	50,000,000.00
1927.....	62,500,000.00

Total.....\$218,500,000.00

Within five years, tourist traffic alone repaid to the Province more than twice the amount expended in seventeen years for improving and maintaining roads.

Be it observed that this estimate does not take into account tourists from the Sister-Provinces. As local motorists also travel outside of the Province, the money which they spend, and which compensates for the revenue from Ontario and other Canadian tourists, must be taken into account.

Importance of tourist traffic.—A revenue of \$62,500,000.00 a year produced by a capital of less than \$100,000,000.00 should be taken into consideration, especially if such a revenue is liable to double and even treble in a few years.

Had the Province derived no other advantages from roads than that of tourist traffic, the heavy expenditure on road improvement would be amply justified.

The development of tourist traffic calls for an organization centralizing propaganda and providing it with means to give it due importance.

No one was in a better position than the Roads Department to undertake this task, with which the Government has entrusted it.

Why tourists visit us.—The explanation is evident. Tourists visit us because the Province of Quebec is different from other provinces, and from the United States, and because we have roads covering it in every direction.

Il faut entendre les touristes américains nous parler de la province de Québec et vanter les charmes uniques qu'elle possède à leurs yeux pour réaliser quel capital nous avons à faire valoir au point de vue tourisme. Et il faut les entendre vanter nos routes pour comprendre combien nous devons en prendre soin et combien nous devons nous efforcer de les multiplier.

Le tourisme en 1927—La saison a mal débuté. Le printemps et la première partie de l'été ont été froids. Les touristes n'ont guère commencer à arriver avant la fin de juillet. L'épidémie de fièvre typhoïde à Montréal, à laquelle on a fait aux Etats-Unis une publicité hors de proportion avec la réalité, a compromis à un moment donné le succès de la saison. Nous avons nous-mêmes combattu aux Etats-Unis mêmes l'effet de cette publicité. Enfin, selon certaines personnes, le rappel de la prohibition en Ontario devrait nous enlever une bonne partie de notre clientèle. Sur ce point, il ne semble pas que l'on ait prévu juste.

Les touristes sont arrivés à la fin de juillet. Août, septembre et octobre ont été plus actifs que jamais.

Nous n'avons pas de rapports définitifs sur le nombre d'automobiles qui nous sont venus des Etats-Unis en 1927, mais, malgré tous les contretemps du début de la saison, ce nombre dépassera de 23% celui de 1926 et atteindra environ 325,000.

Le travail du département—Le ministère de la voirie fait une grande partie de la publicité nécessaire pour développer le tourisme. Notre Bureau Provincial du Tourisme, créé il y a un an à peine, a pris beaucoup d'importance en 1927. Ce Bureau possède déjà une documentation étendue. Malgré son organisation récente, on ne trouve nulle part ailleurs une somme aussi considérable de renseignements classés et prêts à utiliser sur tout ce qui se rapporte à la province. Cette documentation est la base de notre publicité.

Nous croyons travailler dans le meilleur intérêt de tous en annonçant la province en général, sans trop entrer dans les détails.

Nous nous efforçons de créer chez le touriste possible le désir de visiter la province. Nous allons le relancer chez lui. Le touriste choisit lui-même l'endroit qu'il veut visiter. Souvent, il visitera toute la province.

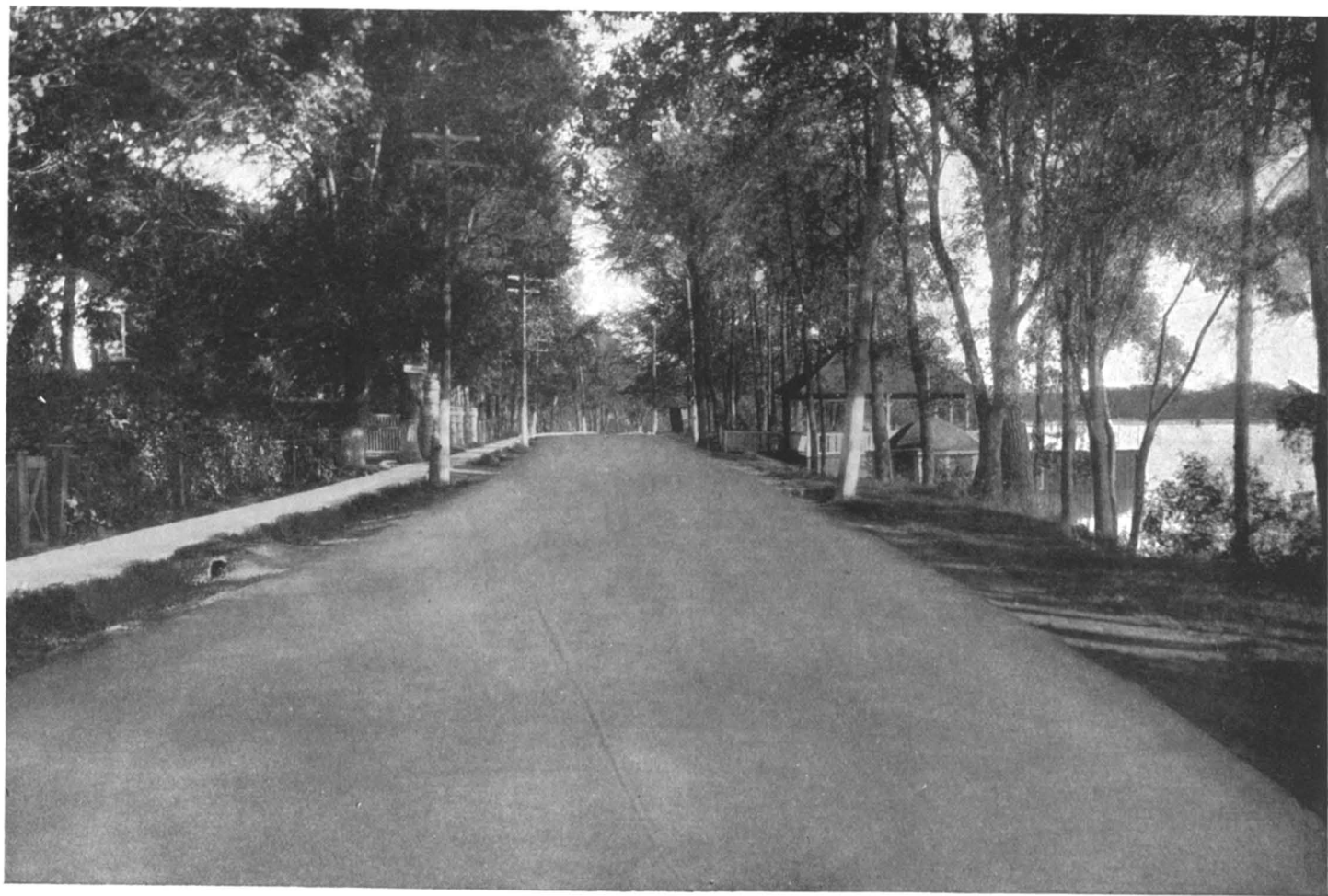
Voici quelques détails sur notre travail de publicité:

Nos publications—Nous avons distribué au cours de l'année un total d'environ 550,000 publications de toutes sortes. Nous dirons un mot des plus importants.

La carte routière et touristique—Notre carte de 1927 est une amélioration considérable sur celle de 1926 en même temps qu'une innovation. Au lieu de nous borner à donner les routes, nous avons indiqué sur la carte même les ressources naturelles, historiques, sportives, ainsi que les principaux produits de chaque district. La province y est divisée en zones, et chaque zone est décrite séparément au dos de la carte, le tout complété par les renseignements ordinaires à l'usage de l'automobiliste. Nous en avons distribué 190,000 copies, soit 140,00 de plus qu'en 1926. La carte de 1927 est en quatre couleurs.

La brochure "Quebec, the French-Canadian Province"—Nous avons imprimé une nouvelle édition de cette brochure de luxe et nous y avons ajouté quelques chapitres. Le tirage de 1927 a été de 50,000 exemplaires, tous distribués au cours de l'année. Cette brochure est un véritable livre de bibliothèque et une réclame permanente pour la province.

Le Bulletin Officiel—Notre organe bi-mensuel a cinq années d'existence. Son utilité et sa vogue n'ont cessé de grandir. Il est, avec la carte routière, notre principal médium de la publicité. C'est lui qui maintient le contact entre le départe-



MONTREAL-TORONTO—Pointe-Claire

One must have heard American tourists praise the Province of Quebec and its incomparable charms, to realize that we have a most valuable capital, which we should make the most of, from the standpoint of tourist traffic. One must have heard Americans praise our highways to understand what care should be taken of them, and how they should be multiplied.

Tourist traffic in 1927.—The season began poorly. The spring and early part of the summer were cold. Tourists hardly began to arrive before the end of July. The typhoid epidemic in Montreal, which was unduly exaggerated in the United States, compromised the success of the season for a time. We, ourselves, combated the effect of this publicity in the United States. Lastly, according to some persons, the repeal of prohibition in Ontario was bound to deprive us of many of our customers. On this point, however, the forecast does not seem to have materialized.

Tourists arrived only at the end of July, but August, September and October were more active than ever.

There are no definite reports as to the number of automobiles from the United States in 1927, but notwithstanding the bad start, their number will exceed that of 1926 by 23% and will reach about 325,000.

The work of the Department.—The Roads Department does its full share of propaganda in view of developing tourist traffic. Our Provincial Tourist Bureau, created just a year ago, rose to much importance in 1927. It already provides abundant information. Notwithstanding its recent organization, nowhere else can be found such an amount of classified and ready-to-use information on everything connected with the Province. Such information is the basis of our advertising.

We believe we are working in the best interest of all by advertising the whole Province without entering into details.

We endeavor to create among prospective tourists the desire to visit the Province. We reach them at home. The tourists choose themselves what district to visit. Often, they choose to visit our Province.

Following are a few particulars of our advertising activities.

Our publications.—During the year, we distributed some 550,000 publications of all kinds. A word on the most important ones:

The Highway and Tourist Map.—Our map for 1927 is both an improvement and an innovation on that of 1926. Instead of merely showing highways, the map contains the natural, historical and sporting resources, as well as the principal products in each district. The Province is divided into zones and each zone is separately described at the back of the map, which also contains the usual information for motorists. We distributed 190,000 copies—140,000 more than in 1926. The map for 1927 is in four colours.

The pamphlet, "Quebec, the French Canadian Province".—We issued a new edition of this de luxe pamphlet, adding a few chapters. Fifty thousand copies were printed in 1927, and all distributed during the year. This pamphlet is worthy of a good library, and is a constant advertisement for the Province.

The Official Bulletin.—Our semi-monthly organ has been five years in existence. Its usefulness and popularity are on the increase. Together with our highway map, it is our principal advertising medium. It keeps the Roads Department in touch

ment de la voirie, le public de la province et les organisations touristiques de toute l'Amérique du Nord. Nous en avons distribué 110,000 copies au cours de la saison d'été.

Le calendrier touristique—Le ministère de la voirie vient pour la première fois de publier un calendrier.

Ce calendrier comprend douze feuilles, chaque feuille illustrant une scène caractéristique de la province. Il est bilingue. Les textes sont courts et ne le surchargent pas. Ce n'est pas à nous qu'il appartient de juger de ses mérites, mais nous nous sommes efforcés de lui donner une apparence attrayante afin qu'il fasse honneur à la province. Nous sommes persuadés qu'il nous fera une réclame profitable.

Publications diverses—Nous avons distribué quelques milliers d'exemplaires de notre brochure bilingue "Voyez Québec d'abord." Nous sommes à en préparer une deuxième édition, laquelle sera au moins deux fois plus volumineuse que la première. Cette brochure est certainement unique dans son genre. Nous aurons l'occasion de la décrire plus longuement dans un rapport subséquent.

Nous avons fait préparer des **itinéraires** décrivant, pour les touristes américains surtout, quelques routes importantes de la province, entre autres les routes Rouse's-Point-Montréal, Montréal-Sherbrooke, Derby Line-Sherbrooke, Sherbrooke-Québec et Québec-Montréal. Ces itinéraires indiquent non seulement les distances comprises entre chaque endroit, mais aussi ce qu'il y a d'intéressant à savoir sur chaque paroisse ou village que l'on traverse. Imprimés sur des cartes de format commode, ces itinéraires ont été distribués par milliers à la frontière. Nous avons l'intention de faire une carte pour chaque route de la province.

Nous avons distribué des milliers d'autres publications dont l'énumération allongerait trop cette revue. Toutes ont contribué à faire connaître le nom de la province, ses attraits insurpassables, et à nous amener des touristes.

Les expositions—Nous avons un exhibit et un représentant à l'exposition du **Congrès International d'Aviculture** qui eut lieu à Ottawa les 26, 27 et 28 juillet. Nous nous sommes également fait représenter à l'**International Travel Exposition**, tenue à Chicago du 21 au 26 novembre. Ces deux expositions ont été visitées par des centaines de milliers de personnes, et nous avons jugé opportun d'y faire de la réclame pour la province de Québec.

A la première de ces expositions, nous avons distribué 25,000 cartes routières, 10,000 brochures "Quebec, the French-Canadian Province," 10,000 copies d'une édition spéciale du Bulletin et un certain nombre d'autres publications.

A la seconde, nous avons distribué 20,000 cartes routières, 4,000 brochures "Québec," et 15,000 calendriers.

Il est hors de doute que cette publicité à été profitable.

La Motorcade—Voilà un événement touristique que l'on ne peut passer sous silence. La "Motorcade" est le nom que l'on a donné à une randonnée transcontinentale organisée l'été dernier par l'**Atlanta Journal**, d'Atlanta, Georgie, avec le concours de la revue **The Nomad**, de New-York, et la coopération active du ministère de la voirie de Québec.

Cette randonnée avait pour but d'inaugurer la route dite des Appalaches, reliant le golfe du Mexique à Québec par la Nouvelle-Orléans, dans la Louisiane, et Tampa, dans la Floride, en passant par Atlanta, Georgie, Asheville, Caroline du Nord, et traversant ensuite les états de la Virginie, de la Pennsylvanie et de New-York, pour atteindre Montréal et Québec par les routes Edouard VII et Montréal-Québec. La route des Appalaches couvre une distance d'environ 2,000 milles.

with the public of the Province and tourist organizations throughout North America. One hundred and ten thousand copies were distributed during the summer.

The Tourist Calendar.—The Roads Department has, for the first time, published a calendar.

This calendar includes a sheet for each month, every sheet illustrating a characteristic scene of the Province. It is bilingual. The legend is short and does not take too much space. Although we are not judges of its merits, we have endeavoured to make it attractive, so that it will do honor to the Province. We are confident that it will prove a profitable advertisement.

Various publications.—We distributed a few thousand copies of our bilingual pamphlet, "See Quebec First". We are preparing a second edition, which will be at least twice as large as the first. This pamphlet is certainly unique. We shall have occasion to describe it more fully in a subsequent report.

We prepared **routings** describing, especially for American tourists, certain improved highways in the Province, amongst others the Rouse's Point-Montreal, Montreal-Sherbrooke, Derby Line-Sherbrooke, Sherbrooke-Quebec and Sherbrooke-Montreal highways. These routings not only give distances between each point but also interesting notes on every parish or village on them. Printed on cards of convenient size, these routings were distributed by the thousand at the boundary. We intend to print a card for every highway in the Province.

We distributed thousands of other publications which would be too long to enumerate in this Review. All contributed to advertise the Province and its wonderful attractions, and to bring tourists.

Exhibitions.—We had an exhibit and a representative at the **International Poultry Congress** held in Ottawa on July 26, 27 and 28. We were also represented at the **International Travel Exhibition** held at Chicago from November 21 to 26. Both these exhibitions were visited by hundreds of thousands, and it was deemed expedient to advertise the Province of Quebec therein.

At the former exhibition we distributed 25,000 highway maps, 10,000 pamphlets, "Quebec, the French Canadian Province," 10,000 copies of a special edition of the Bulletin and a number of other publications.

At the latter, we distributed 20,000 highway maps, 4,000 pamphlets "Quebec," and 15,000 calendars.

All this advertising assuredly brought results.

The Motorcade.—This tourist event cannot be passed over. "Motorcade" is the name given to a transcontinental tour organized last summer by the **Atlanta Journal**, of Atlanta, Georgia, with the assistance of the **Nomad**, a New York magazine, and the active co-operation of the Quebec Roads Department.

The object of this tour was to inaugurate the Appalachian Scenic Highway, connecting the Gulf of Mexico with Quebec, via New Orleans, Louisiana, and Tampa, Florida, passing by Atlanta, Georgia, Ashville, North Carolina, and then crossing Virginia, Pennsylvania and New York, reaching Montreal and Quebec by the King Edward and Montreal-Quebec highways. The Appalachian Scenic Highway covers a distance of about 2,000 miles.

La Motorcade, composée de 75 automobiles et comprenant de hauts personages de chacun des états traversés, quitta Atlanta le 5 septembre, arriva à Montréal le 12 septembre, en repartit le 14 et fut 2 jours à Québec, d'où elle se dispersa le 16.

L'Appalachian Scenic Highway Association tint sa convention annuelle à Québec même. La province de Québec fait partie de cette association et y est représentée par le sous-ministre de la voirie, qui en est le vice-président canadien.

En plus d'avoir permis à nos visiteurs de faire connaissance avec la province de Québec, la Motorcade a fait gratuitement à la province de Québec une publicité d'une valeur incalculable. Pendant cinq mois, le nom de Québec fut à l'affiche dans tous les journaux des villes situées sur le parcours de la route, ainsi que dans nombre de revues et de journaux des états environnants. La Motorcade fut un événement tout à fait nouveau genre et captiva, à un moment donné, l'attention de millions de lecteurs.

L'AMÉLIORATION DES HÔTELS

Si nous voulons garder notre clientèle de touristes, et surtout l'augmenter, il est de première importance de loger et de nourir convenablement nos hôtes. Les campagnes les plus reculées sont maintenant pourvues de bonnes routes. Les touristes affluent dans la province. Les touristes reviendront ou ne reviendront pas, suivant qu'ils auront été bien ou mal reçus. S'ils ne se sont pas trouvés bien reçus, non seulement ils iront ailleurs à l'avenir, mais ils nous feront une réclame négative qui annulera l'effet de notre publicité et qui réduira les bénéfices de nos routes et de nos attraits sans nombre.

L'hôtellerie est une des bases de l'industrie du tourisme. Pas de bons hôtels, pas de touristes, ou du moins une affluence considérablement réduite.

Inutile donc de chercher à organiser le tourisme sans s'occuper des hôtels—surtout des hôtels de campagne.

Le ministère de la voirie eût certainement compromis le résultat de son travail s'il les eût négligés.

Inventaire des hôtels de la province—Nous avons commencé par faire en 1926 un inventaire de tous les hôtels de la province. Les renseignements obtenus sur chaque hôtel, très détaillés et très complets, nous ont donné une idée exacte de la situation de l'hôtellerie et nous ont permis de savoir ce que nous aurions à faire pour l'améliorer.

Service d'amélioration des hôtels—Nous avons ensuite fondé dans le département un service de l'amélioration des hôtels. L'inspection officielle des hôtels étant déjà sous la juridiction d'un autre département, nous ne pouvions nous substituer à ce département. Notre service devait donc être d'une nature spéciale, c'est-à-dire qu'il devait s'adresser à la bonne volonté et à l'esprit de progrès des propriétaires d'hôtels, n'avoir rien de coercitif et être basé sur la coopération de part et d'autre.

Après avoir retenu les services de personnes expertes en matière d'hôtellerie, nous offrîmes nos services aux propriétaires désireux d'améliorer leurs établissements.

On trouvera, au chapitre 15, la liste des hôtels qui ont profité de notre offre et reçu la visite de nos conférencières. Cette liste est considérable pour une première année. Il reste évidemment encore beaucoup à faire, mais le début est de bon augure.

The Motorcade, consisting of 75 automobiles and including distinguished persons from every State crossed, left Atlanta on September 5, reached Montreal on September 12, leaving Montreal on the 14th. It remained six days in Quebec, whence it disbanded on the 16th.

The Appalachian Scenic Highway Association held its annual convention at Quebec. The Province of Quebec forms part of this Association and is represented therein by the Deputy Minister of Roads, who is the Canadian Vice-President.

Besides enabling our visitors to become acquainted with the Province of Quebec, the Motorcade proved an invaluable advertisement for the Province. During five months the name of Quebec stood out in all newspapers in the cities along the route of the Motorcade, and in a number of magazines and papers in the surrounding States. The Motorcade was an altogether unprecedented event, and for a time captured the attention of millions of readers.

HOTEL IMPROVEMENT

If we wish to keep our tourists, and especially to increase their number, we must perforce provide them with suitable board and lodging. The remotest country districts now have good roads. Tourists flock to the Province. According as they are well received or not, tourists will return or not. If they are not well received, they will not only go elsewhere but will spread unfavourable reports which will offset our advertising, our good roads and many attractions.

Hotels are an important factor in tourist traffic. No good hotels, no tourists, or at least a much reduced influx. Hence it is useless to organize tourist traffic regardless of hotels, especially of country hotels.

The Roads Department would certainly have compromised the result of its efforts if it had overlooked them.

Inventory of hotels.—In 1926 we began by making a thorough inventory of all the hotels in the Province. Detailed and complete information regarding every hotel revealed the exact condition of hotels, and showed what was required to improve them.

Hotel improvement service.—The Department then founded a hotel improvement service. The official inspection of hotels being already controlled by another department, we could not substitute ourselves to that department. Hence our service had to be of a special nature. It had to appeal to the good will and progressiveness of hotel proprietors, avoid coercion and be based on mutual co-operation.

After retaining the services of experts in hotel matters, we offered to assist proprietors anxious to improve their establishments.

See Chapter 15 the list of hotels which availed themselves of our offer, and were visited by our lecturers. It is a long list for the first year. There is still much to do, but the start is satisfactory.

Nature de notre service—Notre conférencière—terme que nous employons à défaut d'un meilleur—n'est pas une inspectrice d'hôtel. C'est une personne qui connaît à fond l'industrie hôtelière, qui ne va pas dans un établissement pour critiquer et pour trouver à redire sur tel ou tel service, mais qui met ses connaissances à la disposition du propriétaire, qui le renseigne, qui le conseille et qui l'aide à opérer les transformations qui s'imposent. N'ayant aucune sanction, notre département se fie sur le jugement, l'esprit de progrès et le sens pratique de ceux qui nous demandent de les aider.

Une fois rendue dans un hôtel, notre conférencière ne se borne pas à un service. Elle s'occupe de tout, elle voit aux chambres, à la salle à dîner, à la cuisine, aux communs, aux alentours de l'hôtel, elle a l'oeil sur les choses importantes et sur les infimes détails, elle met elle-même la main à l'ouvrage et elle passe un, deux, et au besoin trois jours dans le même établissement.

Le but du département n'est pas de faire faire des dépenses aux propriétaires d'hôtels. Au contraire, dans plus d'un service il conseille l'économie. Il a surtout en vue la propreté dans les divers services de l'hôtel, un confort raisonnable, une cuisine simple et bien préparée. Le voyageur recherche rarement le luxe, lequel serait d'ailleurs déplacé dans une campagne.

Publications à l'usage des hôtels—Afin de soutenir le travail de nos conférencières, nous avons publié le printemps dernier deux ouvrages spécialement dédiés aux propriétaires d'hôtels.

"L'Hôtellerie Moderne", brochure de 60 pages, décrit les différents services d'une hôtellerie de campagne, et énumère les choses essentielles à chaque service. Bien illustrée, attrayante, cette brochure a été favorablement accueillie. Elle fournit des renseignements d'application facile et peut à elle seule contribuer à l'amélioration de maints établissements.

"La Bonne Cuisine Canadienne" est un traité complet d'art culinaire. Ce livre de 176 pages, illustré de 10 hors-textes en couleurs, d'apparence artistique, le premier du genre qui ait été publié dans la province, contient tous les services d'un repas à partir des hors-d'oeuvre jusqu'aux desserts. Les descriptions y sont claires, les recettes nombreuses et bien ordonnées. Ce livre constitue pour ainsi dire le vademecum du cordon-bleu. Tous les hôtels ont reçu leur exemplaire, et nous en avons fait une distribution libérale dans les foyers de la province.

Cette revue est un court résumé du travail du département. Comme on le voit, il a bien des domaines où exercer son activité. Nulle entreprise, peut-être, n'a autant de problèmes à résoudre et n'a autant besoin de coopération de la part du public. La voirie est une entreprise nationale, à laquelle chaque citoyen de la province doit s'intéresser activement. Cet intérêt peut se manifester soit en appuyant les efforts du département s'ils sont bien dirigés, soit en faisant de la critique constructive si l'on croit cette critique nécessaire. Ces manifestations d'intérêt sont ce que nous appelons la coopération. C'est pour la rendre possible—dans l'intérêt de la voirie—que nous mettons sous les yeux du public les faits et les chiffres contenus dans la présente revue.

Nature of our service.—Our lecturer—a term used for the want of a better one—is not a hotel inspector. She is a person thoroughly versed in hotel matters, who does not enter an establishment to criticize such and such a service, but who puts her experience at the proprietor's disposal, gives him information and advice, and helps him to effect the required transformation. Our Department imposes no penalties but relies on the judgment, progressiveness and practical sense of those who apply for assistance.

On entering a hotel, our lecturer does not confine herself to one service. She looks into everything: the rooms, the dining hall, the kitchen, the bath rooms and the surroundings; she has an eye to the minutest as well as to the most important details. She even takes a hand in the work, and spends one, two or three days in the same establishment, if necessary.

The object of the Department is not to put hotel proprietors to expense. On the contrary, it advises economy in many a service. It aims at cleanliness in the various hotel services, reasonable comfort and plain and well prepared cooking. The traveler seldom seeks luxury, which would be out of place in the country.

Publications for the use of hotels.—To further the efforts of our lecturers, last spring we published two important books for hotel proprietors.

"L'Hôtellerie Moderne."—A 60-page pamphlet, describing the various services of a country hotel and stating the requirements of each service. Well illustrated, attractive, it took well. It furnishes ready information and can be instrumental in improving many establishments.

"La Bonne Cuisine Canadienne" is a complete treatise on cookery. It is a 176-page book, with 10 colored plates, artistic, the first of its kind published in the Province. It describes all the courses in a meal, from side-dishes to desserts. The descriptions are clear, the recipes numerous and well arranged. It is the good cook's inseparable friend. Every hotel received a copy and it was liberally distributed in the homes of the Province.

This Review is a short summary of the work of the Department. As is seen, its activities are carried out on many fields. No undertaking, perhaps, has so many problems to solve and is so much in need of public co-operation. The good roads movement is of national importance, and every member of the population should show an active interest in it. Such interest can be displayed in various ways, either by supporting the Department's efforts if well directed, or by making constructive criticism when deemed necessary. Both are what we call co-operation. The facts and figures given in this Review aim at creating such co-operation for the best interests of roads.

CHAPITRE II

RÉSUMÉ DES TRAVAUX DE 1927

État au 1er décembre 1927

ENTRETIEN AUX FRAIS DU GOUVERNEMENT

Routes régionales et provinciales.....	3,102.14 milles
Chemins municipaux.....	4,699.14 milles
LONGUEUR TOTALE.....	7,801.28 milles

REVÊTEMENTS PERMANENTS—En milles

	Grandes routes	Chemins municipaux	Longueur totale
Béton bitumineux.....	75.44	0.26	75.70
Béton de ciment.....	11.63	0.12	11.75
Macadam.....	14.96	0.69	15.65
Macadam bitumineux.....	1.17	.....	1.17
LONGUEUR TOTALE.....	103.20	1.07	104.27

CONSTRUCTION—Longueurs terminées en milles

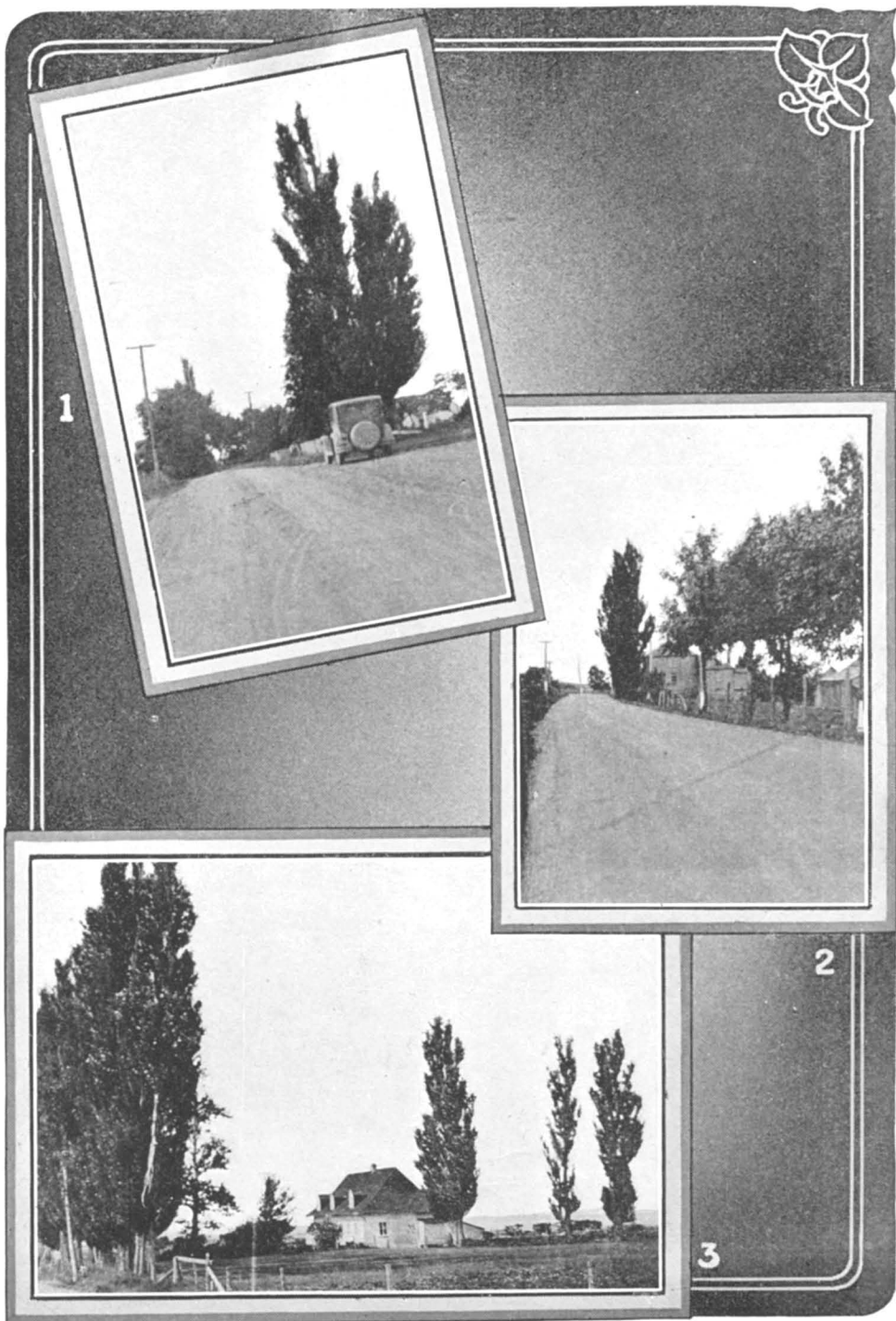
	Grandes routes	Chemins municipaux subventionnés	Chemins municipaux non sub- ventionnés	Total
Sable et glaise.....	.....	47.32	15.77	63.09
Gravier.....	332.61	587.88	289.71	1210.20
Macadam.....	.....	25.86	1.87	27.73
Béton de ciment.....	.....	.....	0.18	0.18
TOTAL.....	332.61	661.06	307.53	1301.20

CHEMINS RESTANT EN CONSTRUCTION AU 1er DÉCEMBRE

Grandes routes.....	106.39 milles
Chemins municipaux.....	80.06 milles
TOTAL.....	186.45 milles

CHEMINS DE TERRE améliorés en 1927 sous la direction
du ministère de la voirie..... 108 milles

PONTS ET PONCEAUX construits en 1927 sous la direc-
tion du ministère de la voirie et subventionnés comme
travaux spéciaux..... 31 milles



LÉVIS-RIMOUSKI

1. Rivière-Ouelle, route du bord de l'eau; 2. St-Roch-des-Aulnaies; 3. Habitation canadienne-française à St-André.

1. Rivière Ouelle, along the St. Lawrence; 2. St. Roch des Aulnaies; 3. French-Canadian house at St. André.

CHAPTER II

SUMMARY OF THE WORK OF 1927

Statement to December 1, 1927

MAINTENANCE AT THE GOVERNMENT'S EXPENSE

Provincial and regional highways.....	3,102.14 miles
Municipal roads.....	4,699.14 miles
TOTAL LENGTH.....	7,801.28 miles

PERMANENT PAVEMENTS—In miles

	Main Highways	Municipal roads	Total length
Bituminous concrete.....	75.44	0.26	75.70
Cement concrete.....	11.63	0.12	11.75
Macadam.....	14.96	0.69	15.65
Bituminous macadam.....	1.17	.....	1.17
TOTAL LENGTH.....	103.20	1.07	104.27

CONSTRUCTION—Lengths completed, in miles.

	Main Highways	Municipal roads with subsidies	Municipal roads without subsidies	Total
Sand-clay.....	.....	47.32	15.77	63.09
Gravel.....	332.61	587.88	289.71	1210.20
Macadam... ..	.....	25.86	1.87	27.73
Cement concrete.....	.....	.....	0.18	0.18
TOTAL.....	332.61	661.06	307.53	1301.20

ROADS UNDER CONSTRUCTION ON DECEMBER 1

Main highways.....	106.39 miles
Municipal roads.....	80.06 miles
TOTAL.....	186.45 miles

EARTH ROADS IMPROVED in 1927 under the direction of the Roads Department..... 108 miles

BRIDGES AND CULVERTS built in 1927 under the direction of the Roads Department, and subsidized as special works..... 31

CHAPITRE III

CHAPTER III

LONGUEUR TOTALE DES CHE- MINS RURAUX AMÉLIORÉS

TOTAL LENGTH OF IMPROVED RURAL ROADS

Ensemble des grandes routes et des
chemins municipaux

Main highways and municipal roads
together

État au 1er décembre 1927

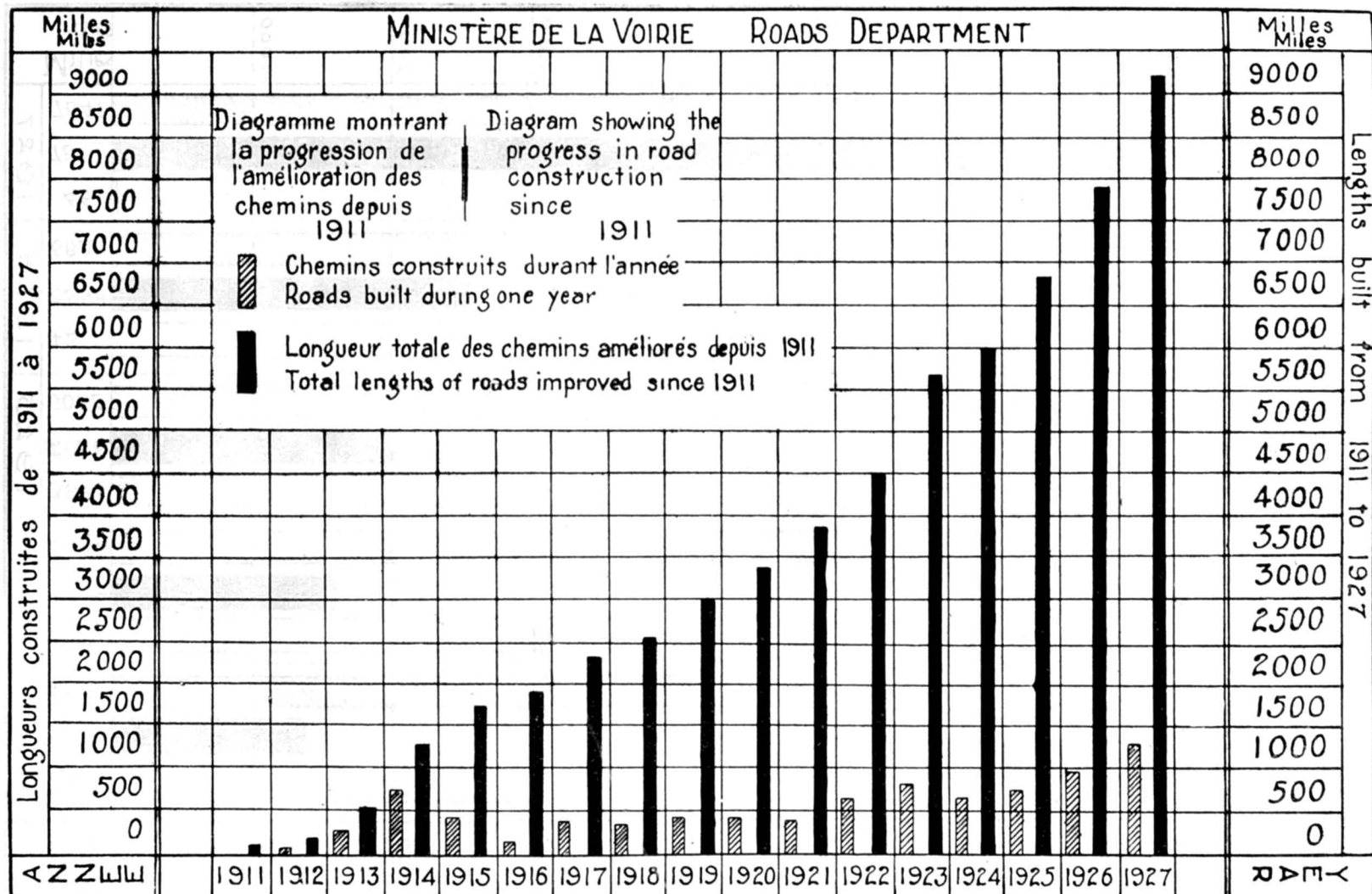
Statement to December 1, 1927

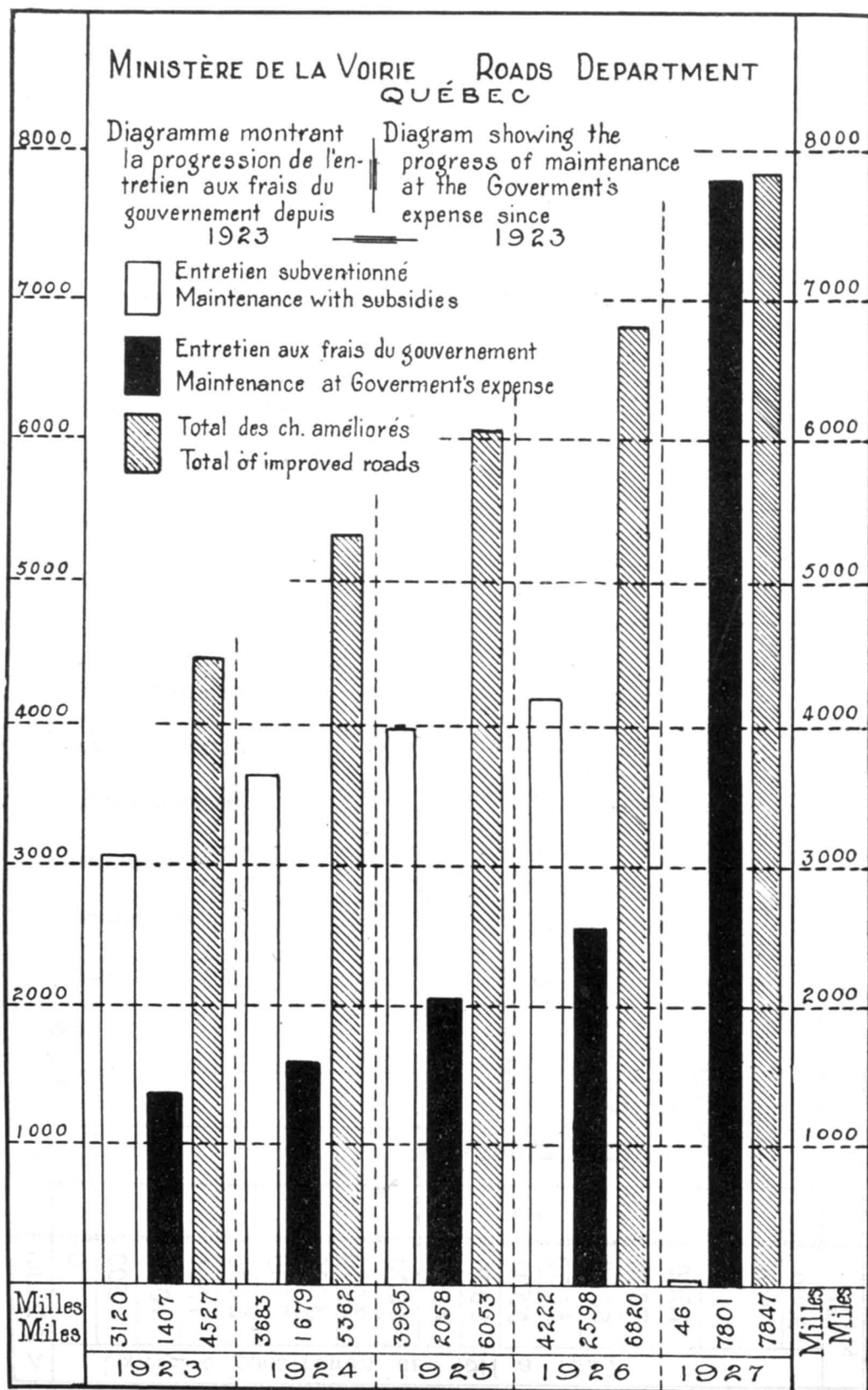
Gravier—Gravel.....	6,887.52 milles—miles
Sable et glaise—Sand-clay.....	296.18 “
Macadam.....	1,507.73 “
Macadam bitumineux—Bituminous macadam.....	191.83 “
Béton de ciment—Cement concrete.....	92.37 “
Béton bitumineux—Bituminous concrete.....	172.61 “

LONGUEUR TOTALE—TOTAL LENGTH.....	9,148.24 { milles miles
-----------------------------------	----------------------------

Cet état sera révisé lors du prochain
inventaire général des chemins, lequel
sera fait le 31 janvier 1928.

The above statement will be revised
by the next general inventory of roads,
to be made January 31, 1928.





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

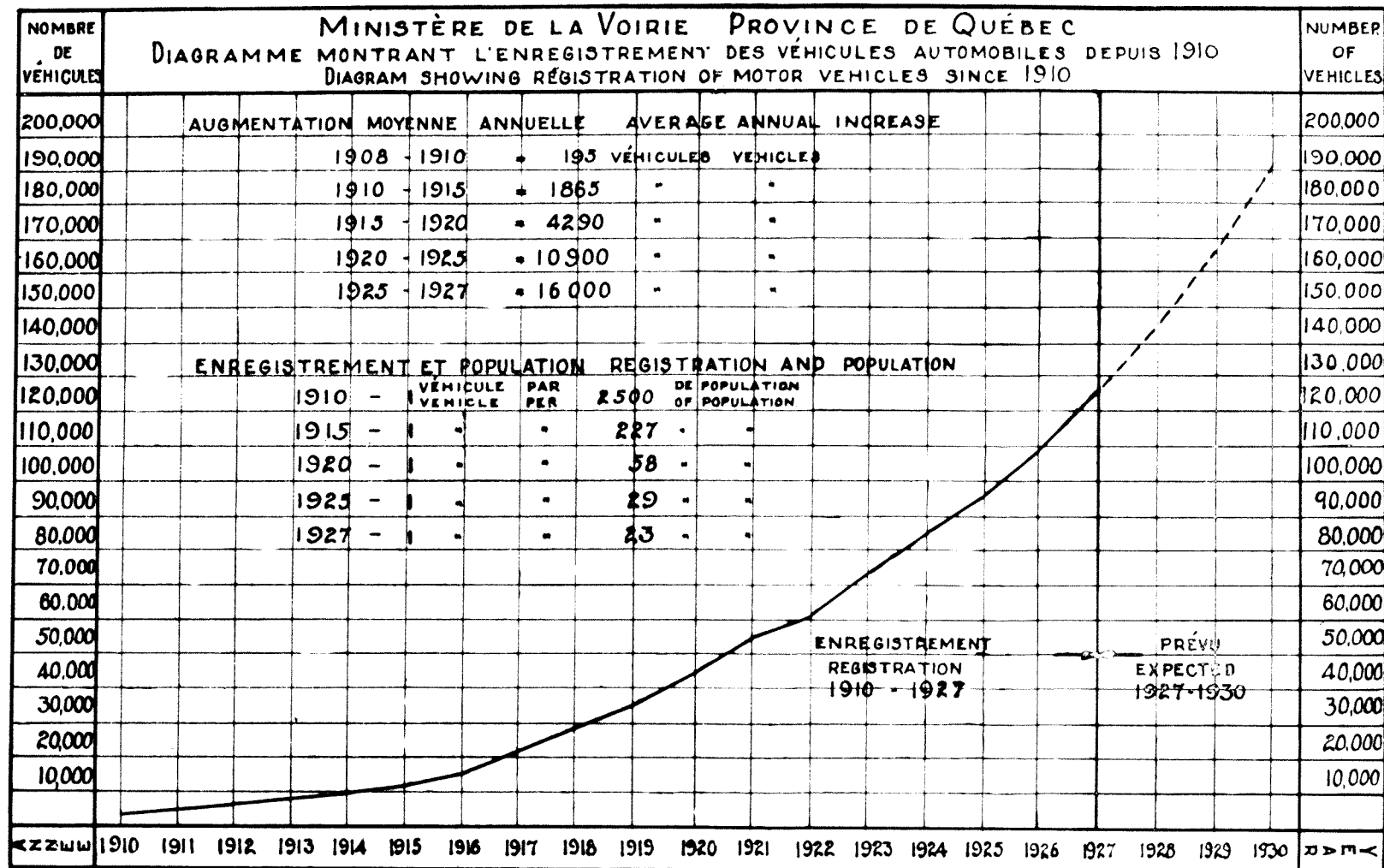
**YEARLY REGISTRATIONS OF
MOTOR VEHICLES IN THE PROV-
INCE OF QUEBEC SINCE 1907**

Année — Year	Automobiles de promenade — Touring cars	Taxis	Autobus — Auto-busses	Motocyclettes — 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	75,218	5,726	307	2,083	14,174	97,418
1926	88,517	6,135	373	2,084	14,902	107,994
1927	95,447	6,595	451	2,134	17,116	121,743

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

N.-B.—Les chiffres pour 1927 sont à la date du 10 septembre.

N.B.—The figures for 1927 show the registrations on September 1.





Route du tour de l'île d'Orléans—Ste-Famille

Road around Orléans Island—Ste. Famille

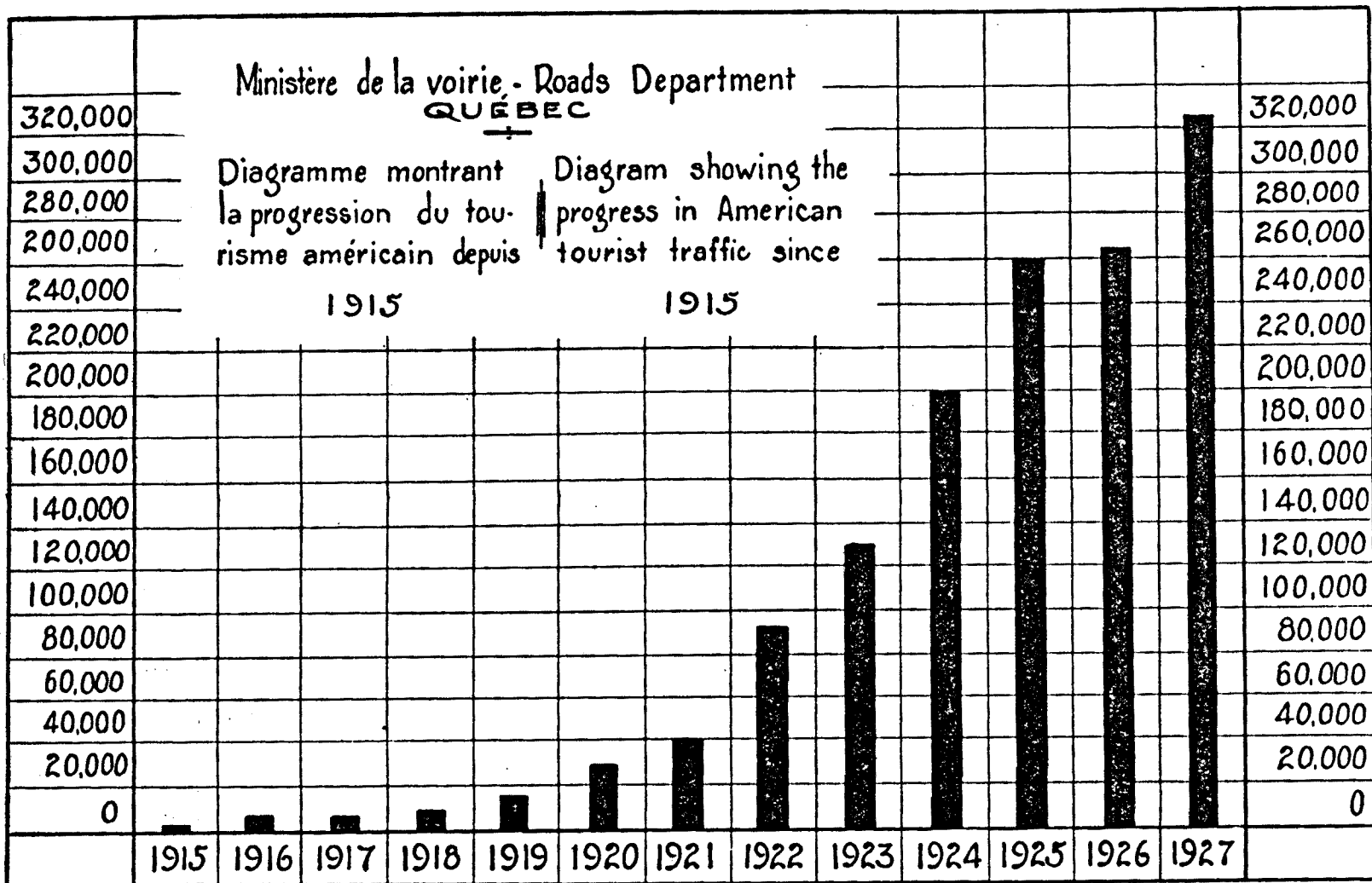
STATISTIQUES SUR LE TOURISME AMÉRICAIN DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC

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 1916 à 1927.

Number of touring automobiles which crossed the lines at
different points of the Province, from 1916 to 1927.

Ports d'entrée — Entering port	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927 Nov. 15
St-Armand.....	215	227	156	240	688	1,020	2,428	4,325	8,614	12,316	4,805	7,586
Abercorn.....	200	154	193	647	2,379	3,303	4,875	8,359	12,656	12,986	1,305	22,0 6
Armstrong.....	391	648	940	1,700	2,570	2,674	3,247	6,182	7,200	8,306	9,212	11,629
Hemmingford.....	43	59	130	174	305	462	1,168	1,315	1,490	4,392	7,889	5,554
Standhope.....	456	381	377	580	1,072	1,473	2,224	3,091	11,114	16,655	18,821	21,675
Dundee.....	463	710	798	1,275	2,110	3,537	4,016	5,990	7,917	11,692	11,141	10,648
Rock Island.....	1,933	2,132	1,900	3,650	4,416	5,929	38,943	39,179	66,788	47,794	43,857	54,114
Lacolle.....	3,020	4,055	3,491	7,668	15,960	18,424	25,963	39,012	41,717	15,273	42,226	50,179
Noyan Jct.....	16	17	14	24	216	340	766	1,105	1,654	4,588	5,215	9,177
Mansonville.....	234	233	169	147	158	171	890	1,645	1,245	747	792	1,031
Trout River.....	610	811	1,009	2,110	2,300	4,600	3,280	7,000	14,940	21,240	25,241	22,794
Beebe Jct.....	.....	.....	.....	.....	33	24	882	941	1,423	1,618	2,036	7,144
Highwater.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,461	8,564	11,258	29,750	16,948	17,488
Athelstan.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	649	1,064	1,078	159	136
Lacolle Jct. (Cantic).....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90	713	28,939	3,272	5,737
Cummins Mills.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,652	2,700	6,154	5,177	6,978
Clarenceville.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,515	610	11,869	2,636
Phillipsburg.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13,991	30,245	36,811
Rtes Montréal-Toronto et Montréal-Ottawa (high- ways).....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,000	21,830	25,638	25,638
TOTAL.....	7,581	7,427	9,177	18,105	31,918	41,957	95,163	130,099	199,008	259,959	265,848	320,041



CHAPITRE IV

CHAPTER IV

RÉSEAU DES GRANDES ROUTES DE LA PROVINCE DE QUEBEC

QUEBEC MAIN TRUNK HIGH- WAYS SYSTEM

État au 1er décembre 1927

Statement on December 1, 1927

NOM DE LA ROUTE No 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	188.01	.....	.....
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.....	113.26	113.26	.....	.....
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	54.24	4.00	2.67
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	89.23	.....	4.44
30 Hull-Maniwaki-Mont-Laurier..	120.14	96.43	5.63	18.08
31 Rimouski-Matapédia.....	115.18	115.18	.....	.....
32 St-Hyacinthe-Melbourne.....	46.42	37.78	4.79	3.85
33 Rawdon-l'Assomption.....	28.42	28.42	.....	.....

No — 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
34 Victoriaville-Woburn.....	87.32	86.32	.....	1.00
35 Charlemagne-St-Eustache.....	24.38	18.29	.....	6.09
36 Beauharnois-St-Jean.....	47.30	41.33	.....	5.97
37 Drummondville-Annaville.....	27.33	27.33	.....	.....
38 St-Hyacinthe-St-Germain.....	31.11	16.81	13.09	1.21
39 Waterloo-Newport.....	31.06	31.06	.....	.....
40 Marieville-Cowansville.....	28.69	28.69	.....	.....
41 Victoriaville-Ste-Angèle.....	35.60	35.60	.....	.....
42 Grande Baie-St-Bruno.....	46.15	46.15	.....	.....
43 Tour du lac St-Jean.....	149.30	124.14	2.50	22.66
44 Rimouski-Ste-Anne-des-Monts..	96.53	81.26	4.00	11.27
TOTAL.....	3,100.08	2,968.40	33.92	97.76

ADDITIONS AU RÉSEAU DES GRANDES ROUTES

ADDITIONS TO THE MAIN TRUNK HIGHWAYS SYSTEM

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
Tour de l'île de Montréal.....	25.97	25.97	.....	.....
Vaudreuil-Pointe-Fortune.....	25.91	25.91	.....	.....
Joliette-Berthier.....	16.02	16.02	.....	.....
Joliette-St-Côme.....	54.43	14.08	.....	40.35
Buckingham-Mont-Laurier.....	96.00	35.00	16.00	45.00
Lachute-St-Jovite.....	49.42	22.62	3.00	23.80
Lachute-Ste-Agathe.....	42.00	21.13	3.10	17.67
Joliette-Lachute.....	58.25	28.36	6.54	23.35
Louiseville-St-Alexis.....	23.37	6.74	4.86	11.77
St-Georges-Lac-Megantic.....	45.75	26.26	.....	19.49
Birchton-Beecher Falls.....	31.76	30.39	.....	1.37
Victoriaville-Drummondville.....	23.00	14.14	.....	8.86
Ste-Anne-des-Monts-Gaspé.....	157.00	119.11	22.40	15.49
Matapédia-Gaspé.....	27.04	160.29	11.86	44.89
Senneterre-La Reine.....	139.00	100.00	.....	39.00
TOTAL.....	1004.92	646.12	67.76	291.04

ENTRETIEN

MAINTENANCE

CHAPITRE V

ENTRETIEN DES ROUTES RÉGIONALES ET PROVINCIALES EN 1927

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

CHAPTER V

MAINTENANCE OF PROVINCIAL AND REGIONAL HIGHWAYS IN 1927

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					
	Gravier — Gravel	Macadam	Mac. bit. — Bit. mac.	Béton — Concrete	Béton bit. — Bit. concrete	Total
1. Montréal-Sherbrooke.....	56.09	1.42	1.29	18.50	13.74	91.04
2. Montréal-Québec.....	.....	85.13	11.34	12.77	52.07	161.31
3. Lévis-Saint-Lambert.....	53.15	99.61	4.83	11.15	0.33	169.07
4. Montréal-Malone.....	0.29	39.03	7.79	1.40	.....	48.51
5. Beauce-Jonction-Sherbrooke.....	85.45	6.58	0.63	.....	.....	92.66
6. Lévis-Rimouski.....	172.88	7.33	1.28	.....	.....	181.49
7. Beauceville-Sherbrooke.....	91.19	.....	.....	.....	0.06	91.25
8. Montréal-Ottawa via Hull.....	83.80	22.78	6.07	.....	.....	112.65
9. Edouard VII.....	.....	29.16	5.03	0.32	4.36	38.87
10. Lévis-Sherbrooke.....	114.61	9.15	1.21	0.70	0.10	125.77
11. Montréal-Mont-Laurier.....	142.85	3.82	.....	5.76	0.19	152.62
12. Saint-Hyacinthe-Rougemont.....	14.81	.....	.....	.....	.....	14.81
13. Sherbrooke-Derby Line.....	27.23	3.03	.....	.....	2.18	32.44
14. Montreal-Rouse's Point via St-Jean.	20.46	13.20	.....	0.32	.....	33.98
15. Québec-Saint-Siméon.....	84.08	19.91	0.30	1.42	4.10	109.81
16. Richmond-Yamaska.....	34.97	0.86	0.02	.....	.....	35.85
17. Hull-Aylmer.....	0.50	.....	.....	.....	4.30	4.80

Longueur entretenue en milles

Length maintained in miles

No. et nom de la route — No. and name of Highway	Longueur entretenue en milles — Length maintained in miles					
	Gravier — Gravel	Macadam	Mac. bit. — Bit. mac.	Béton — Concrete	Béton bit. — Bit. concrete	Total
18. Rivière-du-Loup-Edmundston	65.07	.....	.....	.....	.....	65.07
19. Trois-Rivières-Grand'Mère . . . . .	.....	14.79	5.34	0.53	.....	20.66
20. Montréal-Valleyfield . . . . .	.....	28.23	3.81	1.87	.....	33.91
21. Joliette-Saint-Jacques	7.13	0.98	.....	.....	.....	8.11
22. Sherbrooke-Norton-Mills	27.28	.....	.....	.....	.....	27.28
23. Lévis-Jackman	75.25	13.80	.....	.....	.....	89.05
24. Saint-Georges-Lac-Frontière	47.07	.....	.....	.....	.....	47.07
25. Saint-Vallier-Saint-Camille	45.06	.....	.....	.....	.....	45.06
26. Lacolle-Knowlton	37.02	8.97	1.54	.....	.....	47.53
27. Montréal-Toronto	7.25	9.18	26.18	.....	0.61	43.22
28. Iberville-St. Albans	8.13	19.85	.....	.....	.....	27.98
29. Aylmer-Chapeau	62.97	2.38	.....	.....	.....	65.35
30. Hull-Maniwaki-Mont-Laurier	13.42	5.53	.....	.....	.....	18.95
31. Rimouski-Matapédia	115.96	.....	.....	.....	.....	115.96
32. St-Hyacinthe-Melbourne	33.90	.....	.....	0.38	.....	34.28
33. Rawdon-L'Assomption	21.88	6.52	.....	.....	.....	28.40
34. Victoriaville-Woburn	63.66	1.87	.....	.....	.....	65.53
36. Beauharnois-St-Jean	25.52	15.45	.....	.....	.....	40.97
37. Drummondville-Annaville	27.56	.....	.....	.....	.....	27.56
39. Waterloo-Newport	29.16	1.90	.....	.....	.....	31.06
40. Marieville-Cowansville	30.62	0.19	.....	.....	.....	30.81
41. Victoriaville-Ste-Angèle	30.59	.....	.....	1.26	.....	31.85
42. Grande-Baie-St-Bruno	39.06	.....	1.49	.....	.....	40.55
43. Tour du Lac St-Jean	98.19	15.45	.....	.....	.....	113.64
44. Rimouski-Ste-Anne-des-Monts	113.39	.....	.....	0.45	.....	113.84

No et nom de la route — No. and name of Highway	Longueur entretenue en milles — Length maintained in miles					
	Gravier — Gravel	Macadam	Mac. bit. — Bit. mac.	Béton — Concrete	Béton bit. — Bit. concrete	Total
Vaudreuil-Pointe-Fortune. ....	.....	25.91	.....	.....	.....	25.91
Laprairie-Hemmingford. ....	.....	22.93	0.60	.....	.....	23.53
St-Hyacinthe-Beloeil-Montréal.	7.75	10.51	1.75	.....	.....	20.01
Magog-Coaticook.	24.51	0.45	0.50	0.01	.....	25.47
Iberville-Farnham-Frelighsburg.	28.93	1.45	.....	.....	.....	30.38
Tour de l'Île de Montréal. ....	.....	23.23	5.62	.....	0.40	29.25
Tour de l'Île Jésus. ....	.....	26.55	7.31	.....	.....	33.86
Joliette-Berthierville.	13.92	3.39	.....	.....	.....	17.31
Matapédia-Gaspé.	31.71	.....	.....	.....	.....	31.71
Ste-Croix-Dosquet.	3.50	11.37	.....	.....	.....	14.87
Senneterre-La Reine.	139.22	.....	.....	.....	.....	139.22
Total.	2,257.04	611.89	93.93	56.84	82.44	3,102.14

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.

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 within the limits of cities and towns of or over 5,000 inhabitants.

CHAPITRE VI

ENTRETIEN AUX FRAIS DU GOUVERNEMENT

Liste des municipalités où le département de la voirie entretient aux frais du gouvernement certains chemins améliorés.

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

SG = sable et glaise; G = gravier; M = macadam; MB = macadam bitumineux; B = béton; BB = béton bitumineux.

Les longueurs sont en milles.

CHAPTER VI

MAINTENANCE AT THE GOVERN- MENT'S EXPENSE.

List of municipalities where certain improved roads are maintained by the Roads Department, at the Government's expense.

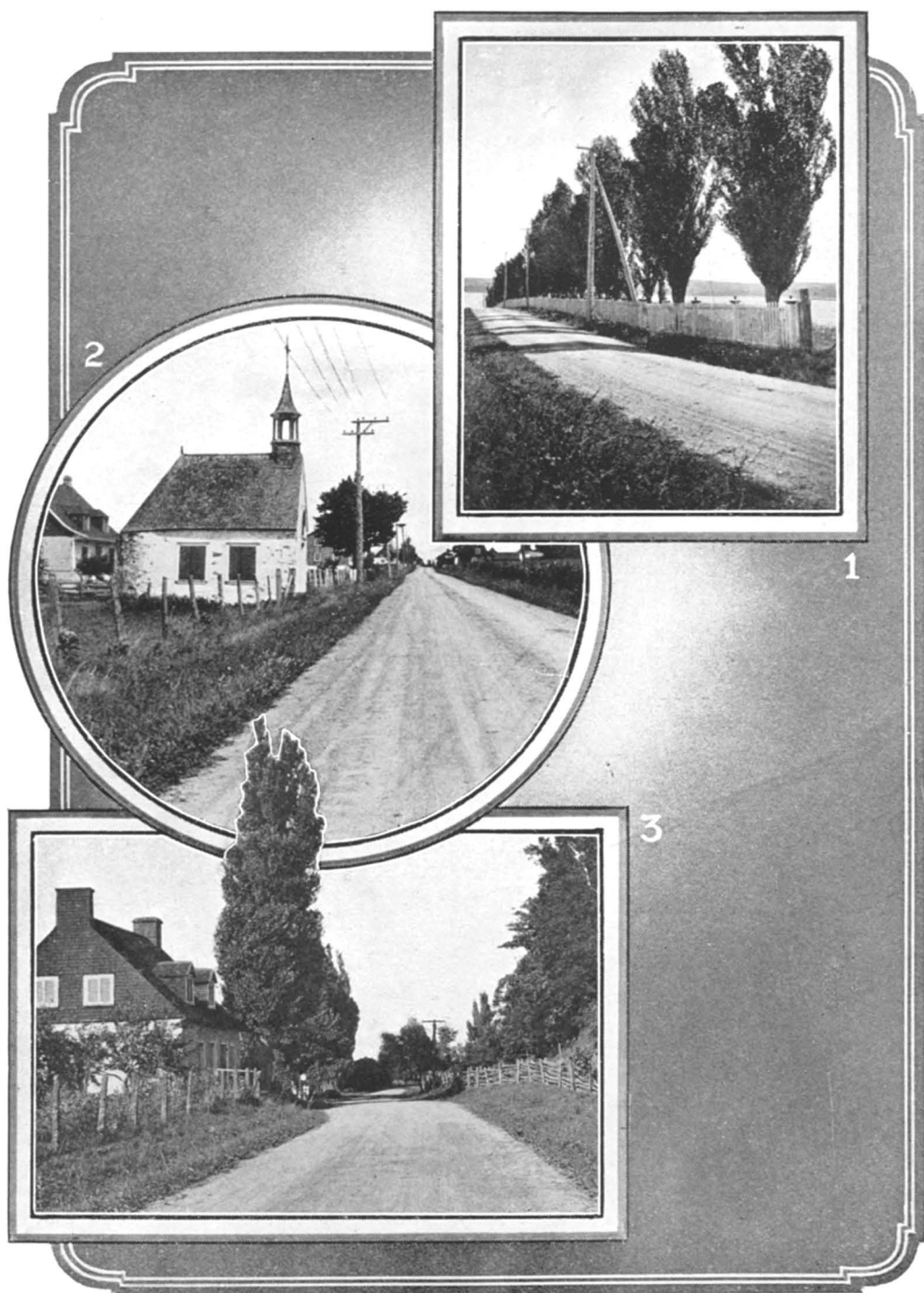
p = parish; v = village; t = township.

SC = sand clay; G = gravel; M = macadam; MB = bituminous macadam; C = concrete; BC = bituminous concrete.

The lengths are in miles.

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length		Longueur totale — Total length
COUNTY and MUNICIPALITY		Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	
ABITIBI				
La Reine.....	G	5.33	....	5.33
St-Jacques-Dupuy.....	G	8.00	....	8.00
La Sarre, c (t).....	G	12.66	....	12.66
Royal-Rousillons, c (t).....	G	9.33	....	9.33
Macamic, v.....	G	1.33	....	1.33
Authier.....	G	10.50	....	10.50
Privat, c. (t).....	G	7.33	....	7.33
Launay, c. (t).....	G	10.83	....	10.83
Trécesson, c. (t).....	G	12.33	....	12.33
Dalquier & Figuery Est, c. (t).	G	6.17	....	6.17
Dalquier & Figuery-O., c. (t) .	G	6.00	....	6.00
Amos, ville (town).....	G	1.50	....	1.50
Landrienne, c. (t).....	G	13.50	....	13.50
Barraute et Piedmont.....	G	15.50	....	15.50
Carpentier et Courville.....	G	13.58	....	13.58
Senneterre-Ouest c. (t).....	G	5.33	....	5.33
ARGENTEUIL				
Chatham, c. (t).....	G	10.94	19.03	29.97
Grenville, v.....	M	....	3.93	3.93
Grenville & Augmentation...	G	11.14	0.81	11.95
Mille-Iles.....	G	....	0.54	0.54
Morin, Part.Sud-S.Part,c (t).	G	....	11.31	11.31
Carillon, v.....	G	....	1.20	1.20
Gore, C. (t).....	G	....	2.66	2.66
St-Jérusalem, p.....	G	5.06	12.92	17.98

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
ARGENTEUIL (suite—con.)				
St-Jérusalem, p.	M	1.48	1.51	2.99
St-André, p.	G	....	5.95	5.95
Lachute, ville (town).....	G	....	0.11	0.11
Lachute, ville (town).....	MB-BM	1.33	3.65	4.98
Calumet, v.	G	2.03	....	2.03
ARTHABASKA				
St-Louis-de-Blandford, p.	G	....	4.95	4.95
Ste-Victoire, p.	G	7.44	10.59	18.03
St-Albert, p.	G	....	7.88	7.88
Stanford, c. (t).....	G	7.95	16.64	24.59
St-Norbert, p.	G	....	6.98	6.98
Chesterville, v.	G	1.43	0.46	1.89
Ste-Anne-du-Sault, p.	G	....	3.78	3.78
Arthabaskaville.....	G	0.59	2.12	2.71
Arthabaskaville.....	M	2.14	....	2.14
Princeville.....	G	1.57	1.33	2.90
Chester-Ouest, c. (t).....	G	7.09	2.46	9.55
St-Valère, p.	G	9.41	1.11	10.52
Chénier.....	G	....	3.52	3.52
Daveluyville, v.	G	....	0.98	0.98
Maddington, c. (t).....	G	....	6.08	6.08
St-Rosaire, p.	G	....	2.90	2.90
Warwick, c. (t).....	G	7.99	8.31	16.30
Warwick, v.	G	....	0.57	0.57
Warwick, v.	M	1.64	0.91	2.55
Ste-Elisabeth-de-Warwick, p.	G	....	2.68	2.68
St-Christophe, p.	G	6.49	0.96	7.45
Victoriaville, ville (town).....	G	0.54	7.60	8.14
Victoriaville, ville (town).....	B-C	1.96	1.85	3.81
Victoriaville, ville (town).....	BB-BC	....	0.17	0.17
BAGOT				
Acton Vale, ville (town).....	G	1.38	1.96	3.34
Acton Vale, ville (town).....	M	....	0.17	0.17
Ste-Christine, p.	G	3.91	0.57	4.48
St-Dominique, p.	G	6.26	7.67	13.93
St-Dominique, v.	G	1.06	1.17	2.23
St-Hélène, v.	G	....	1.09	1.09
St-Liboire, p.	G	5.97	0.88	6.85
St-Liboire, v.	G	1.00	0.95	1.95
St-Nazaire-d'Acton, p.	G	....	3.58	3.58
St-Pie, p.	G	....	7.02	7.02
St-Pie, v.	G	....	1.54	1.54



Vues de la route du tour de l'île d'Orléans:
1. St-Laurent; 2. St-Pierre; 3. Ste-Famille.

Around Orléans Island: 1. St. Laurent; 2. St.
Pierre; 3. Ste. Famille.

COMTE ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
BAGOT (suite—con.)				
St-Pie, v.	M	....	1.40	1.40
St-Simon, p.	G	....	3.71	3.71
St-Théodore-d'Acton, p.	G	....	0.31	0.31
Upton, v.	G	1.86	....	1.86
Upton, v.	M	....	2.61	2.61
St-André-d'Acton p.	G	7.87	2.08	9.95
St-Ephrem-d'Upton, p.	G	1.37	....	1.37
St-Hugues, p.	M	....	1.53	1.53
St-Hugues, v.	G	....	1.14	1.14
St-Hugues, v.	M	....	0.61	0.61
St-Hugues, v.	B-C	....	0.93	0.93

BEAUCE				
L'Enfant-Jésus, p.	G	5.67	1.23	6.90
L'Enfant-Jésus, v.	G	....	0.57	0.57
St-Benoît-Labre, p.	G	....	7.36	7.36
St-Elzéar, p.	G	....	1.18	1.18
St-Ephrem-de-Tring, v.	G	0.52	0.77	1.29
St-Georges-Est, v.	G	1.46	1.71	3.17
St-Joseph, p.	G	6.68	3.71	10.39
Ste-Marie, p.	G	6.91	0.73	7.64
St-Martin, p.	G	....	8.37	8.37
St-Victor, v.	G	0.39	0.48	0.87
Aubert-Gallion.	G	12.54	2.36	14.90
Linrière, v.	G	1.13	0.24	1.37
Shenley, c. (t)	G	....	7.73	7.73
Shenley, c. (t)	M	....	0.39	0.39
St-Côme-de-Kennebec, p.	G	9.72	3.09	12.81
St-Ephrem-de-Tring.	G	7.16	2.48	9.64
St-Joseph, v.	G	0.39	0.42	0.81
St-Joseph, v.	M	0.87	....	0.87
St-François, p.	G	15.02	2.18	17.20
St-Pierre-de-Broughton, p.	G	0.07	5.91	5.98
Beauceville, ville (town)	G	0.28	2.13	2.41
Beauceville, ville (town)	M	1.75	1.57	3.32
Ste-Ange, p.	G	....	5.28	5.28
Metgermette-Nord, c. (t)	G	....	9.19	9.19
St-Victor-de-Tring, p.	G	5.86	1.95	7.81
Sts-Marie, v.	M	1.68	0.28	1.96
Sacré-Coeur-de-Jésus, v.	G	1.62	1.95	3.57
Metgermette-Nord-North, Part. N.-N. Part, c. (t)	G	....	1.92	1.92
Linrière, c. (t)	G	5.67	....	5.67
Sacré-Coeur-de-Jésus, p.	G	6.58	....	6.58

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
BEAUCE (suite—con.)				
St-Frédéric, p.	G	9.49	....	9.49
St-Théophile, p.	G	8.35	....	8.35
Tring-Jonction, v.	G	1.24	1.06	2.30
BEAUHARNOIS				
St-Timothée, v.	M	1.41	0.46	1.87
St-Louis-de-Gonzague, p.	G	....	0.53	0.53
St-Louis-de-Gonzague, p.	M	....	17.72	17.72
Beauharnois, ville (town)	M	1.17	0.87	2.04
St-Clément, p.	M	....	3.35	3.35
St-Stanislas-de-Kostka, p.	G	....	0.33	0.33
St-Stanislas-de-Kostka, p.	M	....	17.30	17.30
St-Stanislas-de-Kostka, p.	B-C	....	0.67	0.67
Ste-Cécile, v.	M	....	0.71	0.71
Nouveau-Salaberry, v.	G	....	0.60	0.60
Nouveau-Salaberry, v.	M	0.69	5.48	6.17
Maple-Grove, ville (town)	MB-BM	2.09	0.04	2.13
Ste-Cécile, p.	M	....	5.96	5.96
Ste-Cécile, p.	B-C	....	0.09	0.09
Lac-St-Louis, v.	M	4.15	....	4.15
St-Etienne-de-Beauharnois, ..	G	....	1.20	1.20
St-Timothée, p.	G	....	0.67	0.67
St-Timothée, p.	M	6.29	17.14	23.43
BELLECHASSE				
St-Charles, p.	G	....	10.84	10.84
St-Charles, p.	M	....	11.42	11.42
St-Damien, p.	G	....	7.08	7.08
St-Raphaël, p.	G	8.71	10.59	19.30
St. Vallier, p.	G	11.53	5.36	16.89
La Durantaye, p.	G	....	13.62	13.62
St-Charles, v.	M	....	1.11	1.11
St-Michel, p.	G	4.32	10.35	14.67
St-Cajetan-d'Armagh, p.	G	9.57	3.66	13.23
St-Etienne-de-Beaumont, p. .	G	6.08	11.74	17.82
St-Lazare, p.	G	....	8.70	8.70
St-Gervais, p.	G	....	6.76	6.76
Honfleur, p.	G	....	5.78	5.78
Roux, Bellechasse et Daa- quam, c. (t).	G	9.51	0.69	10.20
St-Camille, p.	G	11.85	1.45	13.30
St-Philémon, p.	G	8.54	....	8.54
St-Raphaël, v.	G	0.71	1.32	2.03

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
BERTHIER				
St-Cuthbert, p.	G	....	4.25	4.25
St-Cuthbert, p.	BB-BC	3.35	....	3.35
St-Damien-de-Brandon, p....	G	....	8.83	8.83
St-Gabriel-de-Brandon, p....	G	....	6.28	6.28
St-Gabriel-de-Brandon, v....	G	....	5.19	5.19
St-Michel, p.	G	....	4.79	4.79
St-Norbert, p.	G	....	11.55	11.55
St-Zénon, p.	G	....	2.66	2.66
Comté de (County of) Berthier	G	....	9.51	9.51
St-Barthélémi, p.	G	....	4.39	4.39
St-Barthélémi, p.	BB-BC	3.67	....	3.67
Ste-Geneviève-de-Berthier, p.	G	3.78	6.44	10.22
Ste-Geneviève-de-Berthier, p.	M	5.66	1.86	7.52
Ste-Geneviève-de-Berthier, p.	BB-BC	3.01	....	3.01
Berthierville.....	M	2.58	0.22	2.80
Berthierville.....	B-C	....	0.83	0.83
Lanoraie, p.	M	8.98	....	8.98
Lavaltrie, p.	M	4.77	....	4.77
St-Viateur, p.	BB-BC	1.59	....	1.59
BONAVENTURE				
Musseleyville.....	G	....	2.60	2.60
New Carlisle.....	G	3.74	....	3.74
St-Godefroi, c. (t).....	G	....	1.76	1.76
St-Siméon, p.	G	1.15	2.92	4.07
St-Charles-de-Caplan, p....	G	....	0.47	0.47
St-Bonaventure-de-Hamilton,p.	G	11.39	11.82	23.21
St-Jean-l'Evangeliste, p....	G	8.84	....	8.84
St-Omer, p.	G	2.18	....	2.18
Carleton, c. (t).....	G	4.41	....	4.41
Assemetquagan, c. (t).....	G	13.60	....	13.60
Ristigouche-Ouest, c. (t)....	G	8.23	....	8.23
St-Laurent-de-Matapédia, p..	G	5.03	....	5.03
Paspébiac.....	G	....	1.14	1.14
BROME				
Adamsville, v....	G	....	1.67	1.67
Brome, c. (t).....	G	7.65	3.61	11.26
Brome, v.	G	....	4.32	4.32
Farnham-Est-East, v.	G	....	3.08	3.08
Foster, v.	G	5.88	2.04	7.92
Potton, c. (t).....	G	11.89	2.53	14.42
Sutton, c. (t).....	G	....	19.23	19.23
Sutton, v.	G	....	1.99	1.99
Sutton, v.	B	....	0.44	0.44

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
BROME (suite—con.)				
Bolton-Est-East.....	G	6.75	5.06	11.81
Knowlton, v.....	G	1.96	1.06	3.02
Knowlton, v.....	M	2.26	0.52	2.78
Eastman, v.....	G	4.22	0.28	4.50
Farnham-Est-East, c. (t)....	G	1.54	9.37	10.91
Bolton-Ouest-West, c. (t)....	G	6.19	....	6.19
CHAMBLY				
St-Basile-le-Grand, p.....	G	....	1.92	1.92
St-Basile-le-Grand, p.....	M	4.64	1.47	6.11
St-Joseph-de-Chambly, p....	BB-BC	2.06	....	2.06
St-Bruno-de-Montarville, p...	G	....	5.73	5.73
St-Bruno-de-Montarville, p...	M	2.53	4.66	7.19
Boucherville, v.....	M	0.83	2.08	2.91
Montréal-Sud-South, ville (town).....	MB-BM	....	1.06	1.06
Montréal-Sud-South, ville (town).....	BB-BC	0.10	....	0.10
Boucherville, p.....	M	1.69	20.87	22.56
Boucherville, p.....	MB-BM	1.64	....	1.64
Boucherville, p.....	B-C	1.04	....	1.04
Chambly-Bassin, v.....	M	....	1.76	1.76
Chambly-Bassin, v.....	BB-BC	1.83	....	1.83
Chambly-Canton, v.....	M	....	0.65	0.65
Chambly-Canton, v.....	BB-BC	1.12	....	1.12
Comté de (county of) Chambly	G	....	1.52	1.52
Comté de (county of) Chambly	M	....	0.48	0.48
Greenfield-Park, ville (town) .	G	....	0.25	0.25
Greenfield Park, ville (town) .	M	....	1.34	1.34
Greenfield Park, ville (town) .	B-C	....	0.19	0.19
St-Antoine-de-Longueuil, p...	G	....	1.86	1.86
St-Antoine-de-Longueuil, p...	M	....	4.80	4.80
St-Antoine-de-Longueuil, p...	MB-BM	1.78	1.11	2.89
St-Antoine-de-Longueuil, p...	B-C	1.83	....	1.83
St-Antoine-de-Longueuil, p...	BB-BC	3.48	....	3.48
St-Hubert, p.....	M	....	8.72	8.72
St-Hubert, p.....	BB-BC	5.48	....	5.48
St-Lambert, ville (town).....	MB-BM	0.74	....	0.74
CHAMPLAIN				
Ste-Anne-de-la-Pérade, p....	G	....	15.06	15.06
Ste-Anne-de-la-Pérade, p....	M	7.17	....	7.17
St-Timothée.....	G	....	4.12	4.12
St-Maurice, p.....	G	....	5.10	5.10

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY and MUNICIPALITY				
CHAMPLAIN (suite—con.)				
St-Narcisse, p.....	G	.....	6.82	6.82
La Pérade, v.....	M	0.77	0.48	1.25
La Pérade, v.....	BB-BC	.....	1.15	1.15
Ste-Geneviève-de-Batiscan...	G	.....	5.61	5.61
Ste-Geneviève-de-Batiscan, p.	M	6.63	.....	6.63
St-Jacques-des-piles, p.....	G	.....	4.95	4.95
St-Séverin, p.....	G	.....	2.35	2.35
St-Adelphe, p.....	G	.....	0.58	0.58
St-Prosper, p.....	G	.....	1.05	1.05
St-Stanislas, p.....	G	.....	1.57	1.57
Ste-Thècle, p.....	G	.....	7.10	7.10
Champlain, p.....	G	.....	0.39	0.39
Champlain, p.....	M	5.14	.....	5.14
Champlain, p.....	BB-BC	1.74	.....	1.74
St-Frs-Xavier-de-Batiscan, p.	G	.....	0.78	0.78
St-Frs-Xavier-de-Batiscan, p,	M	.....	0.75	0.75
Ste-Thècle, v.....	M	.....	1.08	1.08
Champlain, v.....	M	0.93	0.12	1.05
St-Georges, v.....	G	.....	2.27	2.27
St-Tite, p.....	G	.....	7.94	7.94
Almaville, v.....	M	1.19	.....	1.19
Cap-de-la-Madeleine, p.....	BB-BC	4.07	.....	4.07
N.-D.-du-Mont-Carmel, p....	M	5.44	.....	5.44
N.-D.-du-Mont-Carmel, p....	B-C	0.53	.....	0.53
N.-D.-de-la-Présentation- d'Almaville, p.....	M	2.74	.....	2.74
St-Louis-de-France, p.....	M	4.72	.....	4.72
St-Tite, ville (town).....	G	.....	0.98	0.98
St-Tite, ville (town).....	M	.....	1.74	1.74
Cap-de-la-Madeleine, ville (town).....	B-C	.....	2.78	2.78
CHARLEVOIX				
Baie-St-Paul, p.....	G	5.82	1.48	7.30
Les Éboulements.....	G	.....	3.46	3.46
Pointe-au-Pic, v.....	G	.....	1.36	1.36
Pointe-au-Pic, v.....	MB	.....	2.44	2.44
St-Irénée.....	G	.....	0.82	0.82
St-Siméon, v.....	G	1.07	1.03	2.10
St-Etienne-de-la-Malbaie, p..	G	5.32	6.16	11.48
La Malbaie, v.....	G	.....	0.64	0.64
La Malbaie, v.....	MB-BM	0.30	1.42	1.72
Charlevoix-Est-East.....	G	.....	0.28	0.28
Charlevoix-Est-East.....	M	.....	0.66	0.66

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
CHARLEVOIX (suite—con.)				
Baie-St-Paul, v.	G	....	1.04	1.04
Baie-St-Paul, v.	M	1.10	....	1.10
Cap-à-l'Aigle, v.	G	3.79	....	3.79
Rivière-du-Gouffre.	G	5.48	....	5.48
St-Agnès, p.	G	7.30	....	7.30
St-Frs-Xavier-de-la-Pte-Riv., p	G	10.50	....	10.50
St-Hilarion, p.	G	9.12	....	9.12
St-Urbain, p.	G	3.76	0.18	3.94
St-Fidèle, p.	G	11.39	....	11.39
St-Siméon, p.	G	3.83	....	3.83
CHATEAUGUAY				
St-Antoine-Abbé, Ptie N.E.- N.E. Pt.	G	....	7.05	7.05
St-Chrysostôme, p.	G	....	11.39	11.39
St-Chrysostôme, p.	M	....	8.72	8.72
St-Chrysostôme, p.	B-C	....	1.10	1.10
St-Joachim, p.	M	4.92	6.93	11.85
St-Joachim, p.	B-C	....	0.03	0.03
Très-St-Sacrement, p.	G	....	6.24	6.24
Très-St-Sacrement, p.	M	7.30	1.07	8.37
St-Malachie, p.	G	....	26.00	26.00
St-Malachie, p.	M	7.81	6.70	14.51
Ste-Martine, p.	G	1.70	....	1.70
Ste-Martine, p.	M	1.78	0.21	1.99
Ste-Martine, p.	MB-BM	4.31	....	4.31
Léry, ville (town).	M	3.58	1.60	5.18
Ormstown, v.	G	0.29	2.51	2.80
Ormstown, v.	M	0.88	0.26	1.14
Ste-Philomène, p.	G	....	6.88	6.88
Ste-Philomène, p.	M	4.89	1.83	6.72
St-Chrysostôme, v.	M	....	3.12	3.12
Châteauguay, ville (town).	G	....	0.48	0.48
Châteauguay, ville (town).	M	....	4.66	4.66
Châteauguay, ville (town).	B-C	....	1.95	1.95
Ste-Clothilde, p.	G	....	5.42	5.42
Ste-Clothilde, p.	M	....	5.83	5.83
St-Urbain, p.	G	0.53	....	0.53
St-Urbain, p.	M	3.74	....	3.74
CHICOUTIMI				
Bégin, c. (t).	G	....	1.52	1.52
L'Anse-St-Jean.	G	....	4.61	4.61
Laterrière, v.	G	....	2.13	2.13



La route Lévis-St-Lambert à l'entrée de Nicolet.

Lévis-St. Lambert Highway, entering Nicolet.



Chemin local en macadam à Nicolet.

Local road at Nicolet. Macadam.

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
CHICOUTIMI (suite—con.)				
N.-D.-de-Laterrière, p.	G	....	17.88	17.88
Rivière-du-Moulin, v.	G	1.00	0.82	1.82
St-Ambroise, p.	G	....	10.19	10.19
St-Ambroise, v.	G	....	4.09	4.09
Ste-Anne, v.	G	....	1.53	1.53
St-Honoré, p.	G	....	12.51	12.51
Taché, c. (t)	G	1.40	3.79	5.19
Tremblay, c. (t)	G	....	17.68	17.68
Chicoutimi, c. (t)	G	9.38	20.22	29.60
St-Fulgence, p.	G	....	6.63	6.63
Bagotville, div. N.O.-N.W....	G	3.38	12.16	15.54
St-Dominique-de-Jonquière, p	G	5.77	9.29	15.06
Bagotville, ville (town)	G	1.55	1.98	3.53
Chicoutimi, ville (town)	G	....	0.76	0.76
Grande-Baie, v.	G	....	1.28	1.28
Grande-Baie, v.	MB-BM	1.49	....	1.49
Larouche, p.	G	11.14	....	11.14
Port Alfred, ville (town)	G	1.38	....	1.38
Labrecque, c. (t)	G	....	3.44	3.44
Saguenay, ville (town)	G	....	2.39	2.39
COMPTON				
Clifton-Est-East, c. (t)	G	....	7.02	7.02
Sawyerville, v.	G	....	3.18	3.18
Compton, c. (t)	G	7.82	2.29	10.11
Eaton, c. (t)	G	12.38	9.73	22.11
Compton, v.	G	3.41	1.21	4.62
Waterville, v.	G	3.45	1.61	5.06
Westbury, c. (t)	G	4.93	3.58	8.51
Auckland, c. (t)	G	....	7.41	7.41
Auckland, c. (t)	M	....	1.66	1.66
Bury, c. (t)	G	10.98	11.42	22.40
Ditton, c. (t)	G	....	17.29	17.29
Hampden, c. (t)	G	....	4.06	4.06
Lingwick, c. (t)	G	11.73	6.08	17.81
St-Venant-de-Hereford, p.	G	....	2.99	2.99
Scotstown, ville (town)	G	....	1.28	1.28
Scotstown, ville (town)	M	....	4.33	4.33
Newport, c. (t)	G	0.30	6.73	7.03
Cookshire, ville (town)	G	3.87	....	3.87
East Angus, ville (town)	G	1.64	....	1.64
Emberton, c. (t)	G	....	4.04	4.04
Hereford, c. (t)	G	....	4.50	4.50

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
DEUX-MONTAGNES				
L'Annonciation-d'Oka, p.....	G	....	2.97	2.97
St-Augustin, p.....	G	....	0.67	0.67
St-Augustin, p.....	M	5.47	12.28	17.75
St-Benoit, p.....	G	....	18.80	18.80
St-Benoit, v.....	G	....	1.40	1.40
St-Joseph-du-Lac, p.....	G	....	7.01	7.01
St-Eustache, p.....	G	....	1.19	1.19
St-Eustache, p.....	M	4.83	22.29	27.12
St-Eustache, p.....	BB-BC	....	1.96	1.96
St-Eustache, v.....	M	0.94	2.66	3.60
St-Eustache-sur-le-Lac, v....	M	....	0.83	0.83
St-Eustache-sur-le-Lac, v....	MB-BM	....	1.96	1.96
L'Annonciation-d'Oka, ptie Nord-North part, p.....	G	....	6.59	6.59
St-Hermas, p.....	G	4.85	6.72	11.57
Ste-Monique, p.....	BB-BC	0.19	....	0.19
St-Placide, p.....	G	....	11.00	11.00
Ste-Scholastique, p.....	G	2.64	0.17	2.81
Ste-Scholastique, p.....	M	1.88	9.16	11.04
Ste-Scholastique, v.....	M	....	2.39	2.39
DORCHESTER				
St-Bernard, p.....	G	....	12.82	12.82
Ste-Claire, p.....	G	....	3.07	3.07
St-Edouard-de-Frampton, p..	G	....	6.53	6.53
Ste-Hénédine, p.....	G	....	8.60	8.60
St-Isidore, p.....	G	6.18	16.47	22.65
St-Isidore, v.....	G	....	2.61	2.61
St-Malachie, p.....	G	....	8.43	8.43
Ste-Marguerite, p.....	G	....	0.84	0.84
St-Maxime, p.....	G	4.59	4.81	9.40
Watford-Ouest-West, c. (t)...	G	6.97	7.82	14.79
St-Odilon-de-Cranbourne, p..	G	....	5.58	5.58
Ste-Germaine, p.....	G	....	6.01	6.01
St-Anselme, v.....	G	....	1.33	1.33
St-Anselme, v.....	M	....	1.44	1.44
St-Léon-de-Standon.....	G	....	6.81	6.81
St-Anselme, p.....	G	....	7.13	7.13
Ste-Justine, p.....	G	6.09	....	6.09
Ste-Rose-de-Watford, p.....	G	0.11	....	0.11
DRUMMOND				
Durham-Sud, v.....	G	....	1.39	1.39
Kingsey, c. (t).....	G	....	14.70	14.70

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
DRUMMOND (suite—con.)				
Kingsey Falls, v.	G	0.96	1.10	2.06
N.-D.-du-Bon-Conseil, p.	G	7.08	10.50	17.58
St-Cyrille, v.	G	1.17	0.98	2.15
St-Cyrille, v.	M	....	0.42	0.42
St-Germain-de-Grantham, p..	G	5.27	2.00	7.27
Wendover & Simpson, c. (t)..	G	5.07	4.89	9.96
Durham-Sud-South.	G	....	1.79	1.79
Wickham-Ouest-West, c. (t)..	G	....	3.10	3.10
Wickham-Ouest-West, c. (t)..	M	....	4.52	4.52
Wickham-Ouest-West, v.	M	....	1.64	1.64
Drummondville, ville (town)..	G	2.20	....	2.20
Drummondville, ville (town)..	M	0.86	....	0.86
Durham, c. (t)	G	4.73	....	4.73
Grantham	G	3.07	....	3.07
Kingsey-Falls, p.	G	3.78	....	3.78
L'Avenir.	G	5.80	....	5.80
St-Edmond-de-Grantham, p..	G	2.83	....	2.83
Wickham, c. (t)	G	8.69	....	8.69

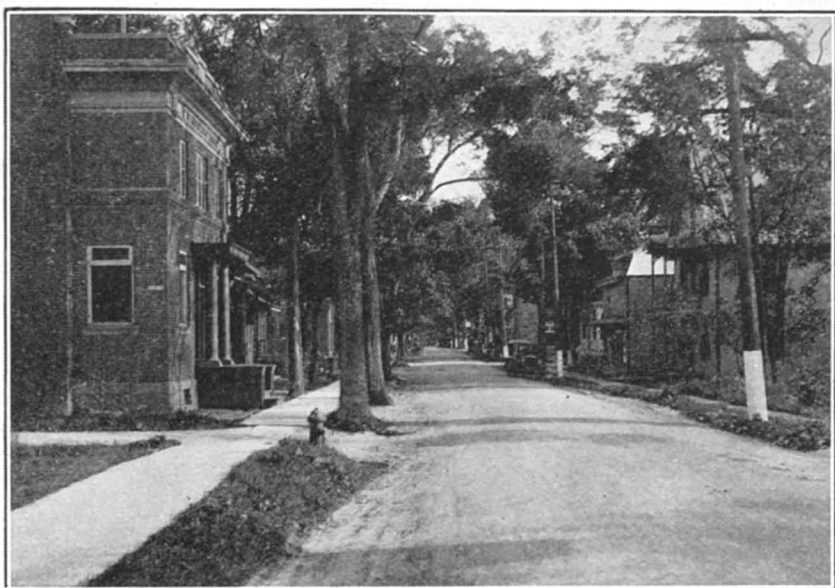
FRONTENAC

Chesham, c. (t)	G	....	3.04	3.04
Courcelles, p.	G	3.33	4.04	7.37
Ditchfield & Spalding, c. (t)..	G	9.30	1.04	10.34
Gayhurst, c. (t)	G	....	4.84	4.84
Lambton, p.	G	5.40	13.69	19.09
Risborough et Partie de-and Part of Marlow, c. (t)	G	....	1.52	1.52
Ste-Cécile-de-Whitton, p.	G	....	4.62	4.62
St-Evariste-de-Forsyth.	G	7.67	1.30	8.97
St-Evariste-de-Forsyth.	M	....	0.13	0.13
St-Gédéon, p.	G	....	6.93	6.93
St-Hubert-de-Spalding, p.	G	....	3.52	3.52
St-Ludger, v.	G	....	0.48	0.48
St-Sébastien-d'Aylmer, p.	G	....	7.85	7.85
Winslow-Nord-North, c. (t)..	G	6.06	4.75	10.81
Winslow-Sud-South.	G	12.52	0.84	13.36
Mégantic, ville (town)	G	1.24	3.74	4.98
Mégantic, ville (town)	M	1.56	0.39	1.95
Lambton, v.	G	0.70	....	0.70
Lambton, v.	M	....	0.63	0.63
Comté de (County of) Fron- tenac.	G	2.80	....	2.80
Whitton, c. (t)	G	10.44	1.71	12.15
Woburn, c. (t)	G	2.54	....	2.54

COMTE ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
FRONTENAC (suite—con.)				
St-Augustin-de-Woburn, p....	G	1.80	.....	1.80
St-Hilaire-de-Dorset, p.....	G	.....	0.09	0.09
GASPÉ				
Chandler, v.....	G	.....	1.67	1.67
Gaspé, v.....	G	2.83	1.46	4.29
St-Maurice, p.....	G	.....	15.48	15.48
Cloridorme, c. (t).....	G	8.10	.....	8.10
Fox, c. (t).....	G	7.55	.....	7.55
Grand-Étang.....	G	5.02	.....	5.02
Grande-Vallée-des-Monts....	G	4.17	.....	4.17
Sydenham, c. (t).....	G	8.54	.....	8.54
HULL				
Hull-Est, c. (t).....	G	.....	4.14	4.14
Masham-Sud-South, c. (t)...	G	.....	8.02	8.02
Egan-Sud-South, c. (t).....	G	.....	1.49	1.49
Hull-Ouest-West, c. (t).....	G	10.58	3.96	14.54
Hull-Ouest-West, c. (t).....	M	4.37	.....	4.37
Hull-Sud-South, c. (t).....	G	2.18	26.96	29.14
Hull-Sud-South, c. (t).....	M	1.16	.....	1.16
Hull-Sud-South, c. (t).....	BB-BC	4.30	.....	4.30
Maniwaki, c. (t).....	G	.....	1.67	1.67
Aumond, c. (t).....	G	.....	17.00	17.00
Aylmer, ville (town).....	M	1.94	.....	1.94
Wakefield, c. (t).....	G	1.77	.....	1.77
Wakefield, v.....	G	1.07	.....	1.07
Eardley, c. (t).....	G	14.73	.....	14.73
HUNTINGDON				
Huntingdon, ville (town)....	G	.....	0.39	0.39
Huntingdon, ville (town)....	M	0.85	4.63	5.48
Ste-Barbe, p.....	G	.....	2.88	2.88
Ste-Barbe, p.....	M	.....	4.77	4.77
Godmanchester, c. (t).....	G	.....	31.19	31.19
Godmanchester, c. (t).....	M	12.97	7.82	20.79
Godmanchester, c. (t).....	B-C	1.40	0.63	2.03
Hemmingford, c. (t).....	G	.....	1.28	1.28
Hemmingford, c. (t).....	M	8.62	6.42	15.04
Hemmingford, v.....	MB-BM	0.60	0.66	1.26
Hinchinbrooke, c. (t).....	G	.....	57.80	57.80
Hinchinbrooke, c. (t).....	M	.....	1.11	1.11
Hinchinbrooke, c. (t).....	B-C	.....	0.54	0.54

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
HUNTINGDON (suite—con.)				
Elgin, c. (t).....	G	....	21.50	21.50
Elgin, c. (t).....	M	0.70	10.29	10.99
Elgin, c. (t).....	B-C	....	0.27	0.27
Havelock, c. (t).....	G	....	11.54	11.54
Havelock, c. (t).....	M	....	1.61	1.61
Franklin, c. (t).....	G	....	27.17	27.17
Dundee, c. (t).....	G	....	19.31	19.31
Dundee, c. (t).....	M	....	10.11	10.11
Dundee, c. (t).....	MB-BM	....	0.14	0.14
IBERVILLE				
Iberville, ville (town).....	M	1.91	1.84	3.75
St-Alexandre, p.....	G	....	10.26	10.26
St-Alexandre, v.....	G	....	1.09	1.09
Ste-Anne-de-Sabrevois, p....	G	....	2.84	2.84
Ste-Anne-de-Sabrevois, p....	M	5.48	0.20	5.68
St-Athanase, p.....	G	2.06	7.58	9.64
St-Athanase, p.....	M	3.10	0.65	3.75
Ste-Brigide, p.....	G	7.32	10.45	17.77
St-Grégoire-le-Grand, p.....	G	6.57	25.16	31.73
St-Georges-de-Henryville, p..	G	....	5.54	5.54
St-Georges-de-Henryville, p..	M	4.81	3.25	8.06
St-Sébastien, p.....	G	....	10.03	10.03
St-Sébastien, p.....	M	3.78	3.32	7.10
JACQUES-CARTIER				
St-Joachim-de-la-Pointe- Claire, p.....	M	....	7.64	7.64
St-Laurent, p.....	M	....	1.34	1.34
LaSalle, ville (town).....	M	....	4.56	4.56
LaSalle, ville (town).....	MB-BM	....	1.99	1.99
Senneville, v.....	MB-BM	4.24	....	4.24
Roxboro, ville (town).....	M	0.75	....	0.75
Saraguay, v.....	MB-BM	1.38	....	1.38
Baie-d'Urfée, ville (town)....	MB-BM	2.63	....	2.63
Beaconsfield, ville (town)....	M	....	1.60	1.60
Beaconsfield, ville (town)....	MB-BM	3.53	0.38	3.91
Dorval, ville (town).....	MB-BM	3.35	....	3.35
Lachine, cité (city).....	M	....	0.20	0.20
Pointe-Claire, ville (town)....	MB-BM	3.37	....	3.37
Ste-Anne-de-Bellevue, ville (town).....	M	0.67	....	0.67
Ste-Anne-de-Bellevue, ville (town).....	BB-BC	0.40	....	0.40

COMITÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY AND MUNICIPALITY				
JACQUES-CARTIER (suite—con.)				
Ste-Geneviève, p.	M	8.58	2.15	10.73
Ste-Geneviève, v.	M	0.67	0.28	0.95
Ste-Geneviève-de-Pierrefonds, v.	M	0.97	0.51	1.48
St-Pierre, ville (town).	BB-BC	0.61	....	0.61
JOLIETTE				
N.-D.-de-Lourdes, p.	G	....	1.75	1.75
Ste-Béatrix, p.	G	....	1.93	1.93
Ste-Emélie-de-l'Energie, p.	G	....	7.53	7.53
St-Jean-de-Matha, p.	G	....	8.86	8.86
St-Thomas, p.	G	8.64	3.93	12.57
St-Ambroise-de-Kildare, p.	G	....	4.74	4.74
St-Félix-de-Valois, v.	G	....	1.09	1.09
St-Paul, p.	G	0.09	1.08	1.17
Ste-Elisabeth.	G	....	1.15	1.15
St-Félix-de-Valois, p.	G	....	3.01	3.01
St-Félix-de-Valois, p.	M	....	0.90	0.90
St-Charles-Borromée, p.	G	1.50	....	1.50
Sacré-Coeur de-Jésus-de- Crabtree Mills, p.	G	3.64	....	3.64
St-Paul, v.	G	2.09	....	2.09
Comté de (County of) Joliette	G	....	2.44	2.44
KAMOURASKA				
Ste-Hélène, p.	G	5.08	16.15	21.23
St-Paschal.	G	6.62	32.51	39.13
St-Paschal.	M	0.86	....	0.86
St-Pacôme, p.	G	4.57	12.78	17.35
Kamouraska, v.	G	....	3.95	3.95
St-Germain, p.	G	....	11.88	11.88
St-Joseph, p.	G	....	5.68	5.68
Woodbridge, c. (t)	G	....	16.41	16.41
St-Alexandre, p.	G	....	19.93	19.93
Comté de (County of) Kam- ouraska.	G	....	7.70	7.70
Rivière-Ouelle, p.	G	1.14	16.23	17.37
Ste-Anne-de-la-Pocatière, p.	G	6.04	17.09	23.13
Ste-Anne-de-la-Pocatière, p.	M	0.44	....	0.44
St-André, p.	G	8.39	10.10	18.49
St-Pacôme, v.	G	....	2.20	2.20
St-Eleuthère, p.	G	....	8.10	8.10
St-Onésime-d'Ixworth, p.	G	....	1.87	1.87
St-Philippe-de-Néri, p.	G	5.61	5.19	10.80
Mont-Carmel, p.	G	....	5.17	5.17



1



2

IBERVILLE-ST-ALBANS—Iberville

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
KAMOURASKA (suite—con.)				
Kamouraska, p.	G	....	14.53	14.53
St-Denis, p.	G	....	10.63	10.63
Notre-Dame-du-Portage, p. . .	G	6.94	....	6.94
Andréville, v.	G	1.11	....	1.11
LABELLE				
Ferme-Neuve, v.	G	....	1.77	1.77
Mont-Laurier, v.	G	6.08	7.54	13.62
Boyer, c. (t).	G	12.15	....	12.15
Campbell-Est-East, c. (t). . .	G	2.05	....	2.05
Campbell-Ouest-West, c. (t)..	G	15.10	....	15.10
Clyde, c. (t).	G	11.25	....	11.25
Joly, c. (t).	G	6.47	....	6.47
Labelle, v.	G	2.13	....	2.13
L'Annonciation, v.	G	1.22	1.38	2.60
Loranger, c. (t).	G	8.00	....	8.00
Marchand, c. (t).	G	17.12	....	17.12
Val-Barrette, v.	G	1.67	....	1.67
LAC ST-JEAN				
Albanel, c.	G	4.01	5.00	9.01
Hébertville, p.	G	5.83	12.62	18.45
Hébertville, v.	G	1.17	1.79	2.96
St-Bruno, p.	G	7.82	7.45	15.27
St-Bruno, p.	M	1.00	....	1.00
Roberval, p.	G	2.30	9.01	11.31
Roberval, p.	M	6.16	....	6.16
Ste-Croix, p.	G	3.44	10.42	13.86
St-Gédéon, v.	G	....	1.62	1.62
St-Joseph-d'Alma, p.	G	3.93	11.23	15.16
St-Gédéon, p.	G	....	10.32	10.32
St-Prime, p.	G	4.12	10.68	14.80
St-Prime, p.	M	3.70	....	3.70
Hébertville-Station, v.	G	....	1.26	1.26
Hébertville-Station, v.	M	0.99	....	0.99
L'Ascension-de-Notre-Seigneur, p	G	....	6.30	6.30
Normandin, c. (t).	G	8.90	7.47	16.37
St-Félicien, p.	G	3.92	10.19	14.11
St-Félicien, p.	M	....	1.03	1.03
St-Louis-de-Chambord, p.	G	10.21	6.56	16.77
St-Thomas-d'Aquin, p.	G	....	2.95	2.95
St-François-de-Sales, p.	G	....	4.72	4.72
Delisle, c. (t).	G	10.30	9.89	20.19
Péribonca.	G	3.78	....	3.78

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
LAC ST-JEAN (suite—con.)				
Roberval, ville (town).....	G	.....	1.33	1.33
Roberval, ville (town).....	M	2.29	.....	2.29
St-Bruno, v.....	G	0.19	.....	0.19
St-Bruno, v.....	M	1.31	.....	1.31
St-Coeur-de-Marie, v.....	G	0.81	0.61	1.42
St-Félicien, v.....	G	1.13	1.06	2.19
St-Henri-de-Taillon, p.....	G	9.50	.....	9.50
St-Jérôme, p.....	G	7.43	10.91	18.34
St-Jérôme, v.....	G	0.66	1.02	1.68
St-Joseph-d'Alma, v.....	G	2.08	.....	2.08
St-Méthode.....	G	9.92	.....	9.92
Val-Jalbert, v.....	G	0.80	.....	0.80
St-Prime, v.....	G	.....	0.55	0.55
Notre-Dame-de-la-Dorée, p..	G	.....	6.06	6.06
Ste-Edwidge, p.....	G	.....	7.96	7.96
LAPRAIRIE				
Delson, v.....	M	.....	0.68	0.68
Delson, v.....	MB BM	.....	0.41	0.41
St-Isidore, p.....	G	2.68	2.79	5.47
St-Isidore, p.....	M	2.07	4.63	6.70
St-Mathieu, p.....	M	4.34	5.48	9.82
St-Jacques-le-Mineur, p.....	G	.....	1.12	1.12
St-Jacques-le-Mineur, p.....	M	6.74	.....	6.74
St-Jacques-le-Mineur, p.....	MB-BM	0.99	.....	0.99
Laprairie, p.....	M	12.43	.....	12.43
Laprairie, p.....	MB-BM	1.72	1.02	2.74
Laprairie, p.....	B-C	0.32	.....	0.32
Laprairie, p.....	BB-BC	.....	4.32	4.32
Laprairie, ville (town).....	G	.....	0.70	0.70
Laprairie, ville (town).....	M	1.00	.....	1.00
Laprairie, ville (town).....	MB-BM	0.84	.....	0.84
Laprairie, ville (town).....	B-C	1.87	0.35	2.22
St-Constant, p.....	M	0.50	17.11	17.61
St-Constant, p.....	MB-BM	.....	2.55	2.55
Réserve de Caughnawaga....	M	4.48	.....	4.48
Réserve de Caughnawaga....	MB-BM	3.48	.....	3.48
St-Philippe, p.....	M	6.24	.....	6.24
St-Philippe, p.....	MB-BM	0.25	.....	0.25
L'ASSOMPTION				
St-Roch-Ouest-West.....	G	.....	6.94	6.94
L'Assomption, p.....	G	2.80	2.28	5.08
L'Assomption, p.....	SG-SC	.....	3.97	3.97

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
L'ASSOMPTION (suite—con.)				
L'Assomption, p.	M	4.86	....	4.86
St-Henri-de-Mascouche, p. . . .	G	....	3.34	3.34
L'Epiphanie, p.	SG-SC	....	0.48	0.48
L'Epiphanie, p.	G	3.18	4.24	7.42
L'Epiphanie, v.	G	0.23	....	0.23
L'Epiphanie, v.	M	1.11	1.38	2.49
St-Roch-de-l'Achigan. p.	G	3.03	8.40	11.43
Laurentides, ville (town).	G	....	2.34	2.34
Repentigny, p.	G	....	7.50	7.50
Repentigny, p.	BB-BC	0.41	....	0.41
St-Lin, p.	SG-SC	....	2.00	2.00
St-Lin, p.	G	....	7.88	7.88
Charlemagne, v.	M	1.22	....	1.22
L'Assomption, v.	G	0.33	....	0.33
L'Assomption, v.	M	1.35	....	1.35
St-Paul-l'Ermite, p.	M	3.61	....	3.61
St-Sulpice	M	5.67	....	5.67
Lachenaie.	SG-SC	....	1.35	1.35

LAVAL

Laval-sur-le-lac, ville (town)..	MB-BM	1.91	....	1.91
St-Vincent-de-Paul.	M	2.82	14.94	17.76
St-Vincent-de-Paul.	MB-BM	0.90	0.35	1.25
St-Vincent-de-Paul.	B-C	2.13	....	2.13
Ste-Rose, p.	M	4.70	12.92	17.62
Ste-Rose, p.	B-C	2.22	....	2.22
Ste-Rose, ville (town)....	M	1.22	1.02	2.24
Ste-Rose, ville (town)....	B-C	1.41	0.63	2.04
Comté de (County of) Laval..	M	5.17	....	5.17
Laval-des-Rapides, ville (town)	M	2.53	0.51	3.04
Montréal, cité (city)....	M	....	0.25	0.25
Montréal-Est-East, ville (town)	M	....	0.09	0.09
Montréal-Est-East, ville (town)	MB-BM	1.67	....	1.67
Montréal-Nord-North, ville (town)....	M	3.71	....	3.71
Pointe-aux-Trembles, ville (town)....	M	0.49	0.24	0.73
Pointe-aux-Trembles, ville (town)....	MB-BM	1.01	....	1.01
Pointe-aux-Trembles, ville (town)....	BB-BC	3.94	....	3.94
Pont-Viau.	M	0.92	0.45	1.37
Ste-Dorothée, p.	M	0.82	3.96	4.78
Ste-Dorothée, p.	MB-BM	8.27	0.72	8.99

COMTE ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
LAVAL (suite—con.)				
St-Elzéar, p.....	M	....	5.43	5.43
St-François-de-Sales, p.....	M	4.62	7.52	12.14
St-Joseph-de-la-Rivière-des- Prairies, p.....	M	8.06	....	8.06
St-Léonard-de-Port-Maurice, p	M	....	3.59	3.59
St-Léonard-de-Port-Maurice- ville (town).....	M	....	2.33	2.33
St-Martin, p.....	M	2.90	17.09	19.99
St-Martin, p.....	MB-BM	0.97	....	0.97
Ste-Rose-Ouest-West, p.....	M	6.28	6.92	13.20
LÉVIS				
St-Etienne-de-Lauzon, p.....	G	9.64	5.82	15.46
Ste-Hélène-de-Breakeyville, p.	G	....	3.28	3.28
Ste-Hélène-de-Breakeyville, p.	M	....	1.35	1.35
Très-St-Rédempteur, p.....	G	1.00	1.28	2.28
St-Lambert, p.....	G	....	8.93	8.93
Charny, v.....	G	....	1.87	1.87
Charny, v.....	M	....	2.89	2.89
St-Jean-Chrysostôme, p.....	G	....	13.28	13.28
St-Nicolas-Sud-South, p.....	G	....	3.74	3.74
Rivière-Boyer.....	G	....	1.50	1.50
Rivière-Boyer.....	M	....	5.42	5.42
Lauzon, ville (town).....	G	....	0.90	.90
Lauzon, ville (town).....	M	3.93	....	3.93
Lévis, cité (city).....	M	1.23	....	1.23
St-David, p.....	B-C	1.95	....	1.95
St-Henri, p.....	G	5.00	....	5.00
St-Henri, p.....	M	2.30	....	2.30
St-Henri, v.....	G	....	0.33	0.33
St-Henri, v.....	M	0.38	....	0.38
St-Louis-de-Pintendre, p.....	M	5.59	....	5.59
St-Nicolas, p.....	M	11.95	....	11.95
St-Rédempteur, v.....	G	0.99	....	0.99
St-Romuald, p.....	G	1.70	3.66	5.36
St-Romuald, p.....	M	....	7.35	7.35
St-Romuald, p.....	B-C	1.14	....	1.14
St-Télesphore, p.....	B-C	0.94	....	0.94
St-Joseph-de-la-Pointe-de- Levis, p.....	G	....	1.58	1.58
L'ISLET				
L'Islet, p.....	G	6.58	20.62	27.20
St-Eugène, p.....	G	....	9.92	9.92

COMTE ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
L'ISLET (suite—con.)				
St-Pamphile, p.....	G	....	8.01	8.01
Ste-Perpetue, p.....	G	....	8.91	8.91
St-Roch-des-Aulnets.....	G	8.84	12.96	21.80
Arago, c. (t).....	G	....	12.37	12.37
St-Aubert, p.....	G	....	12.56	12.56
St-Jean-Port-Joli, p.....	G	9.50	21.35	30.85
St-Cyrille.....	G	....	19.50	19.50
Ste-Louise, p.....	G	....	17.75	17.75
Bonsecours, v.....	G	....	0.47	0.47
Bonsecours, v.....	MB-BM	1.28	....	1.28
Casgrain et Leverrier, c. (t) ..	G	....	13.59	13.59
Tourville.....	G	....	4.27	4.27
Ashford, c. (t).....	G	....	9.01	9.01

LOTBINIÈRE				
Ste-Agathe, p.....	G	....	2.16	2.16
Ste-Agathe, v.....	G	....	1.23	1.23
St-Jacques-de-Parisville, p...	SG-SC	....	0.98	0.98
St-Jacques-de-Parisville, p...	G	....	0.45	0.45
St-Narcisse, p.....	G	....	9.00	9.00
St-Octave-de-Dosquet, p.....	G	9.11	0.62	9.73
St-Patrice-de-Beaurivage, v..	G	....	0.95	0.95
St-Sylvestre-de-Beaurivage, p.	G	....	11.31	11.31
St-Sylvestre, v.....	G	....	1.07	1.07
St-Patrice-de-Beaurivage, p..	G	....	8.53	8.53
Francoeur, v.....	G	....	2.84	2.84
St-Gilles, p.....	G	1.24	2.06	3.30
St-Edouard, p.....	G	....	16.85	16.85
St-Edouard, p.....	M	....	0.75	0.75
St-Antoine-de-Tilly, p.....	G	....	1.23	1.23
St-Antoine-de-Tilly, p.....	M	8.20	....	8.20
St-Agapit-de-Beaurivage, p...	G	7.06	0.38	7.44
Issoudun.....	G	....	0.15	0.15
Issoudun.....	M	2.32	....	2.32
St-Flavien, p.....	G	1.87	2.47	4.34
St-Flavien, p.....	M	3.60	....	3.60
St-Flavien, v.....	G	....	0.94	0.94
St-Flavien, v.....	M	0.85	....	0.85
Deschaillons, v.....	G	1.27	....	1.27
Deschaillons, v.....	M	3.24	....	3.24
Deschaillons, v.....	B-C	3.63	....	3.63
Leclercville, v.....	M	1.19	....	1.19
Lotbinière, v.....	MB-BM	1.77	....	1.77
St-Agapitville, v.....	M	1.02	....	1.02

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
LOTBINIÈRE (suite—con.)				
Ste-Croix, p.....	M	14.12	....	14.12
Ste-Croix, v.....	M	2.00	....	2.00
Ste-Emmélie, p.....	G	0.31	....	0.31
Ste-Emmélie, p.....	M	0.87	....	0.87
St-Louis-de-Lotbinière, p....	G	....	0.20	0.20
St-Louis-de-Lotbinière, p....	M	8.03	....	8.03
MASKINONGÉ				
Rivière-du-Loup, p.....	G	....	7.81	7.81
Rivière-du-Loup, p.....	M	3.34	....	3.34
Rivière-du-Loup, p.....	MB-BM	....	1.80	1.80
Rivière-du-Loup, p.....	BB-BC	2.08	....	2.08
St-Paulin, v.....	SG-SC	....	0.23	0.23
Ste-Ursule, p.....	G	....	3.86	3.86
St-Paulin, p.....	SG-SC	....	1.15	1.15
Louiseville, ville (town).....	M	0.53	....	0.53
St-Joseph-de-Maskinongé, p..	M	5.87	....	5.87
St-Joseph-de-Maskinongé, p..	B-C	1.21	....	1.21
St-Alexis-des-Monts, p.....	SG-SC	....	0.50	0.50
St-Léon, p.....	SG-SC	....	0.41	0.41
MATANE				
McNider, c. (t).....	G	....	0.79	0.79
St-Jérôme, v.....	G	0.94	0.34	1.28
St-Jérôme, v.....	B	0.45	....	0.45
St-Octave-de-Métis-Sud-South	G	....	1.54	1.54
St-Ulric, p.....	G	7.72	....	7.72
Dalibaire, c. (t).....	G	9.73	....	9.73
Métis-sur-Mer, v.....	G	5.73	....	5.73
Mont-Joli, v.....	G	1.60	....	1.60
N.-D.-de-l'Assomption-de- McNider, p.....	G	9.84	....	9.84
Romieux-Ouest-West, c. (t) ..	G	6.18	....	6.18
Ste-Angèle-de-Mérici, v.....	G	0.74	....	0.74
Ste-Félicité, p.....	G	17.92	....	17.92
Ste-Flavie, p.....	G	11.17	2.17	13.34
St-Octave-de-Métis, p.....	G	2.42	....	2.42
St-Ulric-de-Matane, v.....	G	1.32	....	1.32
St-Joseph-de-Lepage, p.....	G	2.26	....	2.26
Ste-Angèle-de-Mérici, p.....	G	7.94	....	7.94
St-Jérôme-de-Matane, p.....	G	9.83	....	9.83
St-Jean-Baptiste.....	G	0.78	....	0.78



Vues des inondations des 3 et 4 novembre 1927, dans les Cantons de l'Est, durant lesquelles les routes subirent des dommages considérables.

Views of the floods in the Eastern Townships, November 3 and 4, which caused very heavy damage to roads,

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
MATAPÉDIA				
Lac-au-Saumon, v.	G	4.75	3.60	8.35
St-Antoine-de-Padoue-de- Kempt, p.	G	....	2.95	2.95
St-Damase, p.	G	....	8.75	8.75
Val-Brillant, v.	G	1.01	0.69	1.70
St-Moise, p.	G	8.81	1.59	10.40
Amqui, v.	G	1.22	0.15	1.37
Saindon, v.	G	1.01	1.73	2.74
Amqui, p.	G	7.86	....	7.86
Ste-Florence, p.	G	5.15	....	5.15
St-Jacques-le-Majeur-de- Causapscal, p.	G	8.70	....	8.70
Ste-Marie-de-Sayabec, p.	G	5.93	1.49	7.42
St-Pierre-du-Lac, p.	G	7.21	....	7.21
St-Moise, v.	G	....	2.00	2.00
Ste-Jeanne-d'Arc, p.	G	2.77	....	2.77

MÉGANTIC				
Bernierville, v.	G	....	0.38	0.38
Bernierville, v.	M	....	1.68	1.68
Black Lake, ville (town)	G	1.63	....	1.63
Black Lake, ville (town)	M	0.58	0.89	1.47
Halifax-Nord-North, c. (t) ..	G	....	3.87	3.87
Halifax-Sud-South, c. (t) ..	G	....	3.95	3.95
Inverness, c. (t)	G	....	8.55	8.55
Inverness, v.	G	....	2.00	2.00
Irlande-Sud-South.	G	0.61	11.64	12.25
Laurierville, v.	M	2.12	1.31	3.43
Leeds, c. (t)	G	....	3.86	3.86
Leeds-Est-East, c. (t)	G	....	0.41	0.41
Notre-Dame-de-Lourdes, p. . .	G	....	1.82	1.82
Plessisville, v.	MB-BM	1.21	1.38	2.59
Robertsonville, v.	G	....	0.55	0.55
Robertsonville, v.	M	1.68	0.10	1.78
Somerset-Nord-North, c. (t) ..	G	5.28	0.92	6.20
Somerset-Nord-North, c. (t) ..	M	1.49	....	1.49
Somerset-Sud-South, c. (t) ..	G	6.02	8.72	14.74
St-Pierre-Baptiste, p.	G	....	4.92	4.92
Lyster, v.	G	0.48	0.76	1.24
St-Joseph-de-Coleraine, p. . .	G	5.72	1.21	6.93
St-Joseph-de-Coleraine, p. . .	MB-BM	0.24	....	0.24
Irlande-Nord-North, c. (t) ...	G	....	1.95	1.95
Ste-Anastasia-de-Nelson, p. . .	G	7.92	0.76	8.68
Amiante, v.	M	0.97	....	0.97

COMTE ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
MÉGANTIC (suite—con.)				
Sacré-Coeur-de-Marie, p.	G	5.20	3.10	8.30
St-Antoine-de-Pontbriand, p..	G	....	1.85	1.85
St-Antoine-de-Pontbriand, p..	M	1.74	....	1.74
Thetford-Sud-South, c. (t)...	G	....	0.82	0.82
Thetford-Sud-South, c. (t)...	M	1.61	....	1.61
Rivière-Blanche.....	G	0.34	0.99	1.33
Rivière-Blanche.....	MB-BM	0.39	....	0.39
MISSISQUOI				
Bedford, ville (town).....	G	0.54	1.08	1.62
Bedford, ville (town).....	MB-BM	1.54	....	1.54
Farnham-Ouest-West, c. (t)..	G	8.27	4.04	12.31
Frelighsburg, v.....	G	1.18	0.74	1.92
Stanbridge, c.....	G	7.40	9.67	17.07
St-Armand Est-East, p.....	G	4.74	11.30	16.04
St-Armand-Ouest-West, p....	G	3.79	14.76	18.55
St-Georges-de-Clarenceville...	G	6.99	0.45	7.44
St-Ignace-de-Stanbridge, p....	G	2.42	13.91	16.33
St-Pierre-de-Véronne à Pike River, p.....	G	7.17	....	7.17
St-Pierre-de-Véronne à Pike River, p.....	M	3.77	1.75	5.52
Ste-Sabine, p.....	G	4.29	2.93	7.22
St-Thomas, p.....	G	1.63	1.52	3.15
St-Thomas, p.....	M	2.04	....	2.04
Clarenceville, v.....	G	....	1.33	1.33
Clarenceville, v.....	M	1.31	....	1.31
N.-D.-de-Stanbridge.....	G	0.58	5.89	6.47
N.-D.-de-Stanbridge.....	M	....	1.72	1.72
Philipsburg, v.....	G	1.10	2.90	4.00
Sweetsburg, v.....	G	0.43	0.79	1.22
Sweetsburg, v.....	M	1.04	....	1.04
Bedford, c. (t).....	G	2.91	2.52	5.43
Dunham, c. (t).....	G	14.76	3.72	18.48
Cowansville, v.....	G	0.56	2.51	3.07
Cowansville, v.....	M	1.61	0.52	2.13
Dunham, v.....	G	0.47	....	0.47
Dunham, v.....	M	0.75	....	0.75
Stanbridge Station.....	G	1.74	....	1.74
Farnham, ville (town).....	M	0.50	1.15	1.65
MONTCALM				
Ste-Julienne, p.....	G	1.04	12.30	13.34
Chertsey, p.....	G	....	7.25	7.25

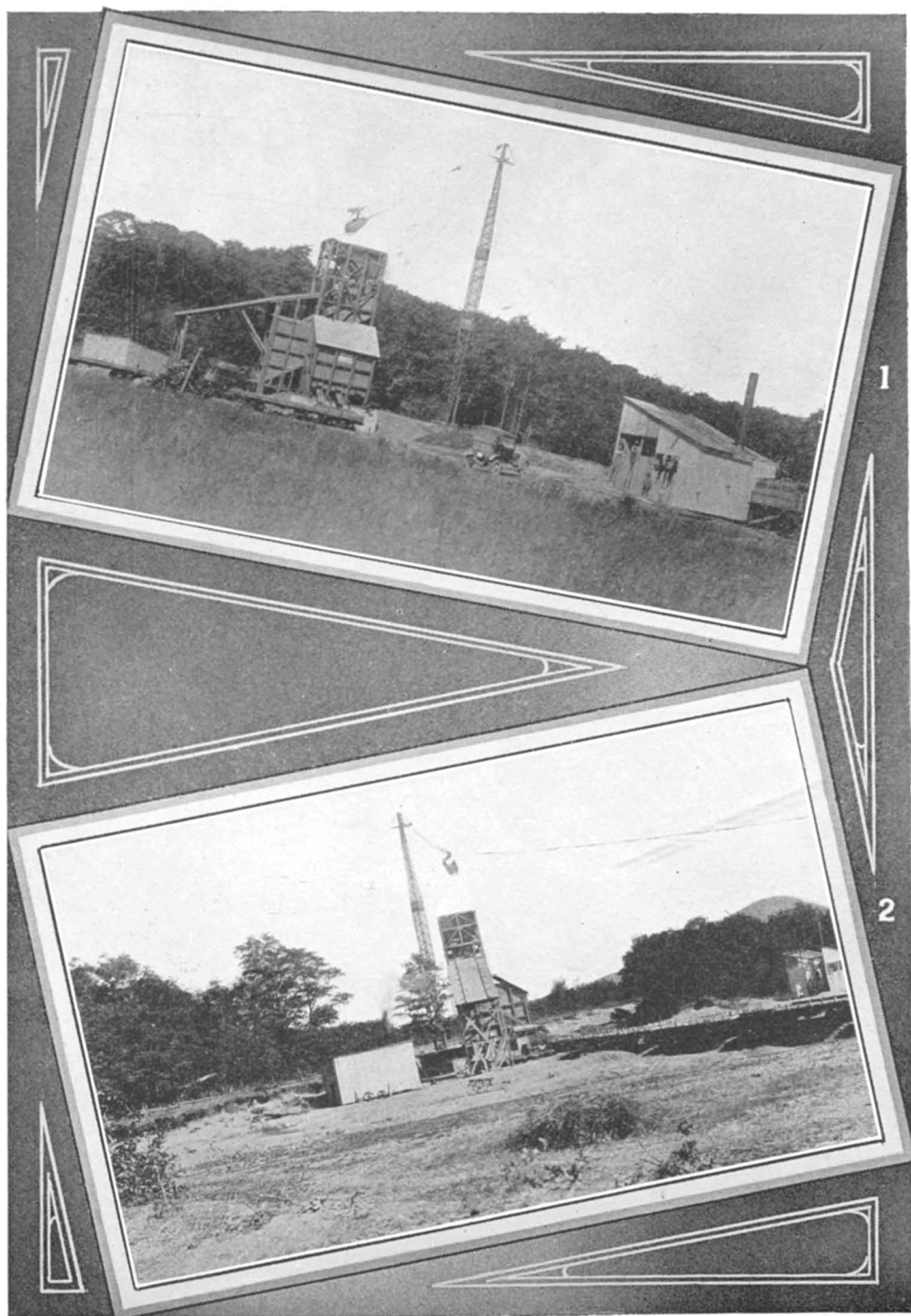
COMTE ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
MONTCALM (suite—con.)				
St-Alexis, p.	G	0.60	13.26	13.86
St-Alexis, v.	G	....	3.24	3.24
Kilkenny, c. (t).....	G	....	6.00	6.00
St-Jacques, v.	M	2.11	1.80	3.91
Ste-Marie-Salomé, p.	G	....	5.93	5.93
St-Patrice-de-Rawdon, p.	G	1.92	11.75	13.67
St-Esprit, p.	G	0.59	11.99	12.58
St-Esprit, p.	SG-SC	....	2.39	2.39
St-Esprit, p.	M	....	7.03	7.03
Lussier, c. (t)	G	....	6.20	6.20
St-Jacques, p.	SG-SC	....	0.75	0.75
St-Jacques, p.	G	5.46	6.95	12.41
St-Jacques, p.	M	4.28	....	4.28
Wexford, c. (t)	G	....	6.50	6.50
Comté de (County of) Mont- calm	G	0.17	....	0.17
Rawdon, v.	G	2.58	....	2.58
St-Liguori, p.	G	1.26	....	1.26
MONTMAGNY				
Berthier, p.	G	6.20	1.81	8.01
Cap-St-Ignace.	G	6.28	24.21	30.49
Cap-St-Ignace.	M	0.80	3.88	4.68
Montminy, c. (t)	G	....	8.03	8.03
Notre-Dame-du-Rosaire	G	....	10.40	10.40
Ste-Euphémie, p.	G	....	4.02	4.02
Montmagny, ville (town)	B-C	....	1.52	1.52
St-Pierre-de-la-Riv.-du-Sud, p	G	....	2.81	2.81
St-Thomas, p.	G	7.76	30.16	37.92
St-Fabien-de-Panet, p.	G	6.00	1.02	7.02
St-François, p.	G	....	18.01	18.01
St-François, p.	M	....	1.89	1.89
St-Juste-de-Bretenières	G	8.87	....	8.87
Ste-Lucie-de-Beauregard.	G	....	2.70	2.70
Talon, ptie Sud-Est (South East Part), c. (t)	G	3.31	1.26	4.57
MONTMORENCY				
St-Laurent, I.O., p.	G	....	9.46	9.46
St-Jean, I.O., p.	G	....	7.83	7.83
St-Pierre, I.O., p.	G	....	7.54	7.54
Beaulieu, v.	G	....	2.57	2.57
Beaulieu, v.	M	....	1.40	1.40
St-Jean-de-Boischatel, v.	G	....	0.43	0.43

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
MONTMORENCY (suite—con.)				
St-Jean-de-Boischatel, v.....	M	1.87	....	1.87
L'Ange-Gardien, p.....	G	....	0.50	0.50
L'Ange-Gardien, p.....	M	3.27	....	3.27
Ste-Anne-de-Beaupré, p.....	G	....	0.35	0.35
Ste-Anne-de-Beaupré, p.....	M	3.50	....	3.50
St-Joachim, p.....	G	3.70	....	3.70
St-Joachim, p.....	M	2.41	1.29	3.70
Château-Richer.....	M	7.21	....	7.21
Ste-Anne-de-Beaupré, v.....	B-C	1.42	....	1.42
St-Tite-des-Caps, p.....	G	13.00	....	13.00
Ste-Famille, I.O., p.....	G	....	1.93	1.93
Ste-Famille, I.O., p.....	M	....	8.36	8.36
NAPIERVILLE				
Napierville, v.....	G	....	0.07	0.07
Napierville, v.....	M	0.52	1.70	2.22
Napierville, v.....	MB-BM	0.42	....	0.42
Napierville, v.....	B-C	0.32	....	0.32
St-Cyprien-de-Léry, p.....	G	3.19	10.20	13.39
St-Cyprien-de-Léry, p.....	M	7.92	9.00	16.92
St-Michel-Archange, p.....	G	2.34	0.99	3.33
St-Michel-Archange, p.....	M	1.22	13.53	14.75
St-Rémi, v.....	M	0.98	3.03	4.01
St-Rémi, p.....	G	1.98	3.47	5.45
St-Rémi, p.....	M	1.48	18.22	19.70
St-Edouard, p.....	G	1.73	4.72	6.45
St-Edouard, p.....	M	7.75	....	7.75
St-Patrice-de-Sherrington, p..	G	3.61	5.92	9.53
St-Patrice-de-Sherrington, p..	M	5.62	1.07	6.69
NICOLET				
Annaville, v.....	G	0.42	0.18	0.60
Bécancour, v.....	G	....	0.84	0.84
Laval, v.....	B-C	0.43	0.16	0.59
Manseau, v.....	G	....	0.27	0.27
Nicolet, ville (town).....	G	0.86	2.26	3.12
Nicolet, ville (town).....	B-C	0.19	1.93	2.12
Précieux-Sang, p.....	G	....	0.42	0.42
Ste-Cécile-de-Lévrard, p.....	G	....	0.54	0.54
Ste-Eulalie, p.....	G	5.12	0.85	5.97
Ste-Gertrude, p.....	G	....	2.40	2.40
St-Joseph-de-Blanford, p.....	G	....	2.98	2.98
Ste-Monique, p.....	G	....	3.71	3.71

COMTE ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
NICOLET (suite—con)				
St-Raphaël, ptie Sud (S. part), p.....	G	....	2.21	2.21
St-Samuel, p.....	G	1.07	0.51	1.58
St-Sylvere, p.....	G	....	1.91	1.91
Gentilly, v.....	MB-BM	0.43	0.33	0.76
Villers, v.....	G	....	1.29	1.29
Larochelle, v.....	G	0.60	0.17	0.77
Ste-Perpétue, p.....	G	....	5.23	5.23
St-Léonard, v.....	G	0.58	1.38	1.96
St-Léonard, p.....	G	8.42	1.77	10.19
Bécancour, p.....	M	5.14	....	5.14
Gentilly, p.....	M	7.97	....	7.97
Ste-Angèle-de-Laval, p.....	M	5.72	....	5.72
St-Pierre-les-Becquets, p.....	M	7.24	....	7.24
St-Célestin, p.....	G	4.93	....	4.93
St-Grégoire, p.....	G	10.12	....	10.12
St-Jean-Baptiste, p.....	G	7.50	....	7.50
St-Wenceslas, p.....	G	5.86	....	5.86
St-Wenceslas, v.....	G	0.38	....	0.38

PAPINEAU				
Buckingham, c. (t).....	G	2.62	3.00	5.62
Buckingham-Ouest-West, c.(t)	G	....	2.49	2.49
Buckingham, ville (town)....	M	....	4.49	4.49
Buckingham, ville (town)....	MB-BM	....	1.74	1.74
Chénéville, v.....	G	....	2.39	2.39
Lochaber & Gore, c. (t).....	G	4.46	3.87	8.33
Lochaber-Nord-North, c. (t)..	G	....	4.29	4.29
Ripon, c. (t).....	G	....	9.76	9.76
Ripon, v.....	G	....	1.13	1.13
Templeton-Nord-North.....	G	....	2.55	2.55
St-André-Avellin, p.....	G	....	8.72	8.72
St-Malachie, p.....	G	....	1.21	1.21
Templeton-Ouest-West.....	G	3.13	2.22	5.35
Montebello, v.....	G	0.93	....	0.93
Montebello, v.....	M	1.17	0.52	1.69
Thurso, v.....	G	1.02	1.49	2.51
Thurso, v.....	M	....	0.61	0.61
Notre-Dame-de-Bonsecours, p	G	3.51	1.16	4.67
Papineauville, v.....	G	1.84	1.21	3.05
Angers, v.....	G	2.32	....	2.32
Buckingham (Sud-Est-South- East) c. (t).....	G	2.62	....	2.62
Lochaber-Ouest-West, c. (t)..	G	5.32	....	5.32

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
PAPINEAU (suite—con.)				
Masson, v.	G	1.97	....	1.97
N.-D.-de-Bon-Secours, Part. Nord-North Part, p.	G	2.51	....	2.51
Plaisance, p.	G	3.06	0.55	3.61
Pointe-à-Gatineau, v.	M	1.58	1.28	2.86
St-André-Avellin, v.	G	....	1.30	1.30
Ste-Angélique, p.	G	5.13	2.70	7.83
Templeton, v.	G	1.45	2.67	4.12
Templeton-Est-East.	G	2.28	5.38	7.66
L'Ange-Gardien, p.	G	2.51	....	2.51
Templeton-Est-East, partie Est-East part.	G	1.46	....	1.46
PONTIAC				
Clarendon, c. (t).	G	9.10	9.79	18.89
Fort-Coulonge, v.	G	0.91	....	0.91
Fort-Coulonge, v.	M	0.94	1.92	2.86
Thorne, c. (t).	G	....	4.31	4.31
Chapeau, v.	G	....	2.99	2.99
Ile-aux-Allumettes (Island), c. Ile-aux-Allumettes (Island, partie Est-East part, c. (t).	G	....	4.24	4.24
Chichester, c. (t).	G	....	1.13	1.13
Campbell's Bay, v.	G	1.94	0.91	2.85
Onslow-Sud-South, c. (t).	G	9.28	1.60	10.88
Leslie, Clapham & Hudders- field, c. (t).	G	....	2.59	2.59
Grand-Calumet, c. (t).	G	....	3.41	3.41
Shawville, v.	G	1.91	2.08	3.99
Sheen, Esher, Aberdeen and Malakoff, c. (t).	G	....	3.26	3.26
Portage-du-Fort, v.	G	....	2.05	2.05
Litchfield, c. (t).	G	....	12.59	12.59
Bristol, c. (t).	G	8.34	....	8.34
Bryson, v.	G	2.13	....	2.13
Mansfield and Pontefract, c (t)	G	10.35	....	10.35
Quyón, v.	G	2.10	....	2.10
PORTNEUF				
Cap-Santé, p.	M	....	15.35	15.35
Cap-Santé, p.	BB-BC	5.96	....	5.96
Pont-Rouge, v.	SG-SC	....	0.75	0.75
Pont-Rouge, v.	M	....	3.12	3.12
St-Alban, v.	G	....	1.44	1.44



Exploitation du banc de gravier Métras, à St-Grégoire, Iberville. Chargeur mécanique et tamis.

Exploiting Métras gravel pit at St. Grégoire, Iberville. Slackline cableway excavator used by the Department.

COMTE ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
PORTNEUF (suite—con.)				
St-Raymond, p.	G	....	5.11	5.11
St-Raymond, v.	M	....	2.83	2.83
St-Basile, p.	M	....	22.82	22.82
St-Alban, p.	G	....	3.56	3.56
St-Jean-Baptiste-des-Écu- reuil, p.	G	....	3.88	3.88
St-Jean-Baptiste-des-Écu- reuil, p.	BB-BC	3.11	....	3.11
St-Marc-des-Carières, v.	M	....	5.81	5.81
St-Ubal, p.	G	....	2.86	2.86
St-Ubal, v.	G	....	2.00	2.00
Grondines, v.	M	....	1.48	1.48
Grondines, v.	MB-BM	2.65	....	2.65
Neuville, v.	SG-SC	....	0.45	0.45
Neuville, v.	MB-BM	2.10	....	2.10
Portneuf, v.	M	....	1.33	1.33
Portneuf, v.	BB-BC	2.79	....	2.79
St-Augustin, p.	M	....	7.24	7.24
St-Augustin, p.	BB-BC	5.90	....	5.90
St-Charles-des-Grondines, p. .	M	4.39	11.61	16.00
St-Joseph-de-Deschambault, p.	M	3.90	12.02	15.92
St-Joseph-de-Deschambault, p.	BB-BC	2.42	....	2.42
Ste-Jeanne-de-Neuville, p.	SG-SC	....	29.42	29.42
Donncona, ville ((town)	BB-BC	1.00	....	1.00
St-Casimir, v.	M	....	3.61	3.61
St-Casimir, v.	B-C	....	0.38	0.38
St-Casimir-Est-East, v.	G	....	0.38	0.38
St-Casimir-Est-East, v.	M	..	1.48	1.48
Notre-Dame-de-Portneuf, p. .	SG-SC	....	0.50	0.50
Notre-Dame-de-Portneuf, p. .	M	....	3.29	3.29
Pointe-aux-Trembles, p.	M	5.70	....	5.70
QUÉBEC				
Château-d'Eau, ville (town) ..	M	....	1.05	1.05
Beauport-Est-East, v.	G	....	0.95	0.95
Beauport-Est-East, v.	BB-BC	0.80	....	0.80
Montmorency, v.	M	0.55	2.49	3.04
St-Gérard-Magella, p.	G	....	8.17	8.17
Beauport, p.	M	....	2.52	2.52
Giffard, v.	G	....	0.17	0.17
Giffard, v.	M	....	1.58	1.58
Giffard, v.	BB-BC	0.95	....	0.95
St-Gabriel-Ouest-West.	G	....	2.56	2.56
St-Ambroise-de-la-Jeune-Lo- rette, p.	G	....	7.14	7.14

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY AND MUNICIPALITY				
QUÉBEC (suite—con.)				
St-Ambroise-de-la-Jeune-Lorette, p.	M	....	6.48	6.48
St-Félix-du-Cap-Rouge, p....	M	....	2.68	2.68
Québec-Ouest, ville (town)...	M	....	2.74	2.74
L'Ancienne-Lorette, p.	M	....	12.99	12.99
L'Ancienne-Lorette, p.	BB-BC	4.77	....	4.77
Loretteville, v.	G	....	2.23	2.23
Loretteville, v.	M	....	2.62	2.62
Beauport, ville (town).....	G	....	1.32	1.32
Beauport, ville (town).....	M	....	2.09	2.09
Beauport, ville (town).....	BB-BC	1.43	....	1.43
St-Charles-de-Charlesbourg, p.	M	....	4.44	4.44
Charlesbourg, v.	M	....	4.86	4.86
Courville, ville (town).....	G	....	0.59	0.59
Courville, ville (town).....	BB-BC	0.92	....	0.92
N.-D.-des-Laurentides, p....	G	....	8.30	8.30
N.-D.-des-Laurentides, p....	M	....	4.47	4.47
Petite-Rivière.....	M	....	1.76	1.76
St-Colomb-de-Sillery, p.	M	....	9.44	9.44
St-Colomb-de-Sillery, p.	MB-BM	....	0.67	0.67
St-Dunstan-du-Lac-Beauport, p.	M	....	2.08	2.08
Ste-Foy, p.	M	....	8.75	8.75
Ste-Foy, p.	BB-BC	4.34	....	4.34
Charlesbourg-Est-East.....	G	....	1.33	1.33
RICHELIEU				
St-Ours, p.	G	4.21	0.52	4.73
St-Ours, ville (town).....	G	0.40	0.33	0.73
St-Pierre-de-Sorel, p.	G	2.76	....	2.76
St-Roch, p.	G	2.31	....	2.31
Ste-Victoire, p.	G	2.75	....	2.75
Sorel, city (city).....	M	....	3.84	3.84
St-Robert, p.	G	3.01	....	3.01
RICHMOND				
Bromptonville, ville (town)...	G	2.28	2.98	5.26
Brompton Gore.....	G	....	5.98	5.98
Cleveland, c. (t).....	G	10.87	9.93	20.80
Danville, v.	G	0.77	1.50	2.27
Danville, v.	BB-BC	0.10	....	0.10
Melbourne, c. (t).....	G	2.57	11.26	13.83
St-Claude.....	G	....	4.45	4.45
St-Georges-de-Windsor, c. (t).	G	....	5.39	5.39

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes régionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
RICHMOND (suite—con.)				
Shipton, c. (t).....	G	10.38	7.89	18.27
Stoke, c. (t).....	G	....	7.60	7.60
Windsor, c. (t).....	G	7.60	1.87	9.47
St-Frs-Xavier-de-Brompton, p.....	G	....	11.02	11.02
Asbestos, v.....	G	....	3.40	3.40
Melbourne, v.....	G	0.85	1.72	2.57
Richmond, ville (town).....	G	0.62	1.50	2.12
Richmond, ville (town).....	M	1.05	0.73	1.78
Richmond, ville (town).....	MB-BM	0.02	1.29	1.31
Brompton, c. (t).....	G	3.01	12.41	15.42
Kingsbury v.....	G	....	1.50	1.50
Windsor, ville (town).....	G	1.95	....	1.95
RIMOUSKI				
Luceville, v.....	G	....	1.77	1.77
Rimouski, ville (town).....	M	2.18	1.19	3.37
St-Donat, p.....	G	....	6.89	6.89
St-Fabien, p.....	G	9.80	1.04	10.84
St-Germain-de-Rimouski, p..	G	2.12	3.82	5.94
Ste-Luce, p.....	G	7.75	2.04	9.79
St-Mathieu, p.....	G	....	2.53	2.53
St-Simon.....	G	9.56	4.40	13.96
Ste-Blandine, p.....	G	....	1.71	1.71
Ste-Cécile-du-Bic, p.....	G	4.89	8.96	13.85
Pointe-aux Pères, p.....	G	4.99	....	4.99
N.-D.-du-Sacré-Coeur, p....	G	5.00	....	5.00
Ste-Cécile-du-Bic, v.....	G	1.29	....	1.29
St-Frs-Xavier-des-Hauteurs, p	G	....	1.00	1.00
St-Anaclet, p.....	G	....	2.01	2.01
Le Bic, v.....	G	0.28	1.06	1.34
ROUVILLE				
L'Ange-Gardien, p.....	G	....	6.04	6.04
Rougemont, v.....	G	0.55	1.02	1.57
Rougemont, v.....	M	....	0.31	0.31
Rougemont, v.....	B-C	1.01	....	1.01
St-Césaire, p.....	G	....	12.08	12.08
St-Césaire, p.....	M	....	3.37	3.37
St-Césaire, p.....	B-C	4.13	....	4.13
St-Césaire, v.....	G	....	1.97	1.97
St-Césaire, v.....	B-C	1.13	....	1.13
St-Hilaire, p.....	G	....	13.89	13.89
St-Hilaire, v.....	G	....	4.27	4.27

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
ROUVILLE (suite—con.)				
St-Jean-Baptiste-de-Rouville .	G	....	7.96	7.96
St-Michel-de-Rougemont, p. .	G	3.24	4.66	7.90
St-Michel-de-Rougemont, p. .	B-C	2.80	....	2.80
St-Paul-d'Abbotsford, p.	G	5.69	17.63	23.32
N.-D.-du-Bon-Secours, p.	SG-SC	....	2.21	2.21
N.-D.-du-Bon-Secours, p.	G	....	3.32	3.32
N.-D.-du-Bon-Secours, p.	B-C	1.54	....	1.54
Ste-Marie-de-Monnoir, p.	SG-SC	....	3.08	3.08
Ste-Marie-de-Monnoir, p.	G	2.50	8.21	10.71
Ste-Marie-de-Monnoir, p.	M	....	5.33	5.33
Ste-Marie-de-Monnoir, p.	B-C	4.77	....	4.77
Richelieu, v.	G	....	0.23	0.23
Richelieu, v.	M	....	1.88	1.88
Richelieu, v.	B	1.26	....	1.26
St-Mathias, p.	G	....	8.68	8.68
Canrobert, v.	G	....	1.41	1.41
Marieville, ville (town)	G	0.35	0.32	0.67
Marieville, ville (town)	M	....	1.87	1.87
Marieville, ville (town)	B	1.20	0.27	1.47
Ste-Angèle-de-Monnoir, p.	G	2.51	17.72	20.23
Ste-Angèle-de-Monnoir, p.	B-C	0.12	....	0.12
SAGUENAY				
Sacré-Coeur-de-Jésus, p.	G	....	0.20	0.20
Bergeronnes, c. (t)	G	....	6.00	6.00
Escoumains.	G	....	0.57	0.57
SHEFFORD				
Stukely-Nord-North, ptie Est- East part, c. (t)	G	....	4.70	4.70
Ely, ptie Est-East part, c. (t). .	G	....	3.32	3.32
Ely-Nord-North, c. (t)	G	....	3.31	3.31
Lawrenceville, v.	G	....	1.72	1.72
Roxton, c. (t)	G	....	3.02	3.02
Roxton Falls, v.	G	....	4.44	4.44
Shefford-Ouest-West, v.	G	....	1.44	1.44
St-Alphonse, p.	G	....	4.87	4.87
Ste-Anne-de-Stukely, p.	G	....	5.65	5.65
St-Joachim, p.	G	....	2.48	2.48
St-Valérien-de-Milton, c. (t)..	G	....	3.64	3.64
Ely-Sud-South, c. (t)	G	....	7.75	7.75
Shefford, c. (t)	G	11.80	3.13	14.93
Granby, c. (t)	G	7.15	11.92	19.07
Ste-Pudentienne, v.	G	....	1.64	1.64

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
SHEFFORD (suite—con.)				
Ste-Cécile-de-Milton, c. (t)...	G	....	0.93	0.93
Ste-Pudentienne, p.....	G	....	8.55	8.55
Granby, v.....	M	1.15	....	1.15
Granby, v.....	BB-BC	0.33	....	0.33
Stukely-Sud-South, c. (t)....	G	4.53	....	4.53
Waterloo, ville (town).....	G	1.32	....	1.32
Waterloo, ville (town).....	BB-BC	0.96	....	0.96
Warden, v.....	G	....	0.76	0.76
SHERBROOKE				
Ascot, c. (t).....	G	14.06	5.84	19.90
St-Elie-d'Orford, p.....	G	....	3.65	3.65
Orford, c. (t).....	G	5.19	0.53	5.72
Lennoxville, ville (town)....	G	2.17	....	2.17
Lennoxville, ville (town)....	M	0.87	....	0.87
Lennoxville, ville (town)....	BB-BC	2.24	....	2.24
Petit-Lac-Magog, v.....	G	1.17	0.56	1.73
Rock Forest.....	G	7.57	....	7.57
SOULANGES				
St-Polycarpe, v.....	G	....	1.78	1.78
St-Polycarpe, v.....	M	....	0.30	0.30
Coteau-du-Lac, v.....	G	....	0.24	0.24
Coteau-du-Lac, v.....	M	....	1.30	1.30
St-Clet, p.....	G	....	1.57	1.57
St-Clet, p.....	M	....	3.57	3.57
La Station-du-Coteau, v.....	M	....	0.97	0.97
St-Joseph-de-Soulanges, p....	G	....	1.48	1.48
St-Joseph-de-Soulanges, p....	M	0.12	6.62	6.74
Coteau-du-Lac.....	G	....	4.30	4.30
Coteau-du-Lac.....	M	....	0.41	0.41
Coteau Landing, v.....	M	0.80	0.14	0.94
Coteau Landing, v.....	BB-BC	....	0.23	0.23
Ste-Claire-d'Assise, p.....	G	2.30	....	2.30
St-Clet, v.....	G	....	0.20	0.20
St-Clet, v.....	M	....	0.26	0.26
St-Joseph-de-Soulanges, v....	M	....	0.52	0.52
St-Zotique, p.....	G	4.06	....	4.06
St-Zotique, v.....	G	0.89	....	0.89
Comté de (County of) Sou- langes.....	M	....	1.38	1.38
Chemin du Canal.....	MB-BM	13.30	....	13.30
St-Télesphore, p.....	G	....	2.15	2.15

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes régionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueu totale — Total length
STANSTEAD				
Barnston, c. (t).....	G	10.07	.....	10.07
Hatley, v.....	G	.....	4.30	4.30
Hatley-Ouest-West, c. (t)....	G	6.22	4.63	10.85
Ste-Catherine-de-Hatley, p....	G	8.04	18.12	26.16
Beebe Plain, v.....	G	.....	5.03	5.03
Magog, c. (t).....	G	7.24	3.81	11.05
Rock Island, v.....	G	.....	1.95	1.95
Rock Island, v.....	M	0.48	.....	0.48
Stanstead, c. (t).....	G	11.83	8.01	19.84
Hatley-Nord-North, v.....	G	.....	1.42	1.42
Hatley-Nord-North, v.....	M	.....	1.20	1.20
Ayer's Cliff, v.....	G	1.52	1.20	2.72
Ayer's Cliff, v.....	MB-BM	0.50	0.89	1.39
Hatley, c. (t).....	G	3.72	5.52	9.24
Barford, c. (t).....	G	5.96	5.96	.....
Coaticook, ville (town).....	G	3.58	.....	3.58
Dixville, v.....	G	3.41	.....	3.41
Magog, ville (town).....	G	1.97	.....	1.97
Magog, ville (town).....	M	0.72	.....	0.72
Magog, ville (town).....	B-C	0.55	.....	0.55
Stanstead Plain, v.....	G	.....	1.19	1.19
Stanstead Plain, v.....	M	1.68	0.83	2.51
St-Herménégilde, p.....	G	.....	2.59	2.59
ST-HYACINTHE				
La Présentation, p.....	SG-SC	.....	4.48	4.48
La Présentation, p.....	G	.....	2.03	2.03
N.-D.-de-St-Hyacinthe, p....	G	5.40	3.72	9.12
St-Charles, v.....	G	.....	2.52	2.52
St-Damase, p.....	G	6.67	3.79	10.46
St-Denis, p.....	SG-SC	.....	3.64	3.64
St-Denis, v.....	M	.....	0.02	0.02
St-Denis, v.....	MB-BM	.....	1.60	1.60
St-Hyacinthe-le-Confesseur, p.....	G	2.81	1.06	3.87
Ste-Madeleine, v.....	G	0.54	1.49	2.03
Ste-Marie-Madeleine, p.....	G	5.90	4.20	10.10
St-Thomas-d'Aquin, p.....	G	.....	1.84	1.84
St-Earnabé, p.....	SG-SC	.....	3.55	3.55
St-Chs-de-la-Riv.-Chambly, p.	G	.....	7.69	7.69
La Providence, v.....	G	.....	2.23	2.23
La Providence, v.....	B-C	.....	0.58	0.58
St-Joseph, v.....	G	0.41	0.69	1.10
St-Joseph, v.....	B	0.38	.....	0.38



MONTRÉAL-TORONTO—Dorval

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
ST-JEAN				
St-Jean, p.	G	5.28	1.38	6.66
St-Jean, p.	M	2.82	....	2.82
N.-D.-du-Mont-Carmel, p....	G	6.44	0.27	6.71
N.-D.-du-Mont-Carmel, p....	M	3.17	....	3.17
N.-D.-du-Mont-Carmel, p....	BB-BC	4.36	....	4.36
St-Bernard-de-Lacolle, p....	G	....	8.28	8.28
St-Blaise, p.	G	3.56	7.42	10.98
St-Paul-de-l'Ile-aux-Noix, p..	G	9.14	1.88	11.02
St-Valentin, p.	G	....	5.48	5.48
St-Valentin, p.	MB-BM	....	0.83	0.83
Ste-Marguerite-de-Blairfindie, p.	G	5.70	1.45	7.15
Ste-Marguerite-de-Blairfindie, p.	M	0.53	5.39	5.92
Lacolle, v.	G	0.38	1.30	1.68
Lacolle, v.	M	0.28	....	0.28
Lacolle, v.	MB-BM	1.00	0.08	1.08
St-Luc, p.	M	6.16	....	6.16
ST-MAURICE				
Baie-de-Shawinigan, v.	G	....	0.96	0.96
Yamachiche, v.	M	....	0.16	0.16
Yamachiche, v.	BB-BC	0.39	....	0.39
Charette, v.	G	....	1.16	1.16
Trois-Rivières, p.	B-C	3.49	3.53	7.02
Yamachiche, p.	SG-SC	....	5.23	5.23
Yamachiche, p.	M	5.45	....	5.45
Yamachiche, p.	BB-BC	1.77	....	1.77
St-Boniface-de-Shawinigan, p.	G	....	2.19	2.19
Pointe-du-Lac, p.	B-C	5.99	....	5.99
Pointe-du-Lac, p.	BB-BC	1.75	....	1.75
Ste-Flore, p.	M	5.34	....	5.34
Ste-Flore, v.	M	0.70	....	0.70
St-Parnabé-de-Gatineau, p...	G	....	8.51	8.51
TÉMISCAMINGUE				
Duhamel-Ouest-West.	G	....	3.83	3.83
Guérin, c. (t)	G	....	0.81	0.81
N.-D.-de-Lourdes-de-Lorrain- ville, p.	G	....	0.73	0.73
Ville-Marie, v.	G	....	4.88	4.88
N.-D.-des-Quinze-du-canton- de-Guigues, c. (t)	G	....	0.94	0.94
St-Bruno-de-Guigues, p.	G	....	6.43	6.43
St-Isidore, c. (t)	G	....	2.12	2.12

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
TÉMISCOUATA				
St-Joseph-de-la-Rivière-Bleue, p.	G	....	4.90	4.90
St-Joseph-de-la-Rivière-Bleue, v.	G	....	0.50	0.50
Trois-Pistoles, ville (town)....	G	1.22	1.23	2.45
St-Paul-de-la-Croix, p.	G	....	3.57	3.57
St-Eloi, p.	G	....	11.81	11.81
Hocquart, c. (t)	G	....	7.84	7.84
St-Eusèbe, p.	G	....	8.00	8.00
St-Jean-Baptiste-de-l'Ile- Verte, p.	G	9.83	6.63	16.46
St-Antonin, p.	G	4.28	7.88	12.16
St-Hubert, p.	G	....	7.97	7.97
St-Arsène, p.	G	....	12.28	12.28
St-Epiphanie, p.	G	....	10.91	10.91
Cacouna, p.	G	7.07	6.86	13.93
St-Clément, p.	G	....	5.75	5.75
Trois-Pistoles, p.	G	8.99	2.55	11.54
Notre-Dame-du-Lac, p.	G	10.34	10.39	20.73
St-Georges-de-Cacouna, v.	G	1.96	1.62	3.58
Armand, c. (t)	G	15.88	....	15.88
Bégon, c. (t)	G	....	5.76	5.76
St-David-d'Escourt	G	....	4.00	4.00
Ste-Françoise, p.	G	....	1.66	1.66
St-Louis-du-Ha! Ha!	G	8.06	1.01	9.07
St-Mathias-de-Cabano, p.	G	4.22	....	4.22
Rivière-du-Loup, p.	G	4.79	....	4.79
Ste-Rose-du-Déglé, p.	G	13.36	....	13.36
Whitworth, c. (t),	G	7.16	....	7.16
N.-D.-du-Portage, p.	G	3.10	3.40	6.50
Comté de (County of) Témis- couata.	G	....	24.00	24.00
Cabano, v.	G	....	1.49	1.49
St-Pierre-d'Escourt, p.	G	....	3.10	3.10
TERREBONNE				
Ste-Adèle, v.	G	0.70	0.78	1.48
Abercrombie, c. (t)	G	....	4.41	4.41
Shawbridge, v.	G	1.00	1.34	2.34
Ste-Adèle, p.	G	3.83	4.68	8.51
Ste-Anne-des-Plaines, p.	G	....	1.60	1.60
Piedmont.	G	2.40	....	2.40
Salabarry & Grandison	G	6.01	....	6.01

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
TERREBONNE (suite—con.)				
Ste-Agathe, p.....	G	6.91	8.25	15.16
Ste-Agathe, ville (town).....	G	1.64	5.65	7.29
St-Janvier, p.....	G	2.92	0.66	3.58
St-Jérôme, p.....	G	10.46	....	10.46
St-Joseph-de-Mont-Rolland, p.....	G	2.71	....	2.71
Ste-Jovite, v.....	G	0.79	....	0.79
Ste-Marguerite-du-Lac-Mas- son, p.....	G	....	3.05	3.05
St-Sauveur, p.....	G	4.07	....	4.07
Ste-Thérèse-de-Blainville, p..	G	5.38	3.02	8.40
Ste-Thérèse-de-Blainville, p..	M	2.77	13.34	16.11
Ste-Thérèse, v.....	M	1.05	0.35	1.40
St-Louis-de-Terrebonne, p. . .	M	....	6.57	6.57
Val-Morin	G	2.48	....	2.48
Wolfe, c. (t).....	G	8.31	....	8.31

VAUDREUIL				
Dorion, ville (town).	M	1.58	0.26	1.84
Hudson, v.	G	....	0.48	0.48
Hudson, v.	M	0.67	1.10	1.77
Hudson Heights, v.	G	....	1.45	1.45
Hudson Heights, v.	M	3.91	1.57	5.48
Ile-Perrot, p.	G	....	0.17	0.17
Ile-Perrot, p.	M	2.97	15.48	18.45
Pointe-Fortune, v.	G	....	0.56	0.56
Pointe-Fortune, v.	M	3.28	....	3.28
Rigaud, ville (town).	M	1.13	1.88	3.01
Ste-Madeleine-de-Rigaud, p..	G	....	9.20	9.20
Ste-Madeleine-de-Rigaud, p..	M	8.06	4.87	12.93
St-Michel-de-Vaudreuil, p.	G	....	4.18	4.18
St-Michel-de-Vaudreuil, p.	M	8.29	8.27	16.56
Très-St-Rédempteur, p.	G	....	5.22	5.22
Vaudreuil, v.	G	....	0.24	0.24
Vaudreuil, v.	M	0.22	0.56	0.78
Como-Est-East, v.	M	3.39	1.23	4.62
Ste-Justine-de-Newton, p.	G	....	13.88	13.88
Ste-Justine-de-Newton, p.	M	....	2.25	2.25
Ste-Marthe, p.	G	....	10.83	10.83
Ste-Marthe, p.	M	....	3.75	3.75
Belle-Plage, v.	G	....	0.26	0.26
Belle-Plage, v.	M	....	0.88	0.88
St-Lazare, p.	G	....	2.58	2.58
Ile-Cadieux, ville (town).	G	....	0.83	0.83

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
VERCHÈRES				
Beloeil, ville (town).....	G	.....	1.85	1.85
Beloeil, ville (town).....	M	0.26	1.69	1.95
Beloeil, ville (town).....	MB-BM	1.75	0.27	2.02
Beloeil, ville (town).....	BB-BC	.....	0.33	0.33
McMasterville, v.....	G	.....	1.01	1.01
McMasterville, v.....	M	0.14	.....	0.14
McMasterville, v.....	B-C	.....	1.14	1.14
St-Marc-de-Cournoyer, p....	G	.....	12.17	12.17
St-Marc-de-Cournoyer, p....	BB-BC	.....	4.40	4.40
Ste-Théodosie, p.....	BB-BC	.....	10.23	10.23
Verchères, p.....	M	4.81	2.17	6.98
Verchères, p.....	MB-BM	.....	3.61	3.61
Verchères, p.....	BB-BC	.....	1.84	1.84
Ste-Julie, p.....	M	.....	8.61	8.61
Contrecoeur, p.....	M	10.22	2.23	12.45
Contrecoeur, p.....	BB-BC	.....	1.03	1.03
Contrecoeur, v.....	G	.....	0.36	0.36
Contrecoeur, v.....	M	0.61	0.44	1.05
Beloeil, p.....	G	.....	4.00	4.00
Beloeil, p.....	M	3.20	4.53	7.73
Beloeil, p.....	BB-BC	.....	2.29	2.29
Varennes, p.....	M	6.71	10.29	17.00
Varennes, p.....	BB-BC	.....	13.67	13.67
Varennes, v.....	M	1.08	0.78	1.86
Verchères, v.....	M	1.42	1.03	2.45
St-Antoine-sur-Richelieu....	BB-BC	.....	14.97	14.97
WOLFE				
Beaulac, v.....	G	1.40	0.35	1.75
Bishop's Crossing, v.....	G	.....	3.25	3.25
Disraeli, p.....	G	4.76	1.57	6.33
Disraeli, v.....	G	1.52	3.98	5.50
Disraeli, v.....	M	.....	0.64	0.64
Dudswell.....	G	7.96	3.40	11.36
Garthby, c. (t).....	G	6.24	2.97	9.21
Ham-Sud-Ouest-South-West, c, (t).....	G	.....	1.71	1.71
Marbleton, v.....	G	4.66	4.56	9.22
St-Camille, c. (t).....	G	.....	5.46	5.46
St-Joseph-de-Ham-Sud- South, p.....	G	.....	1.46	1.46
St-Raymond-de-Pennafort, p.	G	.....	4.64	4.64
Weedon-Canton, v.....	G	1.35	1.78	3.13

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
WOLFE (suite—con.)				
St-Jacques-le-Majeur, p.	G	....	0.34	0.34
Weedon, c. (t).....	G	5.95	3.79	9.74
Wotton, c. (t).....	G	....	7.79	7.79
Wottonville, v.....	G	....	3.66	3.66
Ham-Nord, c. (t).....	G	4.17	0.95	5.12
N.-D.-de-Lourdes-de-Ham, p.	G	2.15	....	2.15
Stratford, c. (t).....	G	8.81	....	8.81
St-Gérard, v.....	G	6.09	....	6.09
YAMASKA				
Baieville, v.....	M	0.67	0.30	0.97
Notre-Dame-de-Pierreville, p.	G	....	0.19	0.19
Pierreville, v.....	G	....	0.24	0.24
Pierreville, v.....	M	0.50	3.80	4.30
St-Elphège, p.....	SG-SC	....	3.18	3.18
St-Guillaume, v.....	M	....	3.09	3.09
St-Joachim-de-Courval, p....	G	....	0.12	0.12
St-Michel, v.....	G	1.10	0.78	1.88
St-Pie-de-Guire, p.....	SG-SC	....	1.09	1.09
St-Zéphirin, p.....	SG-SC	....	5.75	5.75
St-Antoine-de-la-Baie-du- Febvre, p.....	G	3.75	....	3.75
St-Antoine-de-la-Baie-du- Febvre, p.....	M	....	1.26	1.26
St-Guillaume, p.....	M	....	4.91	4.91
St-Bonaventure, p.....	G	....	3.53	3.53
St-Francois-du-Lac, v.....	G	1.43	....	1.43
St-Gérard, p.....	G	2.13	....	2.13
St-Joseph, p.....	G	3.59	....	3.59
St-Michel, p.....	G	1.62	....	1.62
St-Thomas, p.....	G	3.97	0.06	4.03

SOMMAIRE PAR COMTÉ

SUMMARY PER COUNTY

COMTÉ — COUNTY	Routes régionales ou provinciales — Regional or Provincial Highways	Chemins municipaux — Municipal Roads	Longueur totale — Total Length
Abitibi	139.22	0.00	139.22
Argenteuil	31.98	63.58	95.56
Arthabaska	56.24	94.83	151.07
Bagot	30.68	40.92	71.60
Beauce	111.05	76.24	187.29
Beauharnois	15.80	73.12	88.92
Bellechasse	70.82	110.47	181.29
Berthier	37.39	66.80	104.19
Bonaventure	58.57	20.71	79.28
Brôme	48.34	55.20	103.54
Chambly	30.79	60.47	91.26
Champlain	41.07	71.99	113.06
Charlevoix	68.78	20.97	89.75
Châteauguay	41.73	109.98	151.71
Chicoutimi	36.49	134.14	170.63
Compton	60.51	100.21	160.72
Deux Montagnes	20.80	110.05	130.85
Dorchester	23.94	100.30	124.24
Drummond	51.51	47.03	98.54
Frontenac	65.36	65.05	130.41
Gaspé	36.21	18.61	54.82
Hull	42.10	63.24	105.34
Huntingdon	25.14	222.06	247.20
Iberville	35.03	82.21	117.24
Jacques Cartier	31.15	20.45	51.60
Joliette	15.96	38.41	54.37
Kamouraska	46.80	218.10	264.90
Labelle	83.24	10.69	93.93
Lac St-Jean	117.70	160.01	277.71
Laprairie	49.95	41.16	91.11
L'Assomption	27.80	52.10	79.90
Laval	68.67	78.62	147.29
Lévis	47.74	63.18	110.92
L'Islet	26.20	171.29	197.49
Lotbinière	71.70	64.17	135.87
Maskinongé	13.03	15.76	28.79
Matane	96.57	4.85	101.42
Matapédia	54.42	22.95	77.37
Mégantic	45.23	68.41	113.64
Missisquoi	83.53	85.20	168.73
Montcalm	20.01	103.34	123.35
Montmagny	39.22	111.72	150.94
Montmorency	36.38	41.66	78.04
Napierville	39.08	71.92	111.00



MONTRÉAL-MONT-LAURIER—Ste-Thérèse
Revêtement en macurban posé en 1927 **Macurban pavement laid in 1927**

COMTÉ — COUNTY	Routes régionales ou provinciales — Regional or Provincial Highways	Chemins municipaux — Municipal Roads	Longueur totale — Total Length
Nicolet.....	72.98	31.34	104.32
Papineau.....	50.89	66.73	117.62
Pontiac.....	47.00	54.47	101.47
Portneuf.....	39.92	142.72	182.64
Québec.....	13.76	106.47	120.23
Richelieu.....	15.44	0.84	16.29
Richmond.....	42.07	92.42	134.49
Rimouski.....	47.86	38.42	86.28
Rouville.....	32.80	127.73	160.53
Saguenay.....	0.00	6.77	6.77
Shefford.....	27.24	73.27	100.51
Sherbrooke.....	33.27	10.58	43.85
Soulanges.....	21.47	27.42	48.89
Stanstead.....	67.49	60.69	128.18
St.-Hyacinthe.....	22.11	45.13	67.24
St-Jean.....	48.82	33.76	82.58
St-Maurice.....	24.88	21.74	46.62
Témiscamingue.....	0.00	19.74	19.74
Témiscouata.....	99.26	155.61	255.77
Terrebonne.....	63.43	53.68	117.11
Vaudreuil.....	33.50	91.98	125.48
Verchères.....	30.20	104.94	135.14
Wolfe.....	55.06	52.31	107.37
Yamaska.....	18.76	28.30	47.06
Longueur totale } Total Length }	3102.14	4699.14	7801.28

SOMMAIRE PAR GENRE DE PAVAGE
SUMMARY PER KIND OF PAVEMENT

PAVAGE — PAVEMENT	Grandes routes — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Total
Gravier — Gravel.....	2257.04	3656.21	5913.25
Macadam.....	611.89	855.40	1467.29
Sable et Glaise — Sand-Clay.....	.....	77.54	77.54
Macadam bitumineux — Bituminous macadam.....	93.93	34.39	128.32
Béton de ciment — Cement concrete.....	56.84	17.93	74.77
Béton bitumineux — Bituminous concrete....	82.44	57.67	140.11
Longueur totale } Total length }	3102.14	4699.14	7801.28

CHAPITRE VII

REVÊTEMENTS PERMANENTS

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

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

Les longueurs sont en milles.

CHAPTER VII

PERMANENT PAVEMENTS

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

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

The lengths are in miles.

SUR LES ROUTES PROVINCIALES ET RÉGIONALES

ON PROVINCIAL AND REGIONAL HIGHWAYS

COMTÉ	MUNICIPALITÉ	Vieux pavage	Nouveau pavage	Longueur
COUNTY	MUNICIPALITY	Old pavement	New pavement	Length

MONTREAL-SHERBROOKE

SHEFFORD.....	Granby, c. (t).....	G	BB-BC	4.31
ROUVILLE.....	Ste-Marie-de-Monnoir, p.....	G	B-C	0.53
	Ste-Angèle-de-Monnoir, p.....	G	B-C	0.06
	St-Michel-de-Rougemont, v...	G	B-C	0.65
	St-Césaire, p.....	G	BB-BC	3.24
	St-Paul-d'Abbotsford, p.....	G	BB-BC	5.26

MONTREAL-QUEBEC

BERTHIER.....	St-Barthélemi, p.....	M	BB-BC	3.67
	St-Viateur, p.....	M	BB-BC	1.59
	St-Cuthbert, p.....	M	BB-BC	2.91
	Ste-Geneviève-de-Berthier, p..	M	BB-BC	3.00
L'ASSOMPTION.....	Charlemagne, p.....	G	BB-BC	0.22
	Repentigny, p.....	G	BB-BC	0.41
PORTNEUF.....	Cap-Santé, p.....	M	BB-BC	5.16
	Portneuf, v.....	M	BB-BC	2.77
	Deschambault, p.....	M	BB-BC	2.72
LAVAL.....	Pointe-aux-Trembles, ville (town).....	G	BB-BC	0.03

COMTÉ — COUNTY	MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	Vieux pavage — Old pavement	Nouveau pavage — New pavement	Lon- gueur — Length
LÉVIS-ST-LAMBERT				
YAMASKA	Pierreville, v.	M	MB-BM	0.50
	Baleville, v.	M	MB-BM	0.67
MONTREAL-MALONE				
CHATEAUGUAY	St-Joachim, p.	M	BB-BC	1.85
	Ste-Philomène, p.	M	BB-BC	3.99
	Très St-Sacrement, p.	M	BB-BC	4.18
	Godmanchester	M	BB-BC	2.00
LÉVIS-RIMOUSKI				
RIMOUSKI	Rimouski, ville (town)	G	BB-BC	0.57
BELLECHASSE	St-Etienne-de-Beaumont, p.	G	M	6.21
	St-Michel, p.	G	M	2.00
MONTREAL-OTTAWA via HULL				
DEUX-MONTAGNES	St-Eustache, p.	M	BB-BC	2.31
MONTREAL-MONT-LAURIER				
TERREBONNE	Ste-Thérèse, p.	G	BB-BC	5.28
	St-Janvier, p.	G	BB-BC	2.92
	Ste-Monique, p.	G	BB-BC	0.19
	St-Jérôme, p.	G	BB-BC	4.68
SHERBROOKE-DERBY LINE				
SHERBROOKE	Lennoxville, ville (town)	M	BB-BC	0.87
	Ascot, c. (t)	M	BB-BC	3.63
STANSTEAD	Stanstead, v.	M	BB-BC	1.68
	Rock Island, v.	M	BB-BC	0.48
MONTREAL-ROUSE'S POINT via St-JEAN				
ST-JEAN	St-Jean, p.	M	BB-BC	0.97
	St-Jean, p.	G	B-C	3.22
	St-Blaise, p.	G	B-C	3.56
	St-Paul-de-l'Ile-aux-Noix, p.	G	B-C	2.69

COMTÉ — COUNTY	MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	Vieux pavage — Old pavement	Nouveau pavage — New pavement	Lon- gueur — Length
QUÉBEC-ST-SIMÉON				
CHARLEVOIX.....	Baie St-Paul, v.....	G	M	0.20
HULL-AYLMER				
HULL.....	Hull Sud, c. (t).....	M	BB-BC	2.97
MONTREAL-VALLEYFIELD				
CHATEAUGUAY.....	St-Joachim, p.....	M	BB-BC	1.58
SHERBROOKE-NORTON MILLS				
STANSTEAD.....	Coaticook, ville (town).....	G	B-C	0.73
HULL-MANIWAKI				
HULL.....	Hull Sud, c. (t).....	G	M	1.17
	Hull Ouest, c. (t).....	G	M	5.38
COATICOOK-MAGOG				
STANSTEAD.....	Coaticook, ville (town).....	B	B-C	0.19

SOMMAIRE PAR ROUTE

Longueurs en milles

ROUTES

HIGHWAYS

SUMMARY PER HIGHWAY

Lengths in miles

Longueur

Length

1. Montréal-Sherbrooke.....	14.05
2. Montréal-Québec.....	22.48
3. Lévis-St-Lambert.....	1.17
4. Montréal-Malone.....	12.02
6. Lévis-Rimouski.....	8.78
8. Montréal-Ottawa via Hull.....	2.31
11. Montréal-Mont-Laurier.....	13.07
13. Sherbrooke-Derby Line.....	6.66
14. Montréal-Rouse's Point via St-Jean.....	10.44
15. Québec-St-Siméon.....	0.20
17. Hull-Aylmer.....	2.97
20. Montréal-Valleyfield.....	1.58
22. Sherbrooke-Norton Mills.....	0.73
30. Hull-Maniwaki.....	6.55
Coaticook-Magog.....	0.19
Total.....	103.20

SOMMAIRE PAR GENRE DE
PAVAGE

Longueurs en milles

SUMMARY PER KIND OF
PAVEMENT

Lengths in miles

Macadam.....	14.96
Béton-Concrete.....	11.63
Béton bitumineux—Bituminous concrete.....	75.44
Macadam bitumineux—Bituminous macadam.....	1.17
Longueur totale.....	103.20 milles
Total length.....	miles

SUR LES CHEMINS
MUNICIPAUX ORDINAIRES

ON ORDINARY
MUNICIPAL ROADS

COMTÉ	MUNICIPALITÉ	Vieux pavage	Nouveau pavage	Long- ueur
COUNTY	MUNICIPALITY	Old pave- ment	New pave- ment	Length
BROME.....	Knowlton, v.....	M	BB-BC	0.26
	Sutton, v.....	M	B-C	0.12
CHARLEVOIX.....	Baie St-Paul, v.....	G	M	0.69

SOMMAIRE PAR COMTÉ

Longueur en milles

COMTÉ

COUNTY

Brome.....	0.38
Charlevoix.....	0.69

SUMMARY PER COUNTY

Lengths in miles

Longueur

Length

SOMMAIRE PAR GENRE DE
PAVAGE

Longueurs en milles

Béton bitumineux—Bituminous concrete.....	0.26
Béton-Concrete.....	0.12
Macadam.....	0.69

Total.....	1.07 milles miles
------------	----------------------

SUMMARY PER KIND OF
PAVEMENT

Lengths in miles



MONTRÉAL-MONT-LAURIER—St-Janvier
Revêtement en macurban posé en 1927 Macurban pavement laid in 1927

CONSTRUCTION

CHAPITRE VIII

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 1927.

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

Les longueurs sont en milles.

CHAPTER VIII

CONSTRUCTION OF MAIN TRUNK HIGHWAYS

List of construction works done on the Main Trunk Highways of the Province during the season of 1927, 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-ST-LAMBERT				
NICOLET.....	St-Grégoire, p.....	Gravier—Gravel	0.92	....
VERCHÈRES.....	Contrecoeur, p.....	Gravier—Gravel	....	4.62
LÉVIS-RIMOUSKI				
RIMOUSKI.....	Ste-Cécile-du-Bic, p.....	Gravier—Gravel	2.27	....
MONTREAL-OTTAWA via HULL				
PAPINEAU.....	Buckingham, sud-est.....	Gravier—Gravel	0.42	....
	Lochaber-Ouest.....	Gravier—Gravel	1.78	....
LÉVIS-SHERBROOKE				
LÉVIS.....	St-Nicolas, p.....	Gravier—Gravel	0.93	....
	St-Nicolas-Sud.....	Gravier—Gravel	0.40	....
ST-GEORGES-LAC-FRONTIÈRE				
DORCHESTER...	Ste-Rose-de-Watford, p.....	Gravier—Gravel	2.87	4.00
	Ste-Justine, p.....	Gravier—Gravel	1.96	....
AYLMER-CHAPEAU				
PONTIAC.....	Onslow-Sud, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.29	....
	Waltham.....	Gravier—Gravel	10.14	....

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	Wright, c. (t)	Gravier—Gravel	9.00	4.13
	Low, c. (t)	Gravier—Gravel	1.00	1.50
ST-HYACINTHE-MELBOURNE				
DRUMMOND	Durham-Sud, p	Gravier—Gravel	2.73	4.79
VICTORIAVILLE-WOBURN				
WOLFE	Ham-Nord, p	Gravier—Gravel	5.85	....
	Ham-Sud, p	Gravier—Gravel	0.57	....
	Garthby, c. (t)	Gravier—Gravel	6.25	....
FRONTENAC	Winslow-Sud, c. (t)	Gravier—Gravel	3.61	....
DRUMMONDVILLE-ANNAVILLE				
NICOLET	St-Célestin, p	Gravier—Gravel	3.86	....
ST-HYACINTHE-SAINT-GERMAIN				
ST-HYACINTHE . .	St-Hyacinthe-le-Confesseur, p . . .	Gravier—Gravel	0.59	....
BAGOT	Ste-Rosalie, p	Gravier—Gravel	4.99	....
	St-Simon, p	Gravier—Gravel	4.95	....
	St-Hugues, p	Gravier—Gravel	3.06	2.14
DRUMMOND	St-Eugène, p	Gravier—Gravel	1.14	8.95
	St-Germain, p	Gravier—Gravel	2.02	2.00
VICTORIAVILLE-STE-ANGÈLE				
NICOLET	St-Célestin, p	Gravier—Gravel	4.07	....
TOUR DU LAC SAINT-JEAN				
LAC ST-JEAN . . .	Ste-Monique-de-Honfleur, p	Gravier—Gravel	4.00	2.00
	Péribonka	Gravier—Gravel	5.00	....
	Mistassini	Gravier—Gravel	0.35	0.50
	Albanel	Gravier—Gravel	1.25	....
RIMOUSKI-STE-ANNE-DES-MONTS				
GASPÉ	Cap-Chat, v	Gravier—Gravel	1.27	....
	Cap-Chat, p	Gravier—Gravel	....	4.00

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
JOLIETTE-ST-CÔME				
JOLIETTE.....	St-Charles-Borromée, p.....	Gravier—Gravel	4.15	....
	St-Ambroise-de-Kildare, p.....	Gravier—Gravel	0.89	....
	St-Alphonse-de-Rodriguez, p....	Gravier—Gravel	2.37	....
JOLIETTE-LACHUTE				
L'ASSOMPTION..	St-Lin, p.....	Gravier—Gravel	....	2.21
TERREBONNE...	Ste-Sophie, p.....	Gravier—Gravel	2.00	4.33
BUCKINGHAM-MONT-LAURIER				
PAPINEAU.....	Buckingham.....	Gravier—Gravel	9.00	3.00
	Portland, c. (t).....	Gravier—Gravel	13.00	....
	Villeneuve, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.00	10.00
	Bigelow, Wells & McGill, c. (t)..	Gravier—Gravel	10.00	3.00
LACHUTE-SAINT-JOVITE				
ARGENTEUIL...	Chatham, c. (t).....	Gravier—Gravel	8.00	0.50
	Harrington, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.50	1.50
	Arundel, c. (t).....	Gravier—Gravel	7.50	....
	Montcalm, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	1.00
LACHUTE-SAINT-AGATHE				
ARGENTEUIL...	St-Jérusalem, p.....	Gravier—Gravel	3.00	....
	Gore, c. (t).....	Gravier—Gravel	4.00	3.10
	Mille-Iles, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.93	....
	Morin, c. (t).....	Gravier—Gravel	6.30	....
LOUISEVILLE-SAINT-ALEXIS				
MASKINONGÉ...	St-Paulin, p.....	Gravier—Gravel	....	1.95
	St-Paulin, v.....	Gravier—Gravel	0.43	....
	Hunterstown, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.39	....
	St-Antoine-de-la-Riv-du-Loup, p.	Gravier—Gravel	2.45	....
	St-Léon, p.....	Gravier—Gravel	....	2.91
SAINT-GEORGES-LAC-MEGANTIC				
BEAUCE.....	St-Martin, p.....	Gravier—Gravel	3.56	....
FRONTENAC....	St-Gédéon, p.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	Risborough (et partie de-and part of) Marlow, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.78	....
	St-Hubert-de-Spaulding, p.....	Gravier—Gravel	2.12	....
	Ditchfield et Spaulding, c. (t)...	Gravier—Gravel	4.17	....

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
BIRCHTON-BEECHER FALLS				
COMPTON	East-Clifton	Gravier—Gravel	3.12	....
	St-Venant, p.	Gravier—Gravel	0.83	....
	East Hereford-Est.	Gravier—Gravel	1.51	....

STE-ANNE-DES-MONTS-GASPÉ

GASPÉ.	Christie, c. (t)	Gravier—Gravel	4.49	6.20
	Duchesnay, c. (t)	Gravier—Gravel	0.35	6.63
	Mont-Louis	Gravier—Gravel	2.75	3.25
	Taschereau, c. (t)	Gravier—Gravel	8.15	3.05
	Seigneurie Madeleine	Gravier—Gravel	3.10	0.75
	Denoue, c. (t)	Gravier—Gravel	6.32	....
	Grande-Vallée	Gravier—Gravel	4.03	....
	Cloridorme, c. (t)	Gravier—Gravel	9.50	....
	Fox, c. (t)	Gravier—Gravel	6.21	2.52

MATAPÉDIA-GASPÉ

BONAVENTURE.	St-Laurent-de-Matapédia.	Gravier—Gravel	....	3.37
	Restigouche, sud-est	Gravier—Gravel	....	6.86
	Mann, c. (t)	Gravier—Gravel	10.19	....
	Escuminac	Gravier—Gravel	8.65	....
	St-Omer, v.	Gravier—Gravel	1.87	....
	Carleton, c. (t)	Gravier—Gravel	4.23	....
	Maria, c. (t)	Gravier—Gravel	9.05	....
	New Richmond	Gravier—Gravel	9.68	0.81
	St.Charles-de-Caplan	Gravier—Gravel	7.98	....
	St-Siméon.	Gravier—Gravel	2.58	....
	St-Bonaventure-de-Hamilton.	Gravier—Gravel	0.11	....
	Paspébiac-Ouest.	Gravier—Gravel	1.69	....
	Paspébiac-Est.	Gravier—Gravel	1.68	....
	Hove, c. (t)	Gravier—Gravel	5.21	....
	St-Godefroi	Gravier—Gravel	1.80	....
	Shigawake.	Gravier—Gravel	3.49	....
	Port-Daniel-Ouest.	Gravier—Gravel	6.48	....
	Port-Daniel-Est.	Gravier—Gravel	2.66	....
GASPÉ.	Percé (chemin Lemieux road)	Gravier—Gravel	10.61	....
	York, c. (t)	Gravier—Gravel	3.05	0.83
	Douglas-Ouest	Gravier—Gravel	7.66	....

SOMMAIRE PAR ROUTE

Longueurs en milles

ROUTES

HIGHWAYS

SUMMARY PER HIGHWAY

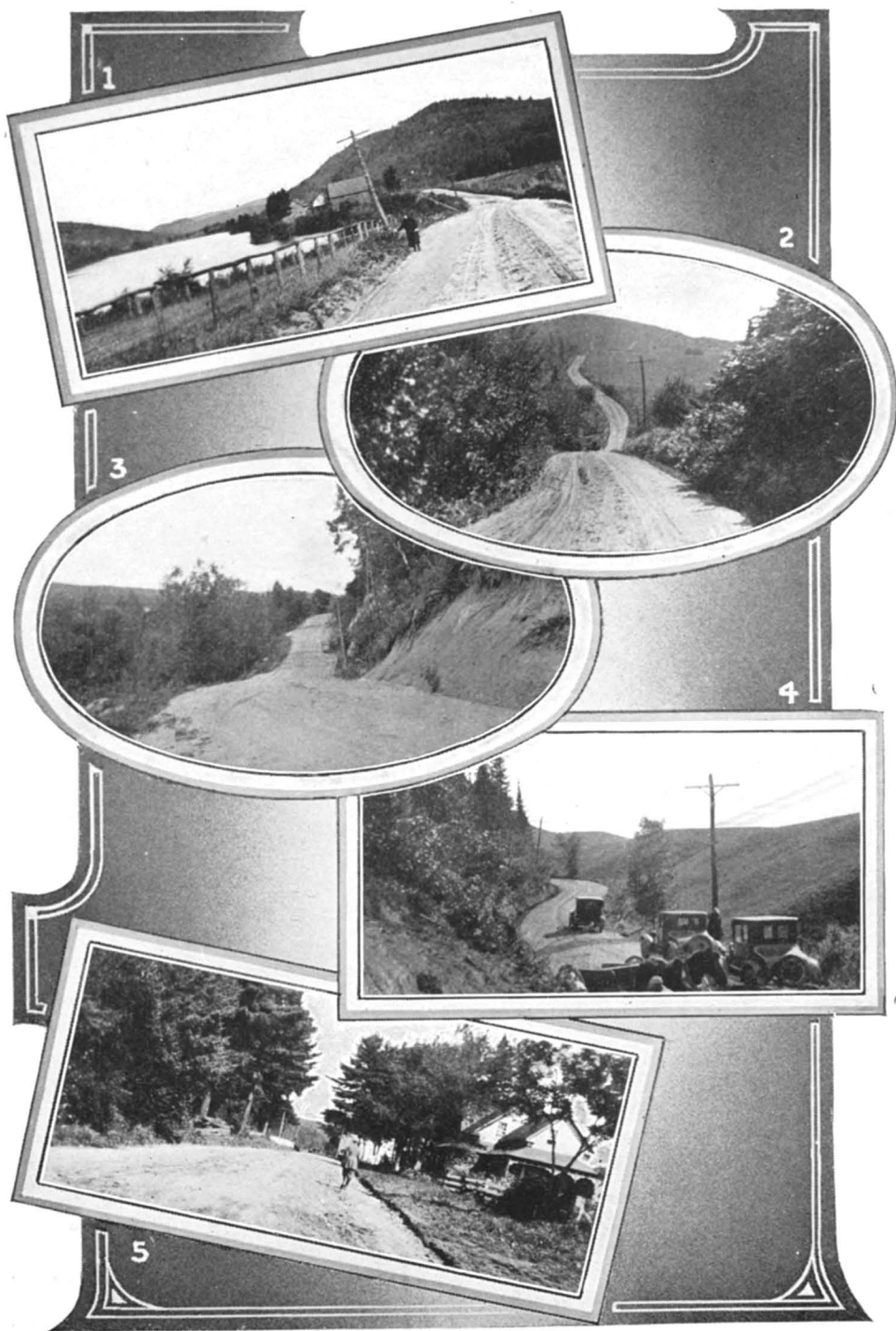
Lengths in miles

Longueur
terminéeLongueur en
constructionLength
completedLength under
construction

3. Lévis-Saint-Lambert.....	0.92	4.62
6. Lévis-Rimouski.....	2.27	.....
8. Montréal-Ottawa via Hull.....	2.20	.....
10. Lévis-Sherbrooke.....	1.33	.....
24. St-Georges-Lac-Frontière.....	4.83	4.00
29. Aylmer-Chapeau.....	10.43	.....
30. Hull-Maniwaki-Mont-Laurier.....	10.00	5.63
32. St-Hyacinthe-Melbourne.....	2.73	4.79
34. Victoriaville-Woburn.....	16.28	.....
37. Drummondville-Annaville.....	3.86	.....
38. St-Hyacinthe-Saint-Germain.....	16.75	13.09
41. Victoriaville-Sainte-Angèle.....	4.07	.....
43. Tour du Lac Saint-Jean.....	10.60	2.50
44. Rimouski-Sainte-Anne-des-Monts.....	1.27	4.00
Joliette-Saint-Côme.....	7.41	.....
Joliette-Lachute.....	2.00	6.54
Buckingham-Mont-Laurier.....	35.00	16.00
Lachute-St-Jovite.....	19.00	3.00
Lachute-Ste-Agathe.....	17.23	3.10
Louiseville-St-Alexis.....	3.27	4.86
St-Georges-Lac-Mégantic.....	12.13	.....
Birchton-Beecher Falls.....	5.46	.....
Ste-Anne-des-Monts-Gaspé.....	44.90	22.40
Matapédia-Gaspé.....	98.67	11.86
TOTAL.....	332.61 milles miles	106.39 milles miles

SOMMAIRE PAR GENRE DE
PAVAGESUMMARY PER KIND OF
PAVEMENT

Gravier—Gravel.....	332.61	106.39
---------------------	--------	--------



1, 2, 3 et 4. Route Buckingham-Mont-Laurier
à Val des Bois (1) et dans le canton Portland;
5. Route Lachute-St-Jovite à Arundel.

1, 2, 3 and 4. Buckingham-Mont Laurier Highway at Val des Bois (1) and in Portland township; 5. Lachute-St. Jovite Highway at Arundel.

CHAPITRE IX

CONSTRUCTION DES CHEMINS MUNICIPAUX SANS SUBVEN- TIONS DU GOUVERNEMENT

Liste des travaux de construction faits
en 1927 sans subventions du gouver-
nement.

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

Les longueurs sont en milles.

CHAPTER IX

CONSTRUCTION OF MUNICIPAL ROADS WITHOUT SUBSIDIES FROM THE GOVERNMENT

List of construction works done in 1927
without subsidies from the govern-
ment.

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

The lengths are in miles.

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur construite Length improved
ARTHABASKA.....	Stanford, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.20
BAGOT.....	St-Pie, p.....	Gravier—Gravel	0.27
	St-Dominique, p.....	Gravier—Gravel	0.12
	St-Liboire, p.....	Gravier—Gravel	0.63
	Ste-Hélène, p.....	Gravier—Gravel	0.34
	Ste-Rosalie, p.....	Gravier—Gravel	0.26
BEAUCE.....	Aubert-Gallion, p.....	Gravier—Gravel	1.57
	Shenley, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.76
	St-Elzéar, p.....	Gravier—Gravel	0.51
	St-Frédéric, p.....	Gravier—Gravel	0.28
	St-Jules, p.....	Gravier—Gravel	0.06
	St-Victor, p.....	Gravier—Gravel	1.97
BROME.....	Sutton, c. (t).....	Béton—Concrete	0.12
CHAMPLAIN.....	Ste-Anne-de-la-Pérade, p.....	Gravier—Gravel	4.26
	St-Stanislas, p.....	Gravier—Gravel	0.81
	St-Séverin, p.....	Gravier—Gravel	0.29
CHÂTEAUGUAY....	St-Antoine-Abbé, p.....	Gravier—Gravel	1.00
	Ste-Clothilde, p.....	Gravier—Gravel	0.75
	St-Malachie, p.....	Gravier—Gravel	1.00
	Ste-Martine, p.....	Macadam	1.25
	St-Joachim, p.....	Gravier—Gravel	0.33
	De Léry, ville (town).....	Macadam	0.15
COMPTON.....	Ditton, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.16
	Ste-Edwidge, p.....	Gravier—Gravel	0.39
	Sawyerville.....	Gravier—Gravel	0.54

COMTÉ — COUNTY	MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	Nature des travaux — Nature of the works	Longueur construite — Length improved
DORCHESTER.....	St-Bernard, p.....	Gravier—Gravel	1.57
	Ste-Hénédine, p.....	Gravier—Gravel	0.10
	St-Isidore, p.....	Gravier—Gravel	1.43
DRUMMOND.....	Durham-Sud, c. (t).	Gravier—Gravel	0.14
	L'Avenir, p.....	Gravier—Gravel	1.13
	Wickham, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.36
	St-Lucien, p.....	Gravier—Gravel	2.04
	Kingsey, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.94
	Kingsey Falls, p.....	Gravier—Gravel	0.24
FRONTENAC.....	Gayhurst, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.20
	Lambton, p.....	Gravier—Gravel	0.10
	Ste-Cécile-de-Whitton, p.....	Gravier—Gravel	0.20
HULL.....	Masham Sud.....	Gravier—Gravel	1.68
	Hull Ouest.....	Gravier—Gravel	1.00
	Hull Sud.....	Gravier—Gravel	0.66
	Northfield, c. (t).....	Gravier—Gravel	10.00
HUNTINGDON....	Franklin, c. (t).	Gravier—Gravel	1.14
	Godmanchester, c. (t).....	Gravier—Gravel	7.94
	Hemmingford, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.49
	Hinchinbrook, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.20
	Havelock, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.29
	Ste-Barbe, p.....	Gravier—Gravel	2.00
IBERVILLE.....	St-Athanase, p.....	Gravier—Gravel	0.66
JOLIETTE.....	St-Paul, p.....	Sable—glaise— Sand—clay	2.50
	Ste-Elizabeth, p.....	Gravier—Gravel	2.48
	Ste-Mélanie, p.....	Sable—glaise— Sand—clay	2.50
KAMOURASKA....	St-Pacôme, v.....	Gravier—Gravel	0.09
LAPRAIRIE.....	Laprairie, ville (town).....	Béton—Concrete	0.05
LAVAL.....	St-François-de-Sales, p.....	Macadam	0.41
	Abord-à-Plouffe, v.....	Macadam	0.06
LÉVIS.....	St-Jean-Chrysostôme, p.....	Gravier—Gravel	0.11

COMTÉ — COUNTY	MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	Nature des travaux — Nature of the works	Longueur construite — Length improved
LOTBINIÈRE.....	Dosquet, p.....	Gravier—Gravel	0.32
	St-Edouard, p.....	Gravier—Gravel	1.53
	Issoudun, p.....	Gravier—Gravel	0.89
	St-Jasques-de-Parisville.....	Gravier—Gravel	0.44
	Ste-Emélie, p.....	Gravier—Gravel	0.12
	Ste-Agapit, p.....	Gravier—Gravel	1.08
MÉGANTIC.....	Notre-Dame-de-Lourdes, p.....	Gravier—Gravel	0.97
MISSISQUOI.....	Dunham, c. (t).....	Gravier—Gravel	4.09
	Stanbridge, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.94
NICOLET.....	Ste-Perpétue, p.....	Gravier—Gravel	1.50
	Ste-Eulalie, p.....	Gravier—Gravel	2.00
	Bécancour, p.....	Gravier—Gravel	2.00
	Précieux-Sang, p.....	Gravier—Gravel	1.60
	Ste-Cécile-de-Lévrard.....	Gravier—Gravel	3.00
	Ste-Gertrude.....	Gravier—Gravel	2.00
	St-Grégoire-le-Grand, p.....	Gravier—Gravel	0.50
	St-Sylvere, p.....	Gravier—Gravel	2.00
	Ste-Brigitte, p.....	Gravier—Gravel	1.00
	Nicolet, p.....	Gravier—Gravel	0.20
PAPINEAU.....	Templeton Est.....	Gravier—Gravel	0.91
	Papineauville, v.....	Gravier—Gravel	0.33
PONTIAC.....	Clarendon, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.81
	Bristol, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.51
PORTNEUF.....	Pont-Rouge, v.....	Sable—glaise— Sand—clay	1.50
	St-Basile, p.....	Sable—glaise— Sand—Clay	1.00
	St-Casimir, p.....	Gravier—Gravel	2.00
	St-Thuribe, p.....	Gravier—Gravel	2.90
QUÉBEC.....	Beauport, ville (town).....	Gravier—Gravel	0.70
	Ancienne-Lorette, p.....	Gravier—Gravel	0.08
	Notre-Dame-des-Laurentides, p.....	Gravier—Gravel	2.17
RICHMOND.....	Asbestos, v.....	Gravier—Gravel	0.55
	Brompton, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.94
	Richmond, ville (town).....	Gravier—Gravel	0.25
	Shipton, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.41
	St-Claude, p.....	Gravier—Gravel	3.23
	Windsor, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.60

COMTÉ — COUNTY	MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	Nature des travaux — Nature of the works	Longueur construite — Length improved
RIMOUSKI.....	St-Anaclet, p.....	Gravier—Gravel	0.48
	Ste-Blandine, p.....	Gravier—Gravel	1.80
	Bic, v.....	Gravier—Gravel	1.52
	Bic, p.....	Gravier—Gravel	6.40
	St-Donat, p.....	Gravier—Gravel	1.91
	St-Fabien, p.....	Gravier—Gravel	1.60
	St-François-Xavier, p.....	Gravier—Gravel	3.00
	St-Germain, p.....	Gravier—Gravel	2.26
	Ste-Luce, p.....	Gravier—Gravel	1.28
	St-Mathieu, p.....	Gravier—Gravel	1.59
	St-Narcisse, p.....	Gravier—Gravel	3.00
	St-Simon, p.....	Gravier—Gravel	3.46
	St-Valérien.....	Gravier—Gravel	3.44
ROUVILLE.....	St-Hilaire, p.....	Gravier—Gravel	1.81
SHEFFORD.....	St-Valérien, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.60
ST-HYACINTHE....	St-Damase, p.....	Gravier—Gravel	2.19
	Ste-Madeleine, p.....	Gravier—Gravel	3.64
	Notre-Dame-de-St-Hyacinthe, p.....	Gravier—Gravel	1.93
	La Providence, v.....	Gravier—Gravel	1.39
	St-Thomas-d'Aquin, p.....	Gravier—Gravel	3.20
	La Présentation.....	Gravier—Gravel	3.65
	St-Barnabé Sud, p.....	Chemins de terre— Earth roads	3.77
	St-Charles, p.....	Gravier—Gravel	4.20
	St-Denis, p.....	Chemins de terre— Earth roads	2.90
	St-Denis, p.....	Gravier—Gravel	1.05
SAINT-AURICE..	St-Barnabé, p.....	Gravier—Gravel	1.23
SOULANGES.....	Soulanges, v.....	Gravier—Gravel	0.88
	Coteau Landing, v.....	Gravier—Gravel	0.32
TÉMISCOUATA....	Armand, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.32
	Bégon, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.70
	Comté de Témiscouata.....	Gravier—Gravel	24.00
	Notre-Dame-du-Portage, p.....	Gravier—Gravel	1.10
	Notre-Dame-du-Lac, p.....	Gravier—Gravel	3.25
	St-Antonin, p.....	Gravier—Gravel	9.46
	St-Arsène, p.....	Gravier—Gravel	9.26
	St-Benoit-Abbé, p.....	Gravier—Gravel	4.20
	St-Clément, p.....	Gravier—Gravel	2.79
	St-Eloi, p.....	Gravier—Gravel	6.21
	St-Epiphanie, p.....	Gravier—Gravel	1.72

COMTÉ — COUNTY	MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	Nature des travaux — Nature of the works	Longueur construite — Length improved
TÉMISCOUATA.....	St-Eusèbe, p.....	Gravier—Gravel	2.12
	Ste-Françoise.....	Gravier—Gravel	1.10
	Cacouna, p.....	Gravier—Gravel	1.95
	St-Hubert, p.....	Gravier—Gravel	9.80
	St-Jean-Baptiste-de-l'Île-Verte, p.....	Gravier—Gravel	5.39
	St-Joseph-de-la-Rivière-Bleue, p.....	Gravier—Gravel	4.90
	St-Louis-de-Ha! Ha!, p.....	Gravier—Gravel	3.10
	St-Paul-de-la-Croix, p.....	Gravier—Gravel	6.55
	Ste-Rose-du-Dégelé, p.....	Gravier—Gravel	5.00
	Trois-Pistoles, p.....	Gravier—Gravel	13.06
TERREBONNE.....	Ste-Agathe, p.....	Gravier—Gravel	2.95
	Doncaster, c. (t).....	Gravier—Gravel	4.51
	St-Jérôme, p.....	Gravier—Gravel	1.00
WOLFE.....	Ham Nord.....	Gravier—Gravel	0.15
	Ham Sud, partie ouest.....	Gravier—Gravel	0.31
YAMASKA.....	St-Zéphirin, p.....	Gravier—Gravel	0.61
	Pierreville, v.....	Gravier—Gravel	1.54
	St-Elphège, p.....	Gravier—Gravel	0.08

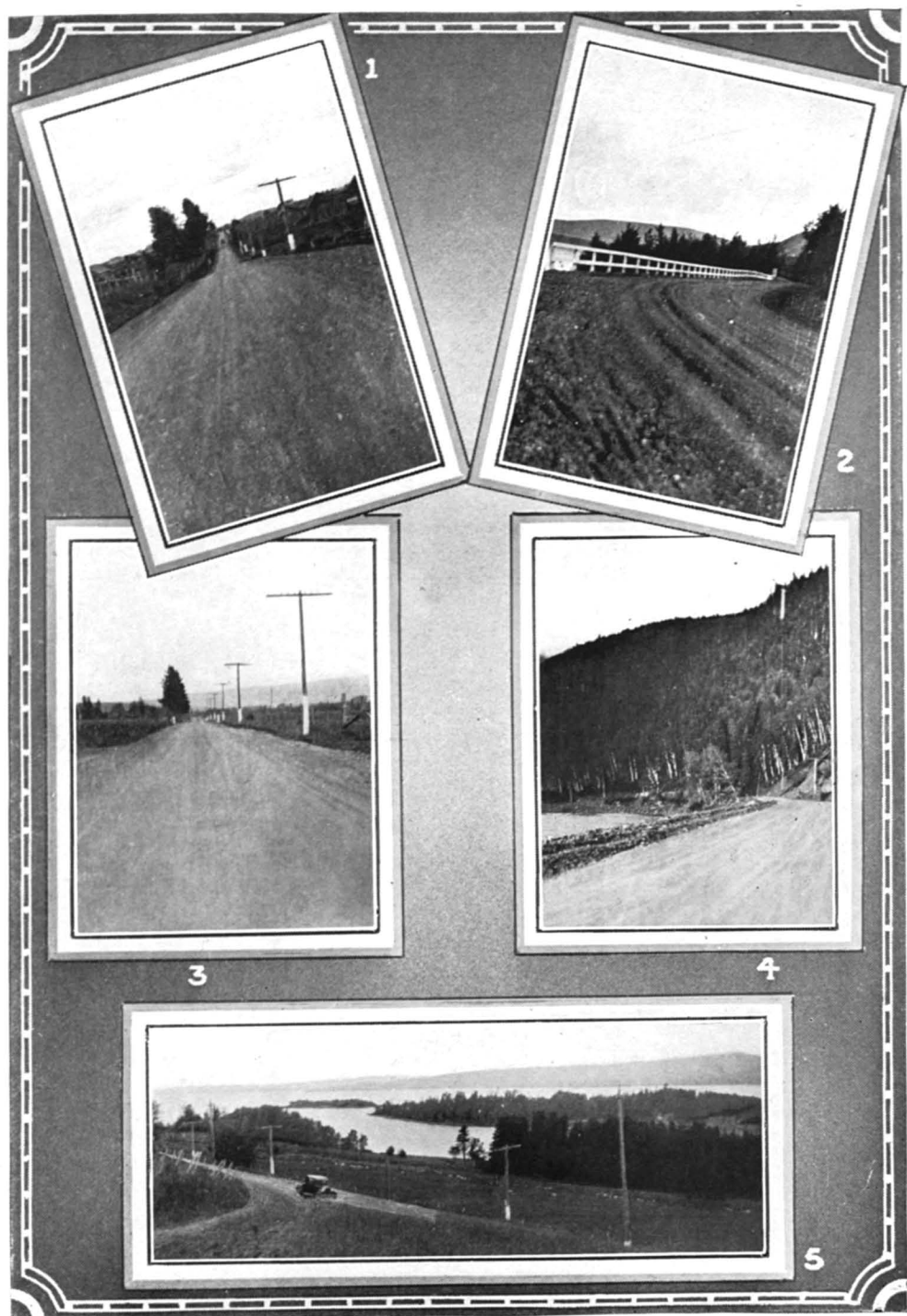
SOMMAIRE PAR COMTÉ

SUMMARY PER COUNTY

Longueurs en milles

Lengths in miles

COMTÉ — COUNTY	Longueur construite — Length improved
Arthabaska.....	0.20
Bagot.....	1.62
Beauce.....	5.15
Brome.....	0.12
Champlain.....	5.36
Châteauguay.....	4.48
Compton.....	1.09
Dorchester.....	3.10
Drummond.....	4.85
Frontenac.....	0.50
Hull.....	13.34
Huntingdon.....	15.16
Iberville.....	0.66
Joliette.....	7.48
Kamouraska.....	0.09
Laprairie.....	0.05
Laval.....	0.47
Lévis.....	0.11
Lotbinière.....	4.38
Mégantic.....	0.97
Missisquoi.....	5.03
Nicolet.....	15.80
Papineau.....	1.24
Pontiac.....	2.32
Portneuf.....	7.40
Québec.....	2.95
Richmond.....	5.98
Rimouski.....	31.54
Rouville.....	1.81
Shefford.....	2.60
St-Hyacinthe.....	27.92
St-Maurice.....	1.23
Soulanges.....	1.20
Témiscouata.....	120.18
Terrebonne.....	8.46
Wolfe.....	0.46
Yamaska.....	2.23
Total.....	307.53 milles miles



RIMOUSKI—MATAPÉDIA

1. Ste-Marie-de-Sayabec; 2. Lac-au-saumon;
3. St-Jacques-le-Majeur-de-Causapsal; 4.
Assemetquagan; 5. Le lac Matapédia à Val-
Brillant.

1. Ste. Marie de Sayabec; 2. Lac au Saumon;
3. St. Jacques le Majeur de Causapsal; 4.
Assemetquagan; 5. Lake Matapédia at Val-
Brillant.

SOMMAIRE PAR GENRE DE
PAVAGE

SUMMARY PER KIND OF
PAVEMENT

Longueurs en milles

Lengths in miles

Gravier—Gravel.....	289.71	
Macadam.....	1.87	
Béton—Concrete.....	0.18	
Sable et glaise—Sand—Clay.....	7.50	
Chemins de terre—Earth roads.....	8.27	
Total.....	307.53	milles miles

CHAPITRE X

CONSTRUCTION DES CHEMINS MUNICIPAUX AVEC SUBVENTIONS DU GOUVERNEMENT

Liste des travaux de construction exé-
cutés en 1927 avec subventions du
gouvernement.

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

Les longueurs sont en milles.

CHAPTER X

CONSTRUCTION OF MUNICIPAL ROADS WITH SUBSIDIES FROM THE GOVERNMENT

List of construction works done in 1927
with subsidies from the Government.

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

The lengths are in miles.

COMTÉ	MUNICIPALITÉ	Nature des travaux	Longueur terminée	En cons- truction
COUNTY	MUNICIPALITY	Nature of the works	Length completed	Under con- struction
ARGENTEUIL	St-André, p.	Gravier—Gravel	4.51	....
	St-Jérusalem, p.	Gravier—Gravel	2.40	....
	Howard, c. (t).	Gravier—Gravel	5.68	....
ARTHABASKA	Chénier, c. (t).	Gravier—Gravel	1.76	....
	Chester, Est, c. (t).	Gravier—Gravel	....	2.00
	Chester, Ouest.	Gravier—Gravel	1.72	....
	Maddington, c. (t).	Gravier—Gravel	1.30	....
	Stanford, c. (t).	Gravier—Gravel	1.10	....
	St-Albert de Warwick, p. . .	Gravier—Gravel	0.19	2.60
	Ste-Anne-du-Sault, p.	Gravier—Gravel	0.72	1.00
	Ste-Elizabeth, p.	Gravier—Gravel	1.90	....
	Ste-Clotilde, p.	Gravier—Gravel	0.80	1.00
	St-Norbert, p.	Gravier—Gravel	0.57	....
	St-Louis-de-Blandford, p. . .	Gravier—Gravel	....	2.26
	St-Rémi-de-Tingwick, p. . .	Gravier—Gravel	0.52	....
	St-Rosaire, p.	Gravier—Gravel	2.37	1.00
	Ste-Victoire, p.	Gravier—Gravel	1.39	....
	St-Valère, p.	Gravier—Gravel	....	0.72
	Tingwick, p.	Gravier—Gravel	0.88	....
	Warwick, c. (t).	Gravier—Gravel	....	2.00
BAGOT.	St-Pie, v.	Gravier—Gravel	0.31	....
	St-Pie, p.	Gravier—Gravel	5.96	0.13
	St-Dominique, p.	Gravier—Gravel	2.08	....
	St-Liboire, p.	Gravier—Gravel	0.56	....
	St-André, p.	Gravier—Gravel	0.90	....
	Ste-Christine, p.	Gravier—Gravel	1.23	....
	St-Hugues, p.	Gravier—Gravel	1.12	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée — Length completed	En cons- truction — Under con- struction
BEAUCE.....	Aubert-Gallion, p.....	Gravier—Gravel	1.64	....
	Metgermette Nord, c. (t) ..	Gravier—Gravel	1.00	....
	Shenley, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.90	....
	Sts-Anges, p.....	Gravier—Gravel	0.22	....
	St-Benoît-Labre, p.....	Gravier—Gravel	0.19	....
	St-Elzéar, p.....	Gravier—Gravel	1.01	....
	St-Frédéric, p.....	Gravier—Gravel	0.20	0.46
	St-Joseph, p.....	Gravier—Gravel	0.45	....
	St-Jules, p.....	Gravier—Gravel	0.05	....
	Ste-Marie, p.....	Gravier—Gravel	0.40	....
	St-Philibert, p.....	Gravier—Gravel	0.10	....
	St-Pierre-de-Broughton, p..	Gravier—Gravel	0.11	....
	St-Victor-de-Tring, p.....	Gravier—Gravel	2.14	....
	Tring-Jonction, v.....	Gravier—Gravel	1.02	....
BEAUHARNOIS....	St-Etienne, p.....	Gravier—Gravel	1.89	....
	St-Louis-de-Gonzague, p..	Gravier—Gravel	0.52	0.30
	St-Stanislas-de-Kostka, p..	Gravier—Gravel	0.22	....
	St-Timothée, p.....	Gravier—Gravel	0.45	....
BELLECHASSE....	Honfleur, p.....	Gravier—Gravel	2.14	1.50
	N.-D.-de-Buckland, p....	Gravier—Gravel	9.38	....
	St-Cajetan d'Armagh, p....	Gravier—Gravel	2.19	....
	St-Camille, p.....	Gravier—Gravel	....	1.00
	St-Charles, p.....	Gravier—Gravel	1.64	....
	St-Damien, p.....	Gravier—Gravel	2.00	....
	St-Gervais, p.....	Gravier—Gravel	4.73	....
	St-Lazare, p.....	Gravier—Gravel	0.40	2.40
	St-Philémon, p.....	Gravier—Gravel	1.24	....
	St-Raphaël, p.....	Gravier—Gravel	3.26	....
	Ste-Sabine, p.....	Gravier—Gravel	1.02	....
	St-Vallier, p.....	Gravier—Gravel	2.70	....
BERTHIER.....	St-Norbert, p.....	Gravier—Gravel	0.20	4.40
	St-Gabriel, p.....	Gravier—Gravel	0.55	....
	St-Damien, p.....	Gravier—Gravel	0.90	0.57
	St-Zénon, p.....	Gravier—Gravel	1.25	1.30
	St-Michel-des-Saints, p....	Gravier—Gravel	0.81	....
BONAVENTURE....	Carleton, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.54	....
	New Richmond.....	Gravier—Gravel	1.56	....
	St-Bonaventure-de-Hamil- ton, p.....	Gravier—Gravel	3.80	....
	New-Carlisle, v.....	Gravier—Gravel	1.22	....

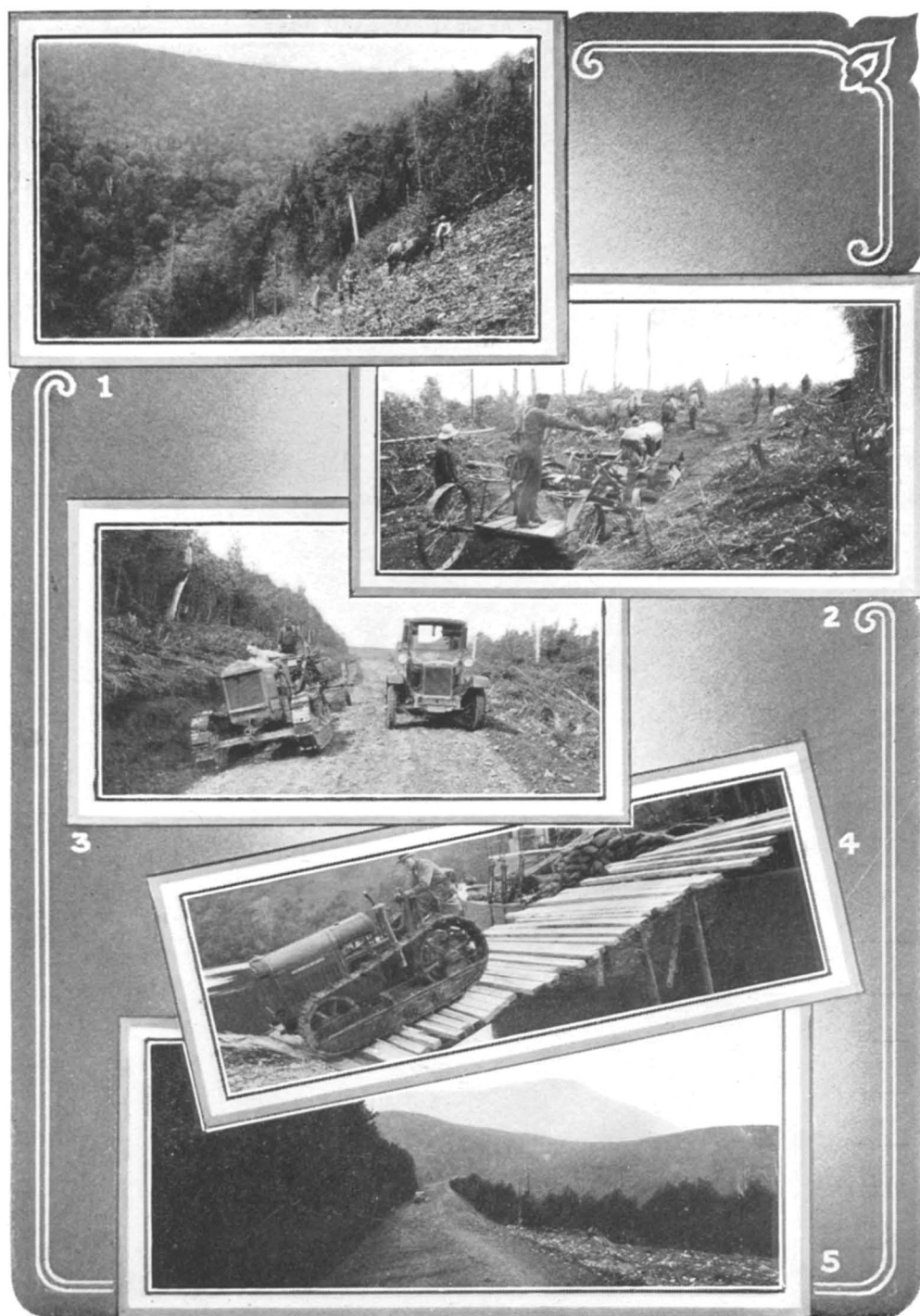
COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En construction — Under construction
BROME.....	Adamsville, v.....	Gravier—Gravel	0.45	....
	Brome, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.75	....
	Bolton-Est, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.68	0.10
	Farnham-Est, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.40	....
	Foster, v.....	Gravier—Gravel	0.78	....
	Potton, c. (t).....	Gravier—Gravel	4.56	....
	Sutton, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.76	....
CHAMBLY.....	Boucherville, p.....	Macadam.....	3.56	....
	St-Bruno-de-Montarville, p.....	Gravier—Gravel	1.15	....
	St-Hubert, p.....	Macadam	3.25	....
CHAMPLAIN.....	Ste-Anne-de-la-Pérade, p..	Gravier—Gravel	1.06	....
	Ste-Thècle, p.....	Gravier—Gravel	....	1.95
	Batiscan, p.....	Gravier—Gravel	0.96	....
	St-Séverin, p.....	Gravier—Gravel	0.39	....
	St-Maurice, p.....	Gravier—Gravel	....	0.69
	St-Georges, p.....	Gravier—Gravel	2.36	....
	St-Narcisse, p.....	Gravier—Gravel	0.41	....
	St-Stanislas, p.....	Gravier—Gravel	0.33	....
CHARLEVOIX....	Les Éboulements.....	Gravier—Gravel	0.20	....
	St-Irénée, p.....	Gravier—Gravel	1.00	....
CHÂTEAUGUAY...	St-Antoine, Abbé, p.....	Gravier—Gravel	1.54	....
	St-Chrysostome, p.....	Gravier—Gravel	2.01	0.38
	St-Clothilde, p.....	Gravier—Gravel	6.39	1.00
	St-Joachim, p.....	Gravier—Gravel	2.85	....
	Ste-Martine, p.....	Macadam	1.90	....
	St-Malachie, p.....	Gravier—Gravel	4.51	1.30
	St-Urbain, p.....	Gravier—Gravel	0.38	0.29
	Très St-Sacrement, p.....	Gravier—Gravel	5.22	0.08
	Ville de Léry.....	Macadam	0.83	....
CHICOUTIMI.....	St-Alexis-de-la-Grande-Baie,			
	p.....	Gravier—Gravel	4.10	0.10
	Bagot, c. (t).....	Gravier—Gravel	4.00	....
	Saguenay, ville (town)....	Gravier—Gravel	2.30	....
	Chicoutimi, c. (t).....	Gravier—Gravel	10.00	....
	Laterrière, p.....	Gravier—Gravel	5.20	....
	St-Dominique-de-Jonquière,			
	p.....	Gravier—Gravel	3.50	3.10
	Larouche.....	Gravier—Gravel	3.00	....
	St-Fulgence, p.....	Gravier—Gravel	4.20	....
	Tremblay, c. (t).....	Gravier—Gravel	4.90	....
	St-Honoré, p.....	Gravier—Gravel	2.70	....
	St-Ambroise, v.....	Gravier—Gravel	0.30	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction Under con- struction
CHICOUTIMI.....	St-Ambroise, p.....	Gravier—Gravel	3.60	1.20
	Bégin, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.60	....
	St-Charles-Barromée, p....	Gravier—Gravel	2.40	2.00
	Labrecque, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.00	....
	St-Louis-de-Nazaire, p....	Gravier—Gravel	10.00	....
COMPTON.....	Auckland, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.39	....
	Bury, c. (t).....	Gravier—Gravel	5.06	....
	Clifton, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.05	....
	Eaton, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.47	0.03
	Emberton, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.88	....
	Lingwick.....	Gravier—Gravel	2.08	....
	St-Isidore, p.....	Gravier—Gravel	0.57	....
	St-Herménégilde, p.....	Gravier—Gravel	....	0.28
	St-Edwidge, p.....	Gravier—Gravel	1.20	....
	Westbury, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.04	....
	Ditton, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.73	....
	Compton, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.85	....
	Compton, v.....	Gravier—Gravel	1.45	....
DEUX-MONTAGNES.	St-Augustin, p.....	Gravier—Gravel	1.50	0.17
	St-Benoît, p.....	Gravier—Gravel	2.81	....
	St-Colomban, p.....	Gravier—Gravel	0.32	0.20
	Annonciation-d'Oka, partie Nord.....	Gravier—Gravel	..	1.00
DORCHESTER.....	St-Anselme, p.....	Gravier—Gravel	0.36	....
	St-Bernard, p.....	Gravier—Gravel	2.03	....
	Ste-Claire-de-Joliette, p....	Gravier—Gravel	0.86	....
	Louis-Joliette, p.....	Gravier—Gravel	0.39	....
	St-Edouard-de-Frampton,p.	Gravier—Gravel	0.20	....
	Ste-Hénédine, p.....	Gravier—Gravel	0.42	....
	St-Isidore, p.....	Gravier—Gravel	1.91	....
	St-Malachie, p.....	Gravier—Gravel	1.63	....
	Ste-Marguerite-de-Joliette, p.....	Gravier—Gravel	0.27	....
	St-Odilon-de-Crambourne, p.....	Gravier—Gravel	0.15	....
DRUMMOND.....	Durham Sud, p.....	Gravier—Gravel	1.01	....
	L'Avenir, p.....	Gravier—Gravel	3.18	1.15
	Wendover & Simpson, c. (t)	Gravier—Gravel	0.91	1.56
	N.-D.-du-Bon-Conseil, p....	Gravier—Gravel	3.30	....
	Kingsey Falls, v.....	Gravier—Gravel	0.06	....
	Kingsey Falls, p.....	Gravier—Gravel	0.54	....
	Kingsey Falls, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.92	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITE	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction — Under con- struction
FRONTENAC.....	Courcelles, p.....	Gravier—Gravel	0.63	....
	Gayhurst, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.49	....
	Lambton, p.....	Gravier—Gravel	0.46	....
	Marston-Sud, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.92	....
	Ste-Cécile-de-Whitton, p..	Gravier—Gravel	1.13	....
	Ste-Méthode d'Adstock, p.	Gravier—Gravel	0.47	....
	St-Sébastien, p.....	Gravier—Gravel	0.68	....
	Winslow-Nord, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.32	....
GASPÉ.....	Rivière-aux-Renards.....	Gravier—Gravel	0.77	....
HULL.....	Wakefield, v.....	Gravier—Gravel	0.41	....
HUNTINGDON.....	Franklin, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.65	....
	Godmanchester, c. (t)....	Gravier—Gravel	8.22	1.35
	Havelock, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.67	....
	Hemmingford, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.49	0.76
	Hinchinbrooke, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.89	....
	St-Anicet, p.....	Gravier—Gravel	0.35	....
	Ste-Barbe, p.....	Gravier—Gravel	2.79	....
IBERVILLE.....	St-Georges Henryville, p...	Gravier—Gravel	1.16	....
	St-Alexandre, p.....	Gravier—Gravel	3.36	....
	Ste-Anne-de-Sabrevois, p..	Gravier—Gravel	0.71	....
	St-Athanase, p.....	Gravier—Gravel	0.84	....
	Ste-Brigide, p.....	Gravier—Gravel	4.19	....
	St-Grégoire-le-Grand, p...	Gravier—Gravel	0.87	....
JACQUES-CARTIER.	Pointe-Claire, ville (town)..	Macadam	1.72	....
	N.-D.-de-Liesse, p.....	Macadam	0.57	....
	Pointe-Claire, p.....	Macadam	0.57	....
JOLIETTE.....	Saint-Paul, v.....	Gravier—Gravel	1.94	....
	N.-D.-de-Lourdes, p.....	Gravier—Gravel	2.21	....
	Ste-Elisabeth, p.....	Gravier—Gravel	2.86	....
LABELLE.....	Campbell, c. (t).....	Gravier—Gravel	6.39	....
	Moreau, Wurtele, Gravel & Pope, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.59	2.57
	Robertson & Pope, c. (t)...	Gravier—Gravel	2.00	4.25
LAC-ST-JEAN.....	St-Jérôme.....	Gravier—Gravel	0.6	0.2
	St-André, p.....	Gravier—Gravel	3.05	....
	St-Thomas d'Aquion, p....	Gravier—Gravel	1.1	....
	St-François-de-Sales, p. . .	Gravier—Gravel	1.05	0.5
	St-Louis-de-Chambord, p..	Gravier—Gravel	1.8	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction — Under con- struction
LAC-ST-JEAN.....	St-Edwidge, p.....	Gravier—Gravel	2.0	0.4
	St-Félicien, p.....	Gravier—Gravel	1.5	....
	Notre-Dame-de-la-Dorée, p.....	Gravier—Gravel	0.6	....
	Normandin, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.0	0.2
	Gérard, ville (town).....	Gravier—Gravel	....	1.0
	St-Thomas-Didyme, p.....	Gravier—Gravel	0.7	....
	Albanel, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	1.1
	St-Augustin.....	Gravier—Gravel	0.5	....
	St-Henri-de-Taillon, p.....	Gravier—Gravel	1.3	....
	L'Ascension-de-N.S., p.....	Gravier—Gravel	2.0	....
	Delisle, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.6	....
	St-Joseph-d'Alma, p.....	Gravier—Gravel	5.1	0.01
	St-Bruno, v.....	Gravier—Gravel	0.1	....
	St-Bruno, p.....	Gravier—Gravel	2.0	....
	St-Gédéon.....	Gravier—Gravel	2.0	....
	Hébertville, p.....	Gravier—Gravel	5.6	....
	Hébertville, station.....	Gravier—Gravel	0.06	....
	Ste-Croix, p.....	Gravier—Gravel	1.5	....
LAPRAIRIE.....	St-Isidore, p.....	Gravier—Gravel	0.72	....
	St-Jacques-le-Mineur, p...	Gravier—Gravel	1.95	....
	St-Constant, p.....	Gravier—Gravel	0.48	....
	St-Constant, p.....	Sable—Sand— Glaise—Clay	1.55	....
	St-Philippe, p.....	Sable—Sand— Glaise—Clay	0.57	....
	Réserve de Caughnawaga..	Macadam	4.42	....
	Réserve de Caughnawaga..	Gravier—Gravel	1.79	....
	St-Mathieu, p.....	Sable—Sand— Glaise—Clay	0.78	....
	Laprairie, p.....	Sable—Sand— Glaise—Clay	2.18	....
L'ASSOMPTION....	Saint-Sulpice, p.....	Gravier—Gravel	2.12	....
	L'Assomption, p.....	Sable—Sand— Glaise—Clay	1.15	....
	Comté de L'Assomption...	Sable—Sand— Glaise—Clay	1.88	....
	St-Henri-de-Mascouche, p..	Sand—Sable— Glaise—Clay	6.09	....
	St-Joachim, p.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Roch-Ouest, p.....	Gravier—Gravel	3.96	....
	St-Roch-L'Achigan, p.....	Gravier—Gravel	6.20	0.15
LAVAL.....	Pointe-aux-Trembles, ville, town.....	Macadam	0.88	....
	St-François-de-Sales, p....	Macadam	0.42	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction Under con- struction
LÉVIS.....	Charny, p.....	Gravier—Gravel	0.40	....
	St-David, p.....	Gravier—Gravel	1.50	....
	St-Etienne-de-Lauzon, p...	Gravier—Gravel	1.54	....
	St-Henri, p.....	Gravier—Gravel	1.15	....
	St-Joseph-de-la-Pointe- Lévis, p.....	Gravier—Gravel	1.10	....
	St-Nicolas, p.....	Gravier—Gravel	1.42	....
	St-Nicolas, sud.....	Gravier—Gravel	1.14	....
	St-Lambert, p.....	Gravier—Gravel	1.13	....
LOTBINIÈRE.....	St-Agapit, p.....	Gravier—Gravel	1.01	....
	St-Jacques-de-Parisville, v.	Gravier—Gravel	0.82	....
	St-Octave-de-Dosquet, p...	Gravier—Gravel	1.23	....
	St-Flavien, p.....	Gravier—Gravel	3.49	....
	St-Edouard, p.....	Gravier—Gravel	2.34	....
	Ste-Emélie, p.....	Gravier—Gravel	1.61	....
	Leclercville, v.....	Gravier—Gravel	1.26	....
	St-Gilles, p.....	Gravier—Gravel	1.01	....
	St-Flavien, v.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	Ste-Croix, v.....	Gravier—Gravel	0.17	....
	Issoudun, p.....	Gravier—Gravel	1.14	0.33
	St-Sylvestre, p.....	Gravier—Gravel	0.73	0.01
	St-Narcisse, p.....	Gravier—Gravel	0.45	0.02
	Lotbinière, p.....	Gravier—Gravel	1.03	....
	Ste-Philomène-de-Fortier- ville, p.....	Gravier—Gravel	0.68	....
	Forterville, v.....	Gravier—Gravel	0.38	....
	Ste-Agathe, p.....	Gravier—Gravel	1.76	0.25
MASKINONGÉ.....	St-Paulin, v.....	Gravier—Gravel	0.18	....
	St-Antoine-de-la-Rivière-du- Loup, p.....	Gravier—Gravel	1.44	....
	Ste-Ursule, p.....	Gravier—Gravel	....	0.54
MATANE.....	Ste-Angèle-de-Méridi, p...	Gravier—Gravel	0.48	....
	Ste-Flavie, p.....	Gravier—Gravel	2.21	....
	Priceville, v.....	Gravier—Gravel	2.56	....
	N.-D.-Assomption-de-Mc- Nider, p.....	Gravier—Gravel	1.00	1.00
	St-Jérôme-de Matane, v...	Gravier—Gravel	1.68	....
MATAPÉDIA.....	Ste-Florence, p.....	Gravier—Gravel	0.36	....
	Lac-au-Saumon, v.....	Gravier—Gravel	0.54	....
	St-Benoît-Joseph-Labre- d'Amqui, v.....	Gravier—Gravel	0.64	....
	St-Benoît-Joseph-Labre- d'Amqui, p.....	Gravier—Gravel	2.06	....
	St-Léon-le-Grand, p.....	Gravier—Gravel	1.85	....
	St-Moïse, v.....	Gravier—Gravel	0.57	0.68
	St-Antoine-de-Padoue, p...	Gravier—Gravel	0.37	....



STE-ANNE-DES-MONTS-GASPÉ

Phases de la construction de la route à l'est de Marsouin, montrant une section terminée

Construction operations east of Marsouin, showing a section completed.

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction Under con- struction
MÉGANTIC.....	Somerset-Sud, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.77	....
	Ireland-Nord, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.51	0.17
	Halifax-Sud, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.57	....
	Halifax-Nord, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.02	....
	Leeds, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.48	....
	Leeds-Est, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.52	0.11
	Inverness, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.33	0.13
	Ste-Anastasie-de-Nelson, p.	Gravier—Gravel	0.62	0.27
	St-Antoine-de-Pontbriand, p.....	Gravier—Gravel	0.31	....
	N.-D.-de-Lourdes, p.....	Gravier—Gravel	0.88	....
	St-Pierre-Baptiste, p.....	Gravier—Gravel	0.79	....
MISSISQUOI.....	Bedford, ville (town).....	Gravier—Gravel	0.54	0.21
	Bedford, c. (township).....	Gravier—Gravel	0.84	....
	Dunham, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.30	....
	Farnham ouest, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.95	....
	Frelighsburg, v.....	Gravier—Gravel	0.30	....
	N.-D.-de-Stanbridge, p....	Gravier—Gravel	0.96	....
	Stanbridge, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.72	....
	St-Ignace-de-Stanbridge, p.	Gravier—Gravel	2.22	0.58
	Stanbridge station.....	Gravier—Gravel	0.34	0.63
	St-Armand, Est.....	Gravier—Gravel	....	1.06
	St-Armand-Ouest.....	Gravier—Gravel	1.91	....
	St-Geo-de-Clarenceville, p..	Gravier—Gravel	1.12	....
	St-Pierre-de-Véronne, p....	Gravier—Gravel	0.39	....
	Ste-Sabine, p.....	Gravier—Gravel	1.07	....
	St-Thomas -de-Foucault, p.	Gravier—Gravel	1.56	1.25
MONTCALM.....	Ste-Marie-Salomée, p.....	Gravier—Gravel	0.82	....
	St-Jacques, p.....	Gravier—Gravel	1.20	....
	St-Esprit, p.....	Gravier—Gravel	2.31	....
	St-Calixte-de-Kilkenny, p..	Gravier—Gravel	0.60	....
	Ste-Julienne, p.....	Gravier—Gravel	2.55	....
	Rawdon, p.....	Gravier—Gravel	3.30	....
	St-Liguori, p.....	Gravier—Gravel	0.78	0.27
MONTMAGNY.....	Berthier, p.....	Gravier—Gravel	0.70	....
	Canton Montmigny, p.....	Gravier—Gravel	1.34	....
	Cap St-Ignace, p.....	Gravier—Gravel	1.40	....
	Ile-aux-Grues, p.....	Gravier—Gravel	1.13	....
	Montmagny, ville, (town)..	Gravier—Gravel	0.77	....
	N.-D.-du-Rosaire, p.....	Gravier—Gravel	0.45	....
	Ste-Apolline, p.....	Gravier—Gravel	0.66	....
	St-Fabien-de-Panet, p....	Gravier—Gravel	2.33	....
	Ste-Lucie-de-Beauregard, p.	Gravier—Gravel	0.40	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée — Length completed	En cons- truction — Under con- struction
MONTMORENCY ...	Ste-Brigide-de-Laval, p.	Gravier—Gravel	6.70	....
	St-Féréol, p.	Gravier—Gravel	4.25	....
NAPIERVILLE.	St-Michel, p.	Gravier—Gravel	1.18	....
	St-Hyacinthe-de-Léry, p.	Gravier—Gravel	0.92	....
	Sherrington, p.	Gravier—Gravel	1.85	....
NICOLET.	Gentilly, p.	Gravier—Gravel	0.59	....
	Ste-Perpétue, p.	Gravier—Gravel	2.38	....
	Manseau, v.	Gravier—Gravel	0.64	....
	St-Joseph-de-Blanford, p.	Gravier—Gravel	....	2.50
	Ste-Eulalie, p.	Gravier—Gravel	1.33	1.00
	Laval, v.	Gravier—Gravel	....	0.36
	Ste-Cécile-de-Lévrard, p.	Gravier—Gravel	....	1.00
	Ste-Monique, p.	Gravier—Gravel	0.57	....
	St-Raphaël-Sud, p.	Gravier—Gravel	1.31	....
	St-Sylvère, p.	Gravier—Gravel	....	1.02
	Ste-Angèle-de-Laval, p.	Gravier—Gravel	....	1.00
	Ste-Brigide-des-Saults, p.	Gravier—Gravel	0.25	....
	St-Wenceslas, p.	Gravier—Gravel	0.10	2.00
PAPINEAU.	Buckingham-Ouest, c. (t).	Gravier—Gravel	0.81	....
	Lochaber Nord.	Gravier—Gravel	2.37	....
	Ripon, c. (t).	Gravier—Gravel	0.33	....
	Lachaber & Gore.	Gravier—Gravel	0.36	....
	Ste-Angélique.	Gravier—Gravel	0.50	....
	Templeton ouest.	Gravier—Gravel	1.70	....
	St-Rémi-d'Amherst.	Gravier—Gravel	1.55	....
PONTIAC.	Sheen Esher Aberseen & Malakoff, c. (t).	Gravier—Gravel	0.35	....
	Ile-aux-Allumettes, Ouest.	Gravier—Gravel	0.43	....
	Leslie, Clapham & Hudders- field.	Gravier—Gravel	0.18	....
	Ile-du-Grand-Calumet.	Gravier—Gravel	0.68	....
PORTNEUF.	N.-D.-des-Anges, v.	Gravier—Gravel	2.20	....
	Pointe-aux-Trembles, p.	Sable—Sand— Glaise—Clay	3.75	....
	Pont-Rouge, v.	Sable—Sand— Glaise—Clay	3.97	....
	Portneuf, p.	Gravier—Gravel	3.78	....
	St-Augustin, p.	Gravier—Gravel	1.18	....
	St-Basile, p.	Sable—Sand— Glaise—Clay	2.41	....
	St-Casimir, p.	Gravier—Gravel	2.00	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction — Under con- struction
PORTNEUF.....	St-Casimir-Est, v.....	Gravier—Gravel	0.74	....
	St-Léonard, p.....	Gravier—Gravel	2.12	....
	St-Raymond, p.....	Gravier—Gravel	2.45	....
	St-Thuribe, p.....	Gravier—Gravel	2.90	....
QUÉBEC.....	Beauport, v.....	Gravier—Gravel	0.70	....
	Charlesbourg-Est, p.....	Gravier—Gravel	0.93	....
	Ancienne-Lorette, p.....	Gravier—Gravel	0.08	....
	Ancienne-Lorette, p.....	Macadam	0.90	....
	N.-D.-des-Laurentides, p..	Gravier—Gravel	2.17	....
	St-Ambroise, p.....	Gravier—Gravel	0.80	0.77
	Cap-Rouge, p.....	Macadam	1.25	....
	Ste-Foye, p.....	Macadam	3.80	....
	Valcartier-Est, p.....	Gravier—Gravel	1.06	....
	St-Gabriel-Ouest, p.....	Gravier—Gravel	0.50	....
RICHELIEU.....	St-Roch, p.....	Sable—Sand— Glaise—Clay	1.43	....
	Ste-Victoire, p.....	Sable—Sand— Glaise—Clay	0.65	....
	St-Ours, p.....	Sable—Sand— Clay—Slaise	2.85	....
RICHMOND.....	Brompton, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.87	....
	Brompton-Gore.....	Gravier—Gravel	1.61	....
	Cleveland, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.53	0.27
	Melbourne, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.75	0.44
	Shipton, c(t).....	Gravier—Gravel	0.74	....
	St-Georges-de-Windsor, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.30	....
	St-Claude, p.....	Gravier—Gravel	1.13	....
	Windsor, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.56	....
ROUVILLE.....	N.D.-de-Bonsecours, p....	Gravier—Gravel	1.13	....
	Ste-Angèle-de-Monnoir, p..	Gravier—Gravel	1.11	....
	St-Césaire, p.....	Gravier—Gravel	1.62	1.77
	St-Jean-Baptiste, p.....	Gravier—Gravel	5.75	....
	Ste-Marie-de-Monnoir, p..	Gravier—Gravel	1.39	....
	St-Mathias, p.....	Gravier—Gravel	1.08	....
	St-Michel-de-Rougemont, p.	Gravier—Gravel	0.50	....
	St-Paul-d'Abbotsford, p...	Gravier—Gravel	0.66	....
SHEFFORD.....	Ely-Est, c.....	Gravier—Gravel	1.66	....
	Ely-Ouest, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.30	....
	Ely-Nord, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.44	....
	Ely-Sud, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.55	....
	St-Joachim, p.....	Gravier—Gravel	1.56	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction — Under con- struction
SHEFFORD.....	Roxton-Falls, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.75	....
	St-Valérien, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.27	....
	Granby, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.03	....
	Ste-Cécile-de-Milton, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.90	....
	St-Alphonse-de-Granby, p.....	Gravier—Gravel	1.26	....
	Stukely-Nord, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.43	....
.....	Lawrenceville, v.....	Gravier—Gravel	1.04	....
SHERBROOKE.....	Ascot, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.70	1.21
	Rock-Forest.....	Gravier—Gravel	0.71	....
STANSTEAD.....	Barford, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.47	....
	Barnston, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.01	....
	Hatley-Nord, v.....	Gravier—Gravel	0.15	....
	Hatley-Ouest, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.67	....
	Magog, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.57	....
	Stanstead, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.57	....
.....	St-Herménégilde, p.....	Gravier—Gravel	0.76	....
ST-JEAN.....	St-Jean, p.....	Gravier—Gravel	1.13	....
	L'Acadie, p.....	Gravier—Gravel	1.14	....
	St-Blaise, p.....	Gravier—Gravel	2.33	....
	N.-D.-du-Mont-Carmel, p.....	Sable—Sand— Glaise—Clay	0.54	....
	St-Valentin, p.....	Gravier—Gravel	0.65	....
SOULANGES.....	Rivière-Beaudette, v.....	Gravier—Gravel	0.78	....
	St-Télesphore, p.....	Gravier—Gravel	4.07	....
	St-Joseph, p.....	Gravier—Gravel	0.63	....
	St-Clet, p.....	Gravier—Gravel	0.30	....
	Station-du-Coteau, v.....	Gravier—Gravel	0.91	....
TERREBONNE.....	Ste-Anne-des-Plaines, p....	Gravier—Gravel	1.58	....
	Ste-Thérèse, p.....	Gravier—Gravel	2.06	1.50
	St-Louis-de-Terrebonne, p.....	Gravier—Gravel	1.61	....
	St-Faustin-station, v.....	Gravier—Gravel	2.09	....
	Wolfe, c. (t).....	Gravier—Gravel	7.68	1.31
.....	St-Sauveur-des-Monts, p....	Gravier—Gravel	2.23	....
VAUDREUIL.....	St-Michel, p.....	Gravier—Gravel	0.31	....
	St-Lazare, p.....	Gravier—Gravel	0.59	....
	Ste-Madeleine, p.....	Gravier—Gravel	0.93	....
	Ste-Marthe, p.....	Gravier—Gravel	0.23	....
	Très-Saint-Rédempteur, p.....	Gravier—Gravel	0.36	....
.....	St-Justine, p.....	Gravier—Gravel	1.00	....

COMTÉ — COUNTY	MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	Nature des travaux — Nature of the works	Longueur terminée — Length completed	En cons- truction — Under con- struction
VERCHÈRES.....	St-Antoine-sur-Richelieu, p.	Sable—Sand— Glaise—Clay	1.63	....
	Ste-Théodosie, p.....	Sable—Sand— Glaise—Clay	....	1.77
	Verchères, p.....	Sable—Sable Glaise—Clay	1.71	....
	Contrecoeur, p.....	Sable—Sand— Glaise—Clay	5.31	....
	St-Mathieu-de-Beloeil, p...	Sable—Sand— Glaise—Clay	3.24	....
	St-Marc-de-Cournoyer, p..	Sable—Sand— Glaise—Clay.....	1.00	....
	Varennnes, p.....	Sable—Sand— Glaise—Clay	4.63	....
WOLFE.....	Disraeli, p.....	Gravier—Gravel	0.90	....
	Ham Sud, Partie Ouest....	Gravier—Gravel	0.72	....
	St-Joseph-de-Ham-Sud, p..	Gravier—Gravel	0.58	0.12
	Stratford, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.73	....
	Weedon, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.22	....
YAMASKA.....	St-François-du-Lac, v....	Gravier—Gravel	0.20	....
	St-François-du-Lac, p....	Gravier—Gravel	0.64	0.97
	St-Joachim, p.....	Gravier—Gravel	2.09	1.17
	La Visitation, p.....	Gravier—Gravel	0.92	....

SOMMAIRE PAR COMTÉ		SUMMARY PER COUNTY	
Longueurs en mille		Lengths in miles	
COMTÉ		Longueur terminée	Longueur en construction
COUNTY		Length completed	Length under construction
Argenteuil.....		12.59	.....
Arthabaska.....		15.22	12.58
Bagot.....		12.16	0.13
Beauce.....		9.43	0.46
Beauharnois.....		3.08	0.30
Bellechasse.....		30.70	4.90
Berthier.....		3.71	6.27
Bonaventure.....		8.12	.....
Brome.....		12.38	0.10
Chambly.....		7.96	.....
Champlain.....		5.51	2.55
Charlevoix.....		1.20	.....
Chateauguay.....		25.63	3.05
Chicoutimi.....		63.80	6.4
Compton.....		20.77	.....
Deux-Montagnes.....		4.63	1.37
Dorchester.....		11.21	.....
Drummond.....		11.92	1.56
Frontenac.....		7.10	.....
Gaspé.....		0.77	.....
Hull.....		0.41	.....
Huntingdon.....		19.03	2.12
Iberville.....		11.13	.....
Jacques-Cartier.....		2.86	.....
Joliette.....		7.01	.....
Labelle.....		10.98	6.82
Laprairie.....		17.04	.....
L'Assomption.....		22.40	0.15
Laval.....		1.30	.....
Lévis.....		9.38	.....
L'Islet.....		1.42	.....
Lotbinière.....		20.11	0.61
Maskinongé.....		1.62	0.54
Matane.....		7.93	1.00
Matapédia.....		6.39	0.68
Mégantic.....		7.80	0.68
Missisquoi.....		13.22	3.73
Montcalm.....		11.56	0.27
Montmagny.....		9.18	.....
Montmorency.....		10.95	.....
Napierville.....		3.95	.....



LÉVIS-RIMOUSKI—Notre-Dame-du-Portage

COMTÉ — COUNTY	Longueur terminée — Length completed	Longueur en construction — Length under construction
Nicolet.....	7.17	8.88
Papineau.....	7.62	.....
Pontiac.....	1.64	.....
Portneuf.....	27.50	.....
Québec.....	12.19	0.77
Richelieu.....	4.93	.....
Richmond.....	8.49	0.71
Rouville.....	13.24	1.77
Shefford.....	12.19	.....
Sherbrooke.....	2.41	1.21
Stanstead.....	14.20	.....
St-Jean.....	5.79	.....
Soulanges.....	6.79	.....
Terrebonne.....	17.25	2.81
Vaudreuil.....	3.42	.....
Verchères.....	17.53	1.77
Wolfe.....	4.15	0.12
Yamaska.....	3.85	2.14
Total.....	661.06 { milles miles	80.06 { milles miles

SOMMAIRE PAR GENRE DE
PAVAGE

Longueurs en milles

Gravier—Gravel.....	587.88
Macadam.....	25.86
Sable et Glaise—Sand-Clay.....	47.32

Total.....

SUMMARY PER KIND OF
PAVEMENT

Lengths in miles

587.88	78.29
25.86	.....
47.32	1.77

661.06 { milles
miles 80.06 { milles
miles

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.....	Chester Est, p.....	0.30
	Chester Nord, p.....	2.00
	St-Christophe, p.....	0.50
	Ste-Clotilde, p.....	1.00
	St-Norbert, p.....	0.10
BONAVENTURE.....	St-Siméon, p.....	2.25
CHAMPLAIN.....	St-Prosper, p.....	0.56
CHARLEVOIX.....	St-Frs.-Xavier-de-la-Petite-Rivière, p.....	2.00
DORCHESTER.....	St-Bernard, p.....	1.00
	St-Léon-de-Standon, p.....	0.37
FRONTENAC.....	St-Hilaire-de-Dorset, p.....	0.06
	St-Léon-de-Marston, p.....	0.07
GASPÉ.....	Tourelle, c. (t).....	3.38
	Christie, c. (t).....	4.00
	Anse-au-Griffon.....	2.30
	Barachois.....	0.50
	Coin du Banc.....	0.25
JOLIETTE.....	St-Thomas, p.....	0.40
KAMOURASKA.....	Ste-Anne-de-la-Pocatière, p.....	0.57
	Rivière-Ouelle, p.....	2.29
	St-Denis, p.....	1.24
	St-Louis-de-Kamouraska, p.....	0.66

COMTÉ — COUNTY	MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	Longueur améliorée — Length improved
KAMOURASKA.....	St-Germain-de-Kamouraska, p.....	2.17
	St-André, p.....	1.52
	St-Joseph-de-Kamouraska, p.....	1.85
	St-Onésime, p.....	1.40
	St-Alexandre, p.....	4.85
	St-Pacôme, p.....	1.02
	Woodbridge, c. (t).....	2.45
	Pohénégamook, c. (t).....	2.70
L'ISLET.....	St-Cyrille, p.....	0.59
	Ste-Perpétue, p.....	2.00
	St-Pamphile, p.....	4.61
MASKINONGÉ.....	St-Justin, p.....	0.25
	St-Didace, p.....	0.75
	St-Léon, p.....	0.83
	Louiseville, ville (town).....	0.41
MATAPÉDIA.....	St-Moïse, p.....	1.25
	St-Antoine-de-Padoue, p.....	1.50
	St-Damase, p.....	1.30
MONTMORENCY.....	St-Joachim, p.....	1.30
	St-Louis-de-Gonzague, p.....	0.06
PONTIAC.....	Bryson, v.....	0.34
	Campbell's Bay.....	1.17
PORTNEUF.....	Bois, c. (t).....	4.50
	St-Casimir, p.....	0.15
	Ste-Catherine, p.....	0.25
	St-Christine, p.....	0.20
	St-Raymond, p.....	0.35
	St-Thuribe, p.....	0.11
QUÉBEC.....	Château-d'Eau, ville (town).....	0.53
	Beauport-Est.....	1.08
	Giffard, v.....	0.85
RIMOUSKI.....	St-Gabriel, p.....	4.60
	St-Donat, p.....	0.68
	St-Anaclet, p.....	0.47
	St-Germain, p.....	1.50
	Pointe-au-Père.....	0.84
	St-Fabien, p.....	1.19
	St-Mathieu, p.....	0.38
	Ste-Blandine, p.....	0.41

COMTÉ — COUNTY	MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	Longueur améliorée — Length improved
ST-HYACINTHE.....	St-Bernard, p.....	0.63
TÉMISCOUATA.....	St-Patrice, p.....	2.13
	St-Joseph-de-la-Rivière-Bleue, p.....	0.94
	St-Joseph-de-la-Rivière-Bleue, v.....	0.95
	Bégon, c. (t).....	2.01
	Ste-Françoise, p.....	2.00
	St-Jean-Bte-de-l'Ile-Verte, p.....	0.57
	Ste-Rose-du-Déglé, p.....	1.00
	St-Modeste, p.....	0.63
	Hocquart, c. (t).....	0.38
	St-Clément, p.....	0.57
VERCHÈRES.....	St-Amable.....	0.60
YAMASKA.....	St-Pie-de-Guire, p.....	1.24
	St-Thomas-de-Pierre ville, p.....	2.54
	St-Elphège, p.....	1.47
	St-Zéphirin, p.....	1.01
LONGUEUR TOTALE AMÉLIORÉE } TOTAL LENGTH IMPROVED }		107.78 { milles miles

CHAPITRE XII

PONTS ET PONCEAUX

Liste des ponts et ponceaux construits
en 1927 moyennant des subventions
spéciales.

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

Les dimensions sont indiquées en pieds

CHAPTER XII

BRIDGES AND CULVERTS

List of bridges and culverts built dur-
ing 1927 with special subsidies.

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

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	Ste-Elizabeth-de-Warwick, p.....	Bois—Wood	10' x 4' x 24'
	St-Norbert, p.....	Tuyau, tôle—Iron pipe	30' x 24'
BAGOT	Ste-Hélène, p.....	Béton—Concrete	5' x 5' x 22'
BEAUCE	L'Enfant-Jésus, v.....	Bois—Wood	2' x 2' x 30'
	St-Frédéric, p.....	Bois—Wood	10' x 6' x 22'
	St-François, p.....	Bois—Wood	15' x 7' x 22'
	St-Victor, v.....	Bois—Wood	7' x 6' x 22'
	Tring-Jonction, v.....	Bois—Wood	2' x 2' x 20'
DRUMMOND	Notre-Dame-du-Bon-Con- seil, p.....	Bois—Wood	5' x 6' x 20'
	Notre-Dame-du-Bon-Con- seil, p.....	Bois—Wood	5' x 5' x 20'
GASPÉ	St-Georges-de-la-Malbaie, p.....	Ciment—Cement	4' x 4' x 50'
KAMOURASKA	Ste-Anne-de-la-Pocatière, p.....	Béton—Concrete	28' x 12' x 24'
LAPRAIRIE	St-Isidore, p.....	Béton—Concrete	10' x 6' x 34'
NICOLET	Ste-Eulalie, p.....	Bois—Wood	10' x 10' x 24'
QUÉBEC	Ste-Foye, p.....	Béton—Concrete	10' x 6' x 42'
RIMOUSKI	Pointe-au-Père, p.....	Bois—Wood	24' x 10' x 28'
	Ste-Luce, p.....	Bois—Wood	24' x 8' x 28'

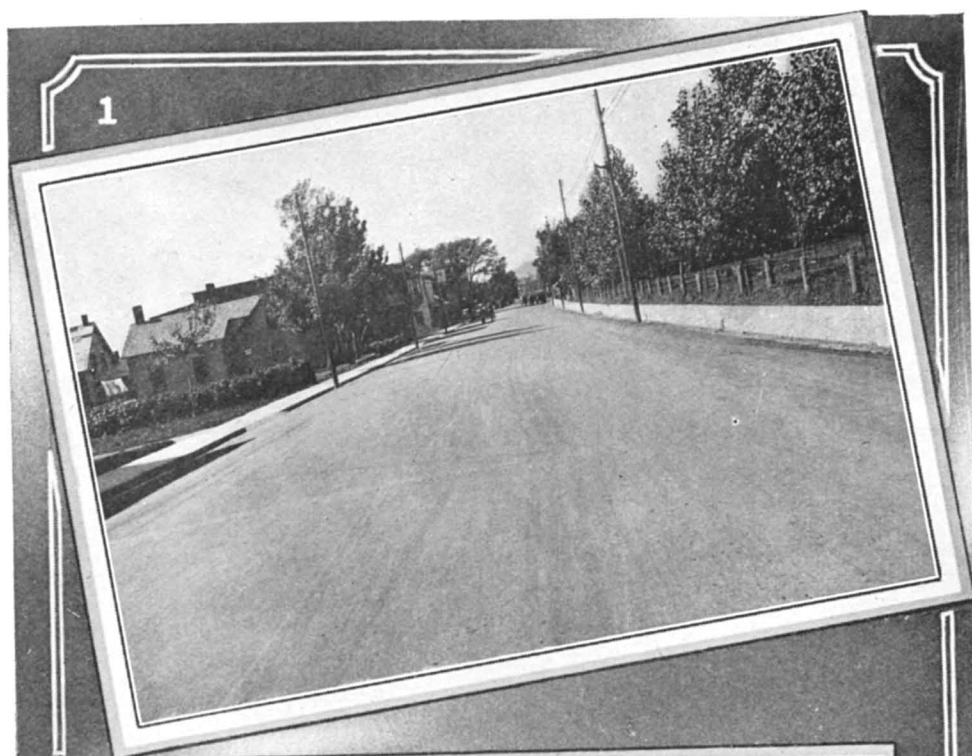
COMTÉ — COUNTY	MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	Nature du pont — Nature of the bridge	Portée, Hauteur et largeur — Span, Height and Width
ST-HYACINTHE..	St-Hyacinthe-le-Confes- seur, p.	Béton—Concrete	8' x 8' x 54'
	St-Denis, p.	Bois—Wood	18' x 9' x 22'
	St-Denis, p.	Bois—Wood	22' x 8' x 20'
	La Présentation, p.	Bois—Wood	16' x 18' x 22'
	St-Damase, p.	Béton—Concrete	4' x 4' 6'' x 35'
	St-Damase, p.	Béton—Concrete	6' x 4' 9'' x 34'
	St-Damase, p.	Béton—Concrete	5' x 8' x 24'
ST-JEAN.	Lacolle, v.	Béton—Concrete	4' x 4' x 32'
TERREBONNE. . .	Ste-Agathe, p.	Bois—Wood	19' x 9' x 24'
WOLFE.	Weedon-Centre, v.	Bois—Wood .	18' x 6' x 20'
YAMASKA.	St-Gérard-Magella, p.	Béton—Concrete	16' x 8' x 20'
	St-François, p.	Bois—Wood	5' x 4' x 20'
	St-Joachim, p.	Bois—Wood	10' x 20' x 20'
	La Visitation, p.	Bois—Wood	8' x 10' x 28'

NOMBRE TOTAL de ponts et pon-
ceaux construits en 1927 31

TOTAL NUMBER of bridges and
culverts built during 1927 31

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

Are not included in this list bridges
and culverts built by the Road Depart-
ment or by the municipalities, and
which form part of the regular con-
struction or maintenance works.



Ville de Granby—Pavages d'amiesite posés en 1927.

City of Granby—Amiesite pavements laid in 1927.

SIGNAUX DE DANGER

ARBRES D'ORNEMENT

AMÉLIORATION DES
HÔTELS

DANGER SIGNS

ORNAMENTAL TREES

HOTEL IMPROVEMENT

CHAPITRE XIII

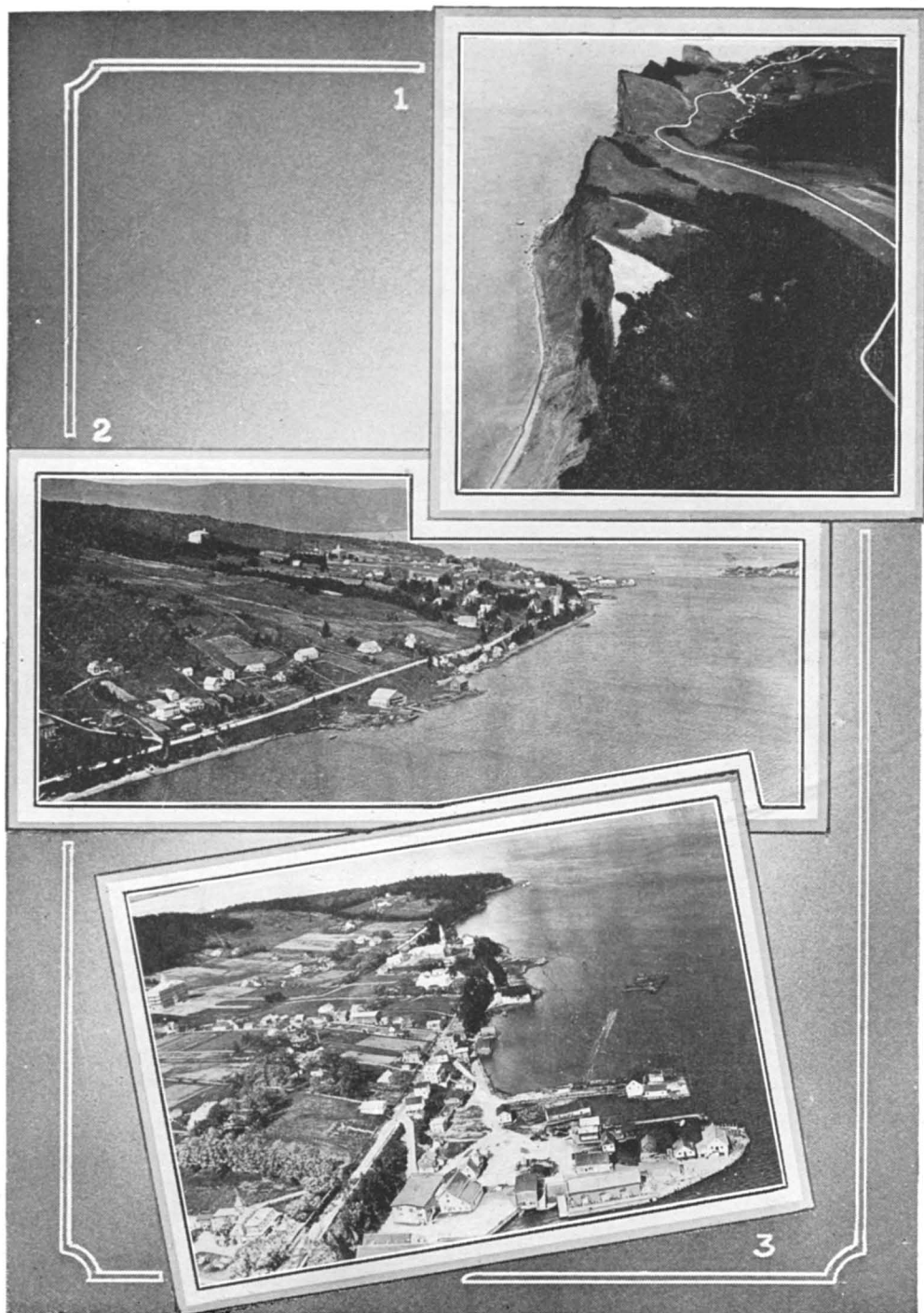
SIGNAUX SYMBOLIQUES DE DANGER ET DE DIRECTION POSÉS SUR LES GRANDES ROUTES DEPUIS 1924

CHAPTER XIII

SYMBOLIC DANGER AND DIRECTION SIGNS POSTED ON MAIN HIGHWAYS SINCE 1924

NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	Nombre de signaux de chaque catégorie — Number of signs of each category																								Total
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
1. Montréal-Sherbrooke.....	.....	.....	26	28	41	33	8	7	9	10	10	14	7	8	59	19	5	...	6	.....	.....	.....	.....	.....	282
2. Montréal-Québec.....	10	9	82	78	41	48	3	23	24	19	1	6	4	4	153	34	6	1	4	3	.....	.....	.....	.....	553
3. Lévis-St-Lambert.....	13	13	40	35	38	43	1	20	14	16	6	14	11	23	134	67	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	488
4. Montréal-Malone.....	2	2	21	24	31	11	1	11	15	3	5	6	4	4	49	17	2	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	210
5. Beauce-Jonction-Sher- brooke.....	4	3	63	62	32	35	5	20	13	20	17	14	21	23	74	10	13	12	22	9	.....	.....	.....	.....	472
6. Lévis-Rimouski.....	8	7	54	51	77	75	...	31	33	15	4	12	6	5	206	71	7	...	6	.....	.....	.....	.....	.....	668
7. Beauceville-Sher- brooke.....	4	2	34	30	15	19	1	17	20	17	2	4	6	7	54	25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	257
8. Montréal-Ottawa-via Hull.....	18	14	21	18	21	25	1	13	12	9	7	8	6	13	52	20	1	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	261
9. Edouard VII.....	3	3	31	31	16	8	3	6	5	.....	2	1	2	2	27	2	3	...	2	.....	.....	.....	.....	.....	147
10. Lévis-Sherbrooke.....	25	23	21	21	20	22	4	6	5	7	22	28	25	24	69	33	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	356
11. Montréal-Mont- Laurier.....	24	21	87	75	128	133	4	10	10	9	24	30	21	24	55	39	10	...	7	...	2	...	3	6	722
12. St-Hyacinthe-Rouge- mont.....	.....	.....	8	7	1	3	...	3	2	1	.....	1	1	.....	13	1	1	...	1	.....	.....	.....	.....	.....	43
13. Sherbrooke-Derby Line.....	.....	.....	2	2	16	14	.....	.....	.....	.....	1	1	.....	1	16	8	4	...	3	.....	.....	.....	.....	.....	68

NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	Nombre de signaux de chaque catégorie — Number of signs of each category																								Total
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
14. Montréal-Rouses-Pt..	1	...	6	3	4	2	...	3	2	3	...	1	1	...	24	5	1	...	1	...	...	...	...	...	57
15. Québec-St-Siméon....	8	7	47	41	84	88	...	13	15	2	7	11	9	11	82	28	3	1	3	...	5	5	9	3	482
16. Richmond-Yamaska...	1	1	11	11	6	6	...	4	4	...	1	3	2	...	11	4	...	...	...	...	...	...	...	...	65
17. Hull-Aylmer.....	...	...	...	...	...	...	...	...	1	2	...	...	...	...	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	5
18. Rivière-du-Loup- Edmundston.....	...	...	41	39	53	65	...	8	8	9	...	...	...	...	50	31	...	...	...	...	...	...	...	...	304
19. Trois-Rivières-Grand Mère.....	1	1	17	17	19	20	...	1	3	21	1	1	...	...	10	5	2	...	1	...	...	...	...	...	120
20. Montréal-Valleyfield..	5	3	10	8	31	33	2	8	8	...	2	...	...	2	18	12	1	1	1	...	...	...	...	...	144
21. Joliette-St-Jacques...	3	1	4	4	4	4	2	1	1	...	2	4	5	3	6	6	...	...	...	...	...	...	...	...	50
22. Sherbrooke-Norton- Mills.....	...	...	6	7	34	27	...	2	1	...	...	1	1	2	8	1	1	...	1	...	...	...	...	...	92
23. Lévis-Jackman.....	3	4	43	45	39	47	2	21	15	8	...	1	1	1	51	2	...	...	...	...	...	...	...	...	283
24. St-Georges-Lac-Fron- tière.....	6	6	8	9	6	8	1	4	5	6	9	4	3	9	38	14	...	...	...	...	...	...	...	...	136
25. St-Vallier-St-Camille.	23	23	5	5	9	14	3	6	4	8	12	11	8	13	25	16	...	...	...	...	...	1	1	1	188
26. Lacolle-Knowlton....	3	...	14	14	11	10	6	4	4	14	5	13	20	4	20	7	1	...	1	...	...	...	...	...	151
27. Montréal-Toronto....	2	2	17	15	23	34	4	5	4	5	2	5	4	2	12	6	2	...	3	1	...	...	...	...	148
28. Montréal-St-Albans, via Iberville.....	...	...	5	4	1	1	...	1	1	2	...	2	4	3	10	2	1	...	...	...	...	...	...	...	37
29. Aylmer-Chapeau.....	8	8	8	8	18	18	...	...	...	4	3	6	7	2	28	10	...	...	...	...	...	...	...	...	128
30. Hull-Maniwaki-Mt- Laurier.....	17	17	14	14	39	39	...	2	1	...	10	14	8	10	18	4	...	...	...	...	...	...	...	...	207
31. Rimouski-Matapédia..	3	4	20	20	32	30	2	...	1	9	2	4	4	1	51	44	...	...	...	...	1	1	1	1	231
32. St-Hyacinthe-Mel- bourne.....	7	8	4	4	10	11	1	...	1	1	4	13	12	8	26	11	...	...	...	...	...	3	...	3	127



1. La falaise de Percé, comté de Gaspé; 2. La route Matapédia-Gaspé à l'entrée du village de Gaspé; 3. Vue de Gaspé montrant le port au premier plan.

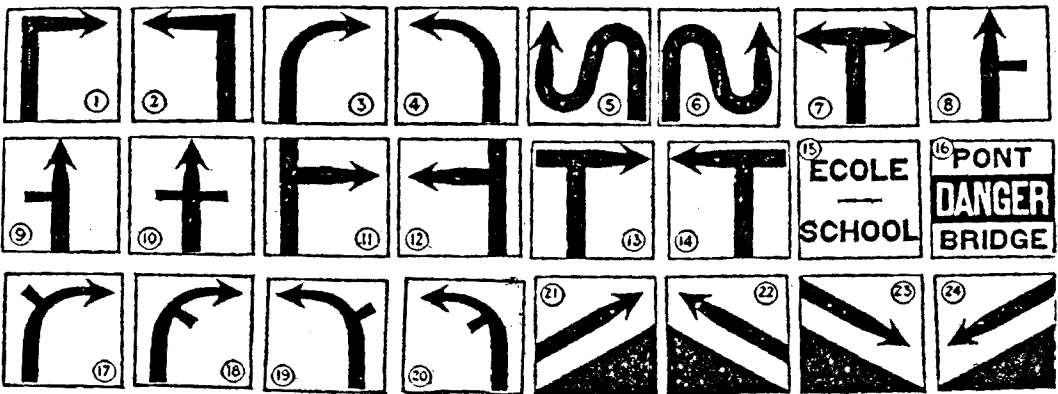
1. The cliff of Percé, county of Gaspé; 2. The Matapédia-Gaspé Highway entering Gaspé village; 3. View of Gaspé, showing the harbor in the foreground.

NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	Nombre de signaux de chaque catégorie — Number of signs of each category																								Total
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
Ch. Fort Covington...	1	1					1			3	7	1	1	7	14										36
Ch- Valleyfield-Fort Covington.....			2	2					1	1	1	5	5	1	16										120
Iverbille-Frelighsburg			2	2	1	1					2	2	2	2	2	2									18
St-George-Mégantic...	2	2	10	10	11	21	1	3	2		3	2	2	3	22	12									106
St. Henri-St-Michel...					6				3	5		2		1	2	12									31
St-Jean-Port-Joli-St- Phamphile.....			2	2	6	4	1				3			3	18	8									47
Cap-Santé-St-Ray- mond.....	1	1	6	6	5	8	1	2		1	3	6	6	3	12	3									64
St-Basile-Portneuf....			2	2	7	5						1	1		6										24
Grondines-St-Casimir.	2	2			1	1	1			2	2	4	4	2	2	2									25
St-Augustin-Lac-St- Joseph.....	1		1	1	3	3		1	1	2	3			3		4									23
Hervey-Jonction- Grand'Mère.....	6	6	1	1	7	7		2	1		6	10	10	6	16										79
Berthierville-St-Mi- chel-des-Saints.....	1	1	17	18	34	34	1				5	6	6	5	16	10									154
Beaumont-St-Philé- mon.....					4	4	3	1	1	2		2	2		2										21
Tour-de-l'Ile-de-Mon- tréal.....	7	7	5	5	2	2	1	3	3	2		2		1	14										54
Tour-de-l'Ile-de-Jésus.	1	1	3	3	2	3		4	2	1		4		3	6										33
Matapédia-Gaspé.....		3	10	10	26	26		2			2	6	6	2	56	37									186
Magog-Coaticook.....	1	1	4	4	8	8		1		2	3	2	2	3	4	2									45
Black-Lake-Plessisville	2	2	4	4	2	2	2	2	1		3	5	5	3	14	4									55

NOM DE LA ROUTE — NAME OF HIGHWAY	Nombre de signaux de chaque catégorie — Number of signs of each category																								Total
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
Montréal-Beloeil-St-Hyacinthe.....	2	2	.....		6	6	1	.....		4	4	5	4	3	6	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45
Farnham-Frelighsburg	1	1	.....		2	2	1	1	.....	2	1	4	4	1	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24
Laprairie-Hemmingford.....	.....	.....	4	4	4	4	1	2	2	4	.....	2	.....	2	16	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45
Vaudreuil-Pointe-Fortune.....	.....	1	4	4	2	1	.....	1	.....	.....	2	2	1	1	.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23
Valleyfield-Ormstown.	1	1	6	5	1	1	1	.....	.....	4	3	3	3	3	6	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45
Chemins divers.....	1	1	3	3	4	4	5	8	1	14	6	5	5	6	23	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	89
Grand Total.....	310	293	1,004	953	1,311	1,333	93	341	318	330	293	372	321	356	2,171	887	66	16	63	15	12	17	28	28	10,931

**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

CHAPTER XIV

PLANTATION D'ARBRES D'ORNEMENT

PLANTING OR ORNAMENTAL TREES

Liste des municipalités dans les limites
desquelles il a été planté des arbres en
1927.

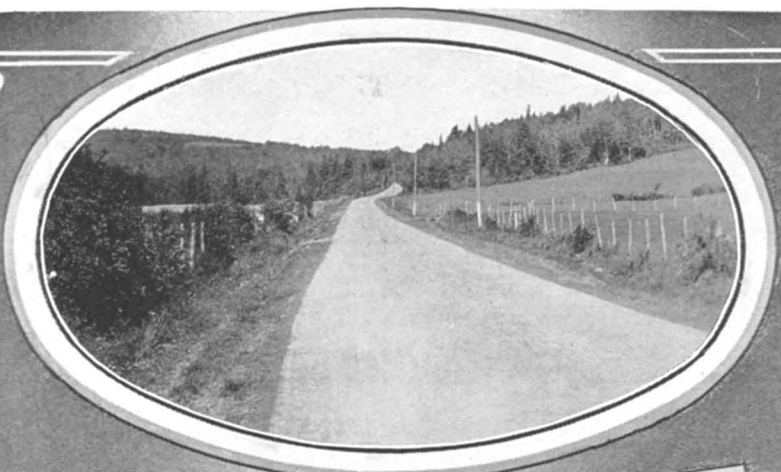
List of municipalities where trees have
been planted during 1927.

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variétés d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés Number of trees planted
MONTREAL-SHERBROOKE			
ROUVILLE.....	Richelieu, v.....	Peuplier—Poplar.....	18
	Richelieu, v.....	Orme—Elm.....	19
	Notre-Dame-de-Bonsecours..	Peuplier—Poplar.....	16
	Notre-Dame-de-Bonsecours..	Orme—Elm.....	16
	Ste.Marie-de-Monnoir.....	Peuplier—Poplar.....	78
	Ste-Marie-de-Monnoir.....	Orme—Elm.....	77
	Marieville, ville (town).....	Peuplier—Poplar.....	5
	Marieville, ville (town).....	Orme—Elm.....	5
	St-Michel-de-Rougemont....	Peuplier—Poplar.....	25
	St-Michel-de-Rougemont....	Orme—Elm.....	25
MONTREAL-QUEBEC			
CHAMPLAIN.....	Ste-Anne-de-la-Pérade, p....	Orme—Elm.....	190
	Ste-Anne-de-la-Pérade, p....	Érable—Maple.....	160
	St-François-Xavier-de-Batis- can, p.....	Pin. Pine	50
ST-AURICE.....	Yamachiche, p.....	Peuplier—Poplar.....	100
	Yamachiche, p.....	Érable—Maple.....	50
	Yamachiche, p.....	Frêne—Ash.....	50
MASKINONGÉ.....	St-Antoine-de-la-Rivière-du- Loup, p.....	Orme—Elm	200
QUÉBEC.....	Ste-Foye, p.....	Peuplier—Poplar.....	449
	Ancienne-Lorette, p.....	Peuplier—Poplar.....	408
PORTNEUF.....	St-Augustin, p.....	Peuplier—Poplar.....	200
	Neuville, v.....	Peuplier—Poplar.....	100
	Pointe-aux-Trembles.....	Peuplier—Poplar.....	100
	Les Ecureuils, p.....	Peuplier—Poplar.....	190
	Cap-Santé, p.....	Peuplier—Poplar.....	150

COMTÉ — COUNTY	MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	Variétés d'arbres — Kind of trees	Nombre d'arbres plantés — Number of trees planted
PORTNEUF.....	Portneuf, v.....	Peuplier—Poplar.....	75
	Deschambault, p.....	Peuplier—Poplar.....	100
	Deschambault, p.....	Érable—Maple.....	50
	Grondines, v.....	Érable—Maple.....	194
	Grondines, p.....	Orme—Elm.....	44
	Grondines, p.....	Frêne—Ash.....	7
	Grondines, p.....	Merisier—Birch.....	3
	Grondines, p.....	Liard—Cotton-Wood...	35
	Grondines, p.....	Bouleau—White-Birch..	22
LÉVIS-SAINT-LAMBERT			
LÉVIS.....	St-Nicholas, p.....	Pommier—Apple-tree..	2386
	St-Nicholas, p.....	Peuplier—Poplar.....	204
LOTBINIÈRE.....	St-Antoine-de-Tilly, p.....	Pommier—Apple-tree..	1439
	St-Antoine-de-Tilly, p.....	Peuplier—Poplar.....	63
	Ste-Croix, p.....	Pommier—Apple-tree..	2013
	Ste-Croix, p.....	Peuplier—Poplar.....	235
	Ste-Croix, v.....	Pommier—Apple-tree..	2
	Lotbinière, p.....	Pommier—Apple-tree..	1590
	Lotbinière, p.....	Peuplier—Poplar.....	47
	Lotbinière, v.....	Peuplier—Poplar.....	48
	Lotbinière, v.....	Pommier—Apple-tree..	188
	Leclercville, v.....	Pommier—Apple-tree..	120
	Ste-Émilie, p.....	Pommier—Apple-tree..	250
	Deschaillons, v.....	Pommier—Apple-tree..	1,332
NICOLET.....	St-Pierre-les-Becquets.....	Pommier—Apple-tree..	1,437
	Gentilly, p.....	Pommier—Apple-tree..	390
	Gentilly, p.....	Pommier—Apple-tree..	122
	Gentilly, p.....	Érable—Maple.....	152
	Gentilly, p.....	Peuplier—Poplar.....	493
	Notre-Dame-de-la-Nativité..	Érable—Maple.....	89
	Notre-Dame-de-la-Nativité..	Peuplier—Poplar.....	358
	Ste-Angèle-de-Laval.....	Érable—Maple.....	18
	Ste-Angèle-de-Laval.....	Peuplier—Poplar.....	180
YAMASKA.....	St-Michel, p.....	Peuplier—Poplar.....	379
	St-Michel, p.....	Érable—Maple.....	34
	St-Michel, p.....	Orme—Elm.....	60
	St-François-du-Lac.....	Peuplier—Poplar.....	122
	St-François-du-Lac.....	Érable—Maple.....	37
	St-Thomas-de-Pierreville....	Peuplier—Poplar.....	144
	St-Joseph-de-la-Baie-du-Feb- vre.....	Peuplier—Poplar.....	68

COMTÉ — COUNTY	MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	Variétés d'arbres — Kind of trees	Nombre d'arbres plantés — Number of trees planted
YAMASKA	St-Antoine-de-la-Baie-du-Feb- vre	Peuplier—Poplar	160
	St-Antoine-de-la-Baie-de-Feb- vre	Orme—Elm —	22
	St-Antoine-de-la-Baie-du-Feb- vre	Érable—Maple	26
RICHELIEU	Sorel, ville (town)	Orme—Elm	107
	Sorel	Peuplier—Poplar	107
	St-Robert	Peuplier—Poplar	210
	St-Robert	Orme—Elm	90
	St-Robert	Frêne—Ash	40
	St-Robert	Pommier—Apple-tree	85
	St-Pierre-de-Sorel	Peuplier—Poplar	110
	St-Pierre-de-Sorel	Orme—Elm	60
	St-Pierre-de-Sorel	Frêne—Ash	60
	St-Pierre-de-Sorel	Pommier—Apple-tree	45
	Verchères, p	Érable—Maple	250
	Verchères, p	Orme—Elm	50
LÉVIS-RIMOUSKI			
RIMOUSKI	St-Simon	Tremble—Aspen	1,502
	St-Simon	Bouleau—White-Birch	500
	St-Fabien	Érable—Maple	1,105
	St-Fabien	Bouleau—White-Birch	1,115
TÉMISCOUATA	Notre-Dame-du-Portage	Érable—Maple	117
	Notre-Dame-du-Portage	Tremble—Aspen	118
	Notre-Dame-du-Portage	Bouleau—White-Birch	190
	St-Patrice, p	Érable—Maple	113
	Ile-Verte, p	Mélèze—Tamarak	107
	Ile-Verte, p	Tremble—Aspen	100
	Trois-Pistoles, p	Érable—Maple	1,200
	Trois-Pistoles, p	Tremble—Aspen	678
	Trois-Pistoles, p	Bouleau—White-Birch	100
L'ISLET	Bonsecours, v	Érable—Maple	40
	Bonsecours, v	Plaine—Soft-Maple	15
	Bonsecours, v	Bouleau—White-Birch	10
	Bonsecours, v	Peuplier—Poplar	14
	L'Islet, p	Érable—Maple	130
	L'Islet, p	Plaine—Soft-Maple	350
	L'Islet, p	Merisier—Birch	15
	L'Islet, p	Bouleau—White-Birch	210
	L'Islet, p	Peuplier—Poplar	80

1



2



3

1 et 2. Le chemin du lac Beauport à N.-D.-des-Laurentides; 3. Le chemin de la pépinière provinciale à Deschambault.

1 and 2. Lake Beauport road at N.-D.-des-Laurentides; 3. The road of the Provincial Tree Nursery at Deschambault.

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variétés d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés Number of trees planted
L'ISLET.....	L'Islet, p.....	Mélèze—Tamarak.....	25
	L'Islet, p.....	Ostryer—Iron-Wood...	11
	L'Islet, p.....	Frêne—Ash.....	50
	St-Jean-Port-Joli, p.....	Érable—Maple.....	302
	St-Jean-Port-Joli, p.....	Plaine—Soft-Maple...	75
	St-Jean-Port-Joli, p.....	Bouleau—White-Birch..	216
	St-Jean-Port-Joli, p.....	Ostryer—Iron-Wood...	125
	St-Jean-Port-Joli, p.....	Hêtre—Beech.....	90
	St-Jean-Port-Joli, p.....	Sorbier—Mountain-Ash	15
	St-Jean-Port-Joli, p.....	Prunier—Canada-Plum.	12
	St-Roch-des-Aulnaies, p.....	Érable—Maple.....	102
	St-Roch-des-Aulnaies, p.....	Plaine—Soft-Maple...	79
	St-Roch-des-Aulnaies, p.....	Bouleau—White-Birch..	297
	St-Roch-des-Aulnaies, p.....	Merisier—Birch.....	35
	St-Roch-des-Aulnaies, p.....	Peuplier—Poplar.....	127
	St-Roch-des-Aulnaies, p.....	Ostryer—Iron-Wood...	105
	St-Roch-des-Aulnaies, p.....	Hêtre—Beech.....	23
	St-Roch-des-Aulnaies, p.....	Frêne—Ash.....	10
	St-Roch-des-Aulnaies, p.....	Tilleul—Bass-Wood....	8

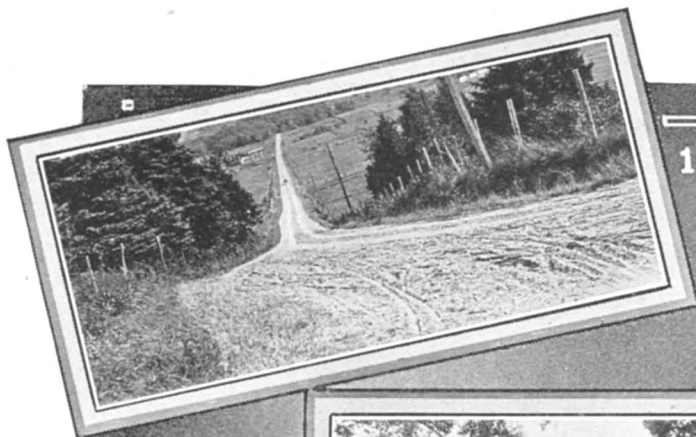
MONTREAL-OTTAWA via Hull

DEUX-MONTAGNES.	St-Hermas, p.....	Peuplier—Poplar.....	45
ARGENTEUIL.....	St-Jérusalem, p.....	Peuplier—Poplar.....	599
	St-Jérusalem, p.....	Pommier—Apple-tree..	156
	Chatham, c. (township).....	Frêne—Ash.....	477
	Chatham, c. (township).....	Peuplier—Poplar.....	537
	Chatham, c. (township).....	Pommier—Apple-tree..	93
	Chatham, c. (township).....	Sorbier—Mountain-Ash	94
	Chatham, c. (township).....	Orme—Elm.....	82
	Chatham, c. (township).....	Érable—Maple.....	129
	Grenville, c. (township).....	Peuplier—Poplar.....	888
	Grenville, c. (township).....	Frêne—Ash.....	57
	Grenville, c. (township).....	Sorbier—Mountain-Ash	61
	Grenville, c. (township).....	Érable—Maple.....	167
	Grenville, c. (township).....	Orme—Elm.....	5
	Grenville, c. (township).....	Pommier—Apple-tree..	109
PAPINEAU.....	Montébello.....	Peuplier—Poplar.....	21
	Montébello.....	Orme—Elm.....	21
	Notre-Dame-de-Bonsecours,		
	Nord.....	Peuplier—Poplar.....	561
	Notre-Dame-de-Bonsecours,		
	Nord.....	Orme—Elm.....	144

COMTÉ — COUNTY	MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	Variétés d'arbres — Kind of trees	Nombre d'arbres plantés — Number of trees planted
PAPINEAU.....	Notre-Dame-de-Bonsecours, Sud.....	Peuplier—Poplar.....	270
	Notre-Dame-de-Bonsecours, Sud.....	Orme—Elm.....	105
	St-Angélique.....	Peuplier—Poplar.....	143
	Ste-Angélique.....	Orme—Elm.....	254
LÉVIS-SHERBROOKE			
RICHMOND.....	Bromptonville.....	Érable—Maple.....	14
	Brompton, c. (township)....	Érable—Maple.....	199
	Brompton, c. (township)....	Merisier—Birch.....	22
	Brompton, c. (township)....	Orme—Elm.....	4
	Windsor, c. (township)....	Érable—Maple.....	1,118
	Windsor, c. (township)....	Merisier—Birch.....	144
	Windsor, c. (township)....	Orme—Elm.....	132
	Windsor, c. (township)....	Peuplier—Poplar.....	23
	Windsor, ville (town).....	Érable—Maple.....	104
	Windsor, ville (town).....	Merisier—Birch.....	2
	Windsor, ville (town).....	Orme—Elm.....	5
	Cleveland, c. (township)....	Érable—Maple.....	247
	Cleveland, c. (township)....	Merisier—Birch.....	2
	Cleveland, c. (township)....	Orme—Elm.....	10
MONTREAL-MONT-LAURIER			
LABELLE.....	Joly, c. (township).....	Cèdre—Cedar.....	20
	Joly, c. (township).....	Orme—Elm.....	25
	Campbell, c. (township), par- tie est.....	Peuplier—Poplar.....	200
	Val Barrette, v.....	Orme—Elm.....	30
	Val Barrette, v.....	Peuplier—Poplar.....	50
	Mont-Laurier, v.....	Peuplier—Poplar.....	50
TERREBONNE.....	St-Sauveur, p.....	Érable—Maple.....	180
	St-Sauveur, p.....	Orme—Elm.....	180
	St-Sauveur, p.....	Peuplier—Poplar.....	181
	Piedmont, v.....	Érable—Maple.....	181
	Piedmont, v.....	Orme—Elm.....	350
	Piedmont, v.....	Peuplier—Poplar.....	375
	Mont-Rolland.....	Érable—Maple.....	155
	Mont-Rolland.....	Orme—Elm.....	155
	Mont-Rolland.....	Peuplier—Poplar.....	318
	Ste-Adèle, p.....	Érable—Maple.....	403
	Ste-Adèle, p.....	Peuplier—Poplar.....	430
	Val-Morin.....	Érable—Maple.....	300
	Val Morin.....	Peuplier—Poplar.....	518
	Ste-Agathe, p.....	Érable—Maple.....	300
	Ste-Agathe, p.....	Peuplier—Poplar.....	518

COMTÉ — COUNTY	MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	Variétés d'arbres — Kind of trees	Nombre d'arbres plantés — Number of trees planted
ST-HYACINTHE-ROUEMONT			
ST-HYACINTHE.....	St-Damase, p.	Peuplier—Poplar.	912
	St-Damase, p.	Pommier—Apple-tree..	47
	N.-D.-de-St-Hyacinthe.	Peuplier—Poplar.	1,027
ROUVILLE.....	St-Michel-de-Rougemont.	Peuplier—Poplar.	55
	St-Michel-de-Rougemont.	Pommier—Apple-tree..	54
SHERBROOKE-DERBY LINE			
SHERBROOKE.....	Lennoxville, ville (town).	Orme—Elm.	10
	Lennoxville, ville (town).	Pommier—Apple-tree..	40
	Lennoxville, ville (town).	Érable—Maple.	20
	Lennoxville, ville (town).	Chêne—Oak.	20
	Lennoxville, ville (town).	Peuplier—Poplar.	100
	Ascot, c. (township. .)	Saule—Willow.	10
	Ascot, c. (township).	Orme—Elm.	44
	Ascot, c. (town).	Acacia—Acacia.	41
	Ascot, c. (township)	Pin—Pine.	99
	Ascot, c. (township)	Pommier—Apple-tree..	154
	Ascot, c. (township)	Érable—Maple.	45
COMPTON.....	Ascot, c. (township)	Chêne—Oak.	44
	Ascot, c. (township)	Peuplier—Poplar.	120
	Waterville, v.	Peuplier—Poplar.	90
	Waterville, v.	Érable—Maple.	36
	Waterville, v.	Chêne—Oak.	37
QUÉBEC-ST-SIMÉON	Waterville, v.	Pommier—Apple-tree..	135
	Waterville, v.	Pin—Pine.	195
MONTMORENCY.....	St-Jean-de-Boischatel.	Érable—Maple.	35
	L'Ange-Gardien, p.	Peuplier—Poplar.	20
	L'Ange-Gardien, p.	Érable—Maple.	15
	L'Ange-Gardien, p.	Pommier—Apple-tree..	10
	Château-Richer, p.	Peuplier—Poplar.	7
	Château-Richer, p.	Érable—Maple.	2
	Château-Richer, p.	Pommier—Apple-tree..	3
	Ste-Anne-de-Beaupré.	Érable—Maple.	29
	Ste-Anne-de-Beaupré.	Peuplier—Poplar.	8
QUÉBEC.....	Giffard, v.	Peuplier—Poplar.	119
	St-Louis-de-Courville.	Peuplier—Poplar.	135
	Montmorency, v.	Peuplier—Poplar.	8

COMTÉ — COUNTY	MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	Variétés d'arbres — Kind of trees	Nombre d'arbres plantés — Number of trees planted
RICHMOND-YAMASKA			
DRUMMOND	St-Germain, p.	Orme—Elm.	19
	St-Germain, p.	Érable—Maple.	32
	St-Germain, p.	Plaine—Soft-Maple.	80
RIVIÈRE-DU-LOUP-EDMUNDSTON			
TÉMISCOUATA	Armand, c. (township)	Tremble—Aspen	1,929
	St-Antonin	Tremble—Aspen	500
	St-Antonin	Bouleau—White-Birch	353
	St-Louis-du-Ha ! Ha !	Tremble—Aspen	275
	St-Louis-du-Ha ! Ha !	Bouleau—White-Birch	400
	St-Mathias-de-Cabano	Érable—Maple.	414
	Notre-Dame-du-Lac.	Érable—Maple.	441
	Ste-Rose-du-Dégelé.	Mélèze—Tamarak.	258
	Ste-Rose-du-Dégelé.	Tremble—Aspen	201
TROIS-RIVIÈRES-GRAND'MÈRE			
ST-MAURICE	Ste-Flore, p.	Érable—Maple.	230
	Ste-Flore, p.	Peuplier—Poplar.	229
	St-Marc-de-Shawinigan	Érable—Maple.	21
	St-Marc-de-Shawinigan	Peuplier—Poplar.	22
CHAMPLAIN	St-Louis-de-France, p.	Peuplier—Poplar.	225
	St-Louis-de-France, p.	Orme—Elm.	195
	St-Louis-de-France, p.	Érable—Maple.	177
	Mont-Carmel, p.	Peuplier—Poplar.	310
	Mont-Carmel, p.	Orme—Elm.	60
	Mont-Carmel, p.	Érable—Maple.	107
	Notre-Dame-de-la-Présenta- tion-d'Almaville, p.	Peuplier—Poplar.	195
	Notre-Dame-de-la-Présenta- tion-d'Almaville, p.	Orme—Elm.	110
	Notre-Dame-de-la-Présenta- tion-d'Almaville, p.	Érable—Maple.	51
	Almaville, v.	Érable—Maple.	30
JOLIETTE-ST-JACQUES			
JOLIETTE	St-Paul, v.	Peuplier—Poplar.	80
	St-Paul, v.	Peuplier—Poplar.	74
	St-Paul, v.	Érable—Maple.	82
	St-Paul, p.	Érable—Maple.	7
	Crabtree Mills, p.	Peuplier—Poplar.	162
	Crabtree Mills, p.	Érable—Maple.	137
	Crabtree Mills, p.	Frêne—Ash.	15



1

2



3



4



1. Chemin gravé allant à Mont-Carmel, Kamouraska; 2. Chemin du bord de l'eau à Rivière-Ouelle; 3. Route St-Alexandre-Fort Kent à St-Eleuthère; 4. Le lac Pohénégamook à St-Eleuthère.

1. Gravel road to Mont Carmel, Kamouraska; 2. Gravel road along the St. Lawrence, Rivière Ouelle; 3. The St. Alexandre-Fort Kent Highway at St. Eleuthère; 4. Lake Pohénégamook at St. Eleuthère.

COMTÉ — COUNTY	MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	Variétés d'arbres — Kind of trees	Nombre d'arbres plantés — Number of trees planted
MONTCALM.....	St-Jacques, v.....	Peuplier—Poplar.....	38
	St-Jacques, p.....	Peuplier—Poplar.....	84
	St-Jacques, p.....	Érable—Maple.....	84

LÉVIS-JACKMAN

LÉVIS.....	Lévis, ville (town).....	Peuplier—Poplar.....	50
	Pintendre, p.....	Peuplier—Poplar.....	40
	Pintendre, p.....	Érable—Maple.....	30
	St-Henri, p.....	Peuplier—Poplar.....	95
	St-Henri, p.....	Érable—Maple.....	95
	St-Henri, v.....	Peuplier—Poplar.....	13
BEAUCE.....	L'Enfant-Jésus, p.....	Peuplier—Poplar.....	221
	L'Enfant-Jésus, p.....	Érable—Maple.....	91
	L'Enfant-Jésus, v.....	Peuplier—Poplar.....	49
	St-Joseph, p.....	Peuplier—Poplar.....	674
	St-Joseph, p.....	Érable—Maple.....	233
	St-François, p.....	Peuplier—Poplar.....	202
	St-François, p.....	Pommier—Apple-tree..	401
	St-François, p.....	Érable—Maple.....	146

MONTREAL-TORONTO

SOULANGES.....	Chemin-du-Canal.....	Peuplier—Poplar.....	730
	Chemin-du-Canal.....	Orme—Elm.....	500
	Chemin-du-Canal.....	Frêne—Ash.....	125
	Chemin-du-Canal.....	Érable—Maple.....	100

SAINT-HYACINTHE-MELBOURNE

BAGOT.....	Ste-Christine, p.....	Érable—Maple.....	62
	Ste-Christine, p.....	Plaine—Soft-Maple....	45
	Ste-Christine, p.....	Orme—Elm.....	17
	Ste-Christine, p.....	Merisier—Birch.....	11

RAWDON-L'ASSOMPTION

MONTCALM.....	St-Jacques, v.....	Peuplier—Poplar.....	15
	St-Jacques, v.....	Érable—Maple.....	12
	St-Jacques, p.....	Peuplier—Poplar.....	671
	St-Jacques, p.....	Érable—Maple.....	235
	St-Jacques, p.....	Sorbier—Mountain-Ash	277
	Ste-Julienne, p.....	Peuplier—Poplar.....	6

COMTÉ — COUNTY	MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	Variétés d'arbres — Kind of trees	Nombre d'arbres plantés — Number of trees planted
MONTCALM.....	Ste-Julienne, p.....	Érable—Maple.....	7
	St-Liguori, p.....	Peuplier—Poplar.....	98
	St-Liguori, p.....	Érable—Maple.....	83
	Rawdon, p.....	Peuplier—Poplar.....	120
	Rawdon, p.....	Érable.. Maple.....	63
	St-Alexis, p.....	Peuplier—Poplar.....	9
	St-Alexis, p.....	Érable—Maple.....	10
	St-Alexis, p.....	Sorbier—Mountain-Ash	4
	St-Alexis, p.....	Frêne—Ash.....	19
	St-Esprit, p.....	Peuplier—Poplar.....	50
	St-Esprit, p.....	Érable—Maple.....	32
	St-Esprit, p.....	Sorbier—Mountain-Ash	62
L'ASSOMPTION.....	St-Roch-l'Achigan, p.....	Peuplier—Poplar.....	65
	St-Roch-l'Achigan, p.....	Sorbier—Mountain-Ash	8
	St-Roch-l'Achigan, p.....	Érable—Maple.....	67
	L'Epiphanie, p.....	Peuplier—Poplar.....	52
	L'Epiphanie, p.....	Sorbier—Mountain-Ash	109
	L'Epiphanie, p.....	Érable—Maple.....	2
	L'Assomption, p.....	Peuplier—Poplar.....	176
	L'Assomption, p.....	Sorbier—Mountain-Ash	107
	L'Assomption, p.....	Érable—Maple.....	65
DRUMMONDVILLE-ANNAVILLE			
DRUMMOND.....	N.-D.-du-Bon-Conseil, p....	Orme—Elm.....	41
	N.-D.-du-Bon-Conseil, p....	Merisier—Birch.....	29
	N.-D.-du-Bon-Conseil, p....	Érable—Maple.....	107
	N.-D.-du-Bon-Conseil, p....	Plaine.. Soft-Maple....	38
GRANDE-BAIE-ST-BRUNO			
CHICOUTIMI.....	Chicoutimi, c. (township)....	Peuplier—Poplar.....	270
	Bagot, c. div. N.O. (township)	Peuplier—Poplar.....	100
	Bagot, c. div. N.O. (township)	Tremble—Aspen.....	50
	Bagot, c. div. N.O. (township)	Prunier—Canada-Plum.	25
	Chicoutimi, c. (township)....	Peuplier—Poplar.....	250
	Chicoutimi, c. (township)....	Tremble—Aspen.....	150
	Chicoutimi, c. (township)....	Prunier—Canada-Plum.	72
CHEMINS SECONDAIRES			
SECONDARY HIGHWAYS			
ABITIBI.....	Dupuy.....	Orme—Elm.....	25
	Dupuy.....	Peuplier—Poplar.....	25

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variétés d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés Number of trees planted
NAPIERVILLE.....	St-Rémi, p.....	Peuplier—Poplar.....	1,076
PORTNEUF.....	Deschambault, p.....	Érable—Maple.....	50
	Grondines, p.....	Érable—Maple.....	102
	Grondines, p.....	Frêne—Ash.....	100
	Grondines, p.....	Orme—Elm.....	16
	Pont-Rouge, v.....	Érable—Maple.....	110
	Pont-Rouge, v.....	Hêtre—Beech.....	6
	Pont-Rouge, v.....	Tremble—Aspen.....	4
	St-Casimir, v.....	Érable—Maple.....	22
	St-Casimir, v.....	Orme—Elm.....	10
	St-Casimir, v.....	Tilleul—Bass-Wood....	6
	St-Casimir, v.....	Frêne—Ash.....	22
	St-Casimir Est, v.....	Érable—Maple.....	20
	St-Casimir Est, v.....	Orme—Elm.....	8
	St-Casimir, Est, v.....	Tilleul—Bass-Wood....	4
	St-Casimir Est, v.....	Frêne—Ash.....	28
	Ste-Jeanne-de-Neuville, p....	Tilleul—Bass-Wood....	226
	Ste-Jeanne-de-Neuville, p....	Frêne—Ash.....	37
	Ste-Jeanne-de-Neuville, p....	Ostryer—Iron-Wood....	16
	Ste-Jeanne-de-Neuville, p....	Merisier—Birch.....	10
	Ste-Jeanne-de-Neuville, p....	Orme—Elm.....	2
	Ste-Jeanne-de-Neuville, p....	Érable—Maple.....	31
	Ste-Jeanne-de-Neuville, p....	Hêtre—Beech.....	4
	St-Ubal, v.....	Érable—Maple.....	162
	St-Ubal, v.....	Hêtre—Beech.....	29
	St-Ubal, v.....	Plaine—Soft-Maple....	8
QUÉBEC.....	Beauport, ville (town).....	Peuplier—Poplar.....	464
	Charlesbourg, v.....	Érable—Maple.....	191
	Charlesbourg, p.....	Érable—Maple.....	10
	Charlesbourg, p.....	Bouleau—White-Birch..	33
	Charlesbourg, p.....	Tremble—Aspen.....	16
	Loretteville.....	Érable—Maple.....	153
	Ancienne-Lorette, p.....	Bouleau—White-Birch..	32
	Ancienne-Lorette, p.....	Plaine—Soft-Maple....	70
	Ancienne-Lorette, p.....	Érable—Maple.....	85
	Notre-Dame-des-Laurentides, p.....	Érable—Maple.....	59
	Notre-Dame-des-Laurentides, p.....	Peuplier—Poplar.....	26
	Notre-Dame-des-Laurentides, p.....	Bouleau—White-Birch..	229
	Notre-Dame-des-Laurentides, p.....	Hêtre—Beech.....	4

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variétés d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés Number of trees planted
QUÉBEC.....	Notre-Dame-des-Laurentides,		
	p.....	Épinette—Spruce.....	7
	Notre-Dame-des-Laurentides,		
	p.....	Tremble—Aspen.....	1
	St-Dunstan-du-Lac-Beauport,		
	p.....	Bouleau—White-Birch.	86
	St-Dunstan-du-Lac-Beauport-		
	p.....	Peuplier—Poplar.....	7
	St-Ambroise, p.....	Érable.. Maple.....	63
	St-Ambroise, p.....	Épinette—Spruce.....	3
	St-Ambroise, p.....	Pins—Pine.....	2
	St-Ambroise, p.....	Bouleau—White-Birch.	40
	St-Ambroise, p.....	Plaine—Soft-Maple....	38
	St-Ambroise, p.....	Tremble—Aspen.....	8
	St-Ambroise, p.....	Peuplier—Poplar.....	2
	St-Gabriel Ouest, p.....	Érable—Maple.....	72
	St-Gabriel Ouest, p.....	Bouleau—White-Birch.	123
	St-Gérard-Magella, p.....	Bouleau—White-Birch.	113
	St-Gérard-Magella, p.....	Tremble—Aspen.....	6
	St-Gérard-Magella, p.....	Érable—Maple.....	11
	St-Gérard-Magella, p.....	Plaine—Soft-Maple....	4
	St-Gérard-Magella, p.....	Peuplier—Poplar.....	19

SOMMAIRE DES DIFFÉRENTES VARIÉTÉS D'ARBRES

SUMMARY OF THE DIFFERENT KINDS OF TREES

VARIÉTÉ — KIND OF TREES	Année—Year					Total
	1922-23	1924	1925	1926	1927	
Érable—Maple	1,496	3,060	1,264	3,059	12,908	21,787
Peuplier—Poplar	1,382	7,524	4,958	6,895	21,719	42,478
Orme—Elm	150	5,161	3,216	2,112	4,037	14,676
Tilleul—Bass-Wood . . . . .	.....	348	.....	48	244	640
Merisier—Birch . . . . .	.....	83	84	12	273	452
Hêtre—Beech . . . . .	.....	13	.....	12	156	181
Pin—Pine	936	16	7	.....	286	1,245
Frêne—Ash	304	94	157	185	1,097	1,837
Aune—Alder	25	4	.....	.....	.....	29
Bouleau—White-Birch	153	84	3	16	4,067	4,323
Chêne—Oak . . . . .	.....	15	.....	.....	101	116
Noyer—Butter-Nut . . . . .	.....	3	.....	.....	...	3
Sorbier—Mountain-Ash	83	.....	77	.....	737	897
Pommier—Apple-tree . . . . .	.....	.....	5,191	5,148	13,562	23,901
Mélèze—Tamarak	807	2	100	.....	400	1,309
Liard—Cotton-Wood . . . . .	.....	.....	.....	.....	35	35
Tremble—Aspen . . . . .	.....	.....	.....	.....	5,538	5,538
Ostryer—Iron-Wood . . . . .	.....	.....	.....	.....	257	257
Plaine—Soft-Maple . . . . .	.....	.....	.....	.....	773	773
Cèdre—Cedar . . . . .	.....	.....	.....	.....	20	20
Prunier—Canada-Plum . . . . .	.....	.....	.....	.....	109	109
Acacia—Acacia . . . . .	.....	.....	.....	.....	41	41
Saule—Willow . . . . .	.....	.....	.....	.....	10	10
Total	5,336	16,407	15,057	17,487	66,370	120,657

Sommaire des arbres plantés depuis 1922 sur les grandes routes et les chemins secondaires

Summary of trees planted since 1922 on main and secondary highways

ROUTE	Année	Nombre	Total
HIGHWAY	Year	Number	Total
Montréal-Québec	1922-23	5,336	
	1924	11,548	
	1925	7,905	
	1926	3,079	
	1927	2,927	
			30,895
Edouard VII.	1924	1,468	
	1925	5,628	
			7,096
Montréal-Rouse's Point via St-Jean.	1924	1,995	1,995
Montréal-Valleyfield	1924	353	353
Montréal-Toronto	1924	1,043	
	1927	1,455	
			2,498
Montréal-Mont-Laurier.	1925	1,139	
	1926	2,702	
	1927	5,919	
			9,760
St-Hyacinthe-Melbourne.	1925	385	
	1927	135	
			520
Montréal-Sherbrooke.	1926	4,514	
	1927	284	
			4,798
Lévis—Rimouski.	1926	5,115	
	1927	9,507	
			14,622
Montréal-Ottawa via Hull.	1926	2,077	
	1927	6,018	
			8,095
Québec—St-Siméon.	1927	391	391
Trois-Rivières—Grand'Mère	1927	1,962	1,962
Joliette—St-Jacques.	1927	763	763
Rawdon—L'Assomption.	1927	2,424	2,424
Grande-Baie-St-Bruno.	1927	917	917
Rivière-du-Loup—Edmundston.	1927	4,771	4,771
Lévis—St-Lambert.	1927	16,686	16,686
Lévis-Jackman	1927	2,330	2,330
Richmond—Yamaska	1927	131	131
Drummondville—Annaville.	1927	215	215
St-Hyacinthe—Rougemont.	1927	2,095	2,095
Lévis-Sherbrooke	1927	2,026	2,026
Sherbrooke—Derby Line.	1927	1,180	1,180



Vieille maison canadienne-française à St-Pierre, île d'Orléans.

Old French-Canadian House at St. Pierre, Orléans Island.



Le chemin du tour de l'île d'Orléans à St-Pierre.

The road around Orléans Island at St. Pierre.

CHEMINS SECONDAIRES—SECONDARY HIGHWAYS

	Année	Nombre	Total
	—	—	—
	Year	Number	Total
ABITIBI			
Dupuy	1927	50	50
NAPIERVILLE			
St-Rémi, p.	1927	1,076	1,076
PORTNEUF			
Deschambault, p.	1927	50	
Grondines, p.	1927	218	
Pont-Rouge, v.	1927	120	
St-Casimir, v.	1927	60	
St-Casimir Est	1927	60	
Ste-Jeanne-de-Neuveville, p.	1927	326	
St-Ubalde, v.	1927	199	
			1,033
QUÉBEC			
Beauport, ville.	1927	464	
Charlesbourg, v.	1927	191	
Charlesbourg, p.	1927	59	
Loretteville.	1927	153	
Ancienne-Lorette, p.	1927	187	
Notre-Dame-des-Laurentides, p.	1927	324	
St-Dunstan-du-Lac-Beauport, p.	1927	93	
St-Ambroise, p.	1927	156	
St-Gabriel-Ouest, p.	1927	195	
St-Gérard-Magella, p.	1927	153	
			1,975
Total.			120,657

CHAPITRE XV

LISTE DES HÔTELS VISITÉS EN 1927, AU 15 NOVEMBRE

CHAPTER XV

LIST OF HOTELS VISITED DURING 1927, TO NOVEMBER 15

Nom de l'hôtel	Nom du propriétaire	Endroit	Date de la visite
Name of Hotel	Name of proprietor	Place	Date of the visit
Commercial.....	Mde J.-A. Bégin..	Robertson.....	7 mars—Mch.
Manoir Bilodeau.....	Mde Rousseau...	Valley Jonction.....	23 mars—Mch.
Victoria.....	M. Thomson.....	Trois-Rivières.....	24 mars—Mch.
Château Deblois.....	Melle Ouellette..	Trois-Rivières.....	25 mars—Mch.
Capitaine Trépanier..	M. Trépanier...	Château-Richer.....	27 mars—Mch.
New Balmoral.....	M. Péloquin.....	Sorel.....	28 mars—Mch.
St-Vallier.....	G.-H. Roy.....	St-Vallier.....	29 mars—Mch.
St-Michel.....	Mde Bissonnette	St-Raphaël.....	30 mars—Mch.
Tanguay.....	M. Tanguay.....	St-Raphaël.....	30 mars—Mch.
St-Gervais.....	Mde Duclos.....	St-Gervais.....	1 avril—April
Alain.....	M. Alain.....	Ancienne-Lorette.....	1 avril—April
Martin's Hotel.....	M. Deschamps...	Farnham.....	1 avril—April
St. John's.....	J.-A. Dorais.....	St-Jean, P.Q.....	1 avril—April
St-Sulpice.....	M. Dupuis.....	St-Sulpice.....	5 avril—April
Hébert.....	M. Hébert.....	Robertsonville.....	6 avril—April
Touriste.....	M. LaRoche.....	Lac Mégantic.....	9 avril—April
Central.....	Alph. Bureau...	St-Evariste Station...	9 avril—April
St-Frédéric.....	Pierre Lessard...	St-Frédéric.....	9 avril—April
National.....	J.-G. Vermette..	St-Georges.....	10 avril—April
Beauceville.....	Gust. Bouchard..	Beauceville.....	11 avril—April
Château Bellevue.....	M. Lessard.....	St-Joseph.....	11 avril—April
Bastien.....	M. Bastien.....	Bouchette.....	23 avril—April
Grand Hotel.....	M. Gaudette.....	St-Hyacinthe.....	2 mai—May
Deshaies.....	D. Deshaies.....	Bécancour.....	6 mai—May
Dumont.....	Eloi Dumont.....	Bécancour.....	6 mai—May
Dubord.....	H. Dubord.....	Gentilly.....	7 mai—May
Mountain View Inn...	J.-A. Dufour.....	St-Faustin.....	10 mai—May
Pension.....	Melle L. Florant	St-Faustin.....	11 mai—May
Pension.....	Melle Lawrence..	St-Faustin.....	11 mai—May
Brazé.....	Mde Brazé.....	St-Faustin.....	12 mai—May
Franc Repos.....	Mde Dubé.....	St-Faustin.....	12 mai—May
Painchaud.....	Geo. Painchaud..	Lac Saguy.....	13 mai—May
Onyx Inn.....	P.-E. Jeannotte..	L'Annonciation.....	13 mai—may
Camp Riopel.....	M. Riopel.....	Lac Supérieur.....	14 mai—May
Château Dubois.....	A. Dubois.....	Lac Supérieur.....	14 mai—May
Grenon.....	M. Grenon.....	St-Faustin.....	14 mai—May
Lac Premier Inn.....	M. Collins.....	Lac Premier.....	15 mai—May
Castel-des-Falaises...	Ph. Fortin.....	St-Jean-Port-Joli.....	17 mai—May
Primeau.....	M. Primeau.....	Howick Station.....	18 mai—May
Lac Archambault.....	M. Thibault.....	Lac Archambault.....	2 juin—June
Central.....	Ed. Ritchie.....	St-Donat.....	3 juin—June
Victoria.....	J.-C. Bonneau...	Matane.....	6 juin—June
Chalet St-Donat.....	M. Wall.....	St-Donat.....	7 juin—June
P. Langis.....	P. Langis.....	Amqui.....	9 juin—June
Nap. Desrosiers.....	Nap. Desrosiers..	Lac-au-Saumon.....	11 juin—June
St-Laurent.....	J.-A. Caron.....	Rimouski.....	13 juin—June

Nom de l'hôtel	Nom du propriétaire	Endroit	Date de la visite
Name of Hotel	Name of proprietor	Place	Date of the visit
Laval.....	J.-A. Morin.....	Bic.....	15 juin—June
Jos. Labrie.....	Jos. Labrie.....	Trois-Pistoles.....	18 juin—June
Maison Leblanc.....	Os. Leblanc.....	Lac Ouareau.....	18 juin—June
Beauchesne.....	M. Beauchesne.....	Ste-Anne-Pocatière.....	19 juin—June
Guimont.....	M. Guimont.....	Cap St-Ignace.....	21 juin—June
St-Ignace.....	Nap. Théberge.....	Cap. St-Ignace.....	23 juin—June
Deschênes.....	M. Deschênes.....	St-Alexandre.....	29 juin—June
Doris.....	M. Doris.....	Ste-Hélène, Kam.....	29 juin—June
Victoria.....	J. Albert.....	St-Pascal, Kam.....	29 juin—June
Du Domaine.....	S. Pelletier.....	St-Roch-des-Aulnets.....	25 juin—June
Canada.....	Léonidas Dubé.....	St-Philippe-de-Néri.....	28 juin—June
Des Touristes.....	H. Bélanger.....	Ste-Anne-Pocatière.....	27 juin—June
Bienvenue.....	Melle Addée		
	Michaud.....	N.D.-du.Portage.....	1 juil.—July
Michaud.....	M. Michaud.....	N.D.-du.Portage.....	2 juil.—July
Granville.....	E. Mailloux.....	Rivière-du-Loup.....	3 juil.—July
Victoria.....	M. Têtu.....	Rivière-du-Loup.....	4 juil.—July
Orphir.....	E. Dubé.....	Rivière-du-Loup.....	5 juil.—July
Le Manoir.....	A. Thibault.....	Rivière-du-Loup.....	5 juil.—July
Roy.....	J.-E. Roy.....	St-Arsène.....	13 juil.—July
Michaud.....	P.-J. Michaud.....	L'Ile Verte.....	14 juil.—July
Beauchesne.....	J.-B. Thériault.....	L'Ile Verte.....	14 juil.—July
Victoria.....	M. Dumont.....	Trois-Pistoles.....	15 juil.—July
St-Laurent.....	J.-A. Caron.....	Rimouski.....	18 juil.—July
Des Touristes.....	Louis Lesage.....	Ste-Luce-sur-Mer.....	18 juil.—July
Lebel.....	Mde Lebel.....	Luceville.....	19 juil.—July
Commercial.....	E. Guimond.....	Mont-Joli.....	20 juil.—July
Mont-Joli.....	Melle Lavoie.....	Mont-Joli.....	20 juil.—July
Témiscouata.....	Johuny April.....	St-Honoré.....	22 juil.—July
Caron.....	L.-I. Caron.....	Ste-Hélène.....	23 juil.—July
Percé, Rock House.....	M. Bisson.....	Percé, Gaspé.....	26 août—August
Langlois.....	C. Langlois.....	Chandler, Gaspé.....	31 août—August
Desrosiers.....	M. Desrosiers.....	Lac-au-Saumon.....	4 sept.—Sept.
Restigouche.....	J.-A. Dubé.....	Matapédia.....	3 sept.—Sept.
Sayabec.....	F.-R. Leclair.....	Sayabec.....	8 sept.—Sept.
National.....	R. Poulin.....	Tring Jonction.....	20 sept.—Sept.
Belmont.....	M. Bernard.....	38 King East, Sher-	
		brooke.....	21 sept.—Sept.
St-Jérôme.....	J.-L. Dufour.....	Métabetchouan.....	16 oct.—Oct.
Commercial.....	Camille Fortin.....	Chambord.....	18 oct.—Oct.
Champlain.....	A. Arcand.....	Champlain.....	22 oct.—Oct.
St-Louis.....	C.-E. Pagé.....	Trois-Rivières.....	24 oct.—Oct.
Windsor.....	Duchesneau &		
	Duchesneau.....	Lachute, P.Q.....	28 oct.—Oct.
The Auto Inn.....	A.-C. McNeill.....	St-Lambert.....	31 oct.—Oct.
Papineau.....	Mde Duhamel.....	942, Ontario-Est, Mon-	
		tréal.....	30 oct.—Oct.
TOTAL.....89 HÔTELS			



Le lac Supérieur, à St-Faustin, comté de Terrebonne, sur la route Montréal-Mont-Laurier. Les routes construites dans les Laurentides ont ouvert au tourisme un district enchanteur.

Lake Supérieur, at St. Faustin, Terrebonne County, along the Montreal-Mont Laurier Highway. The highways built in the Laurentides have opened to tourist traffic an enchanting district.

RECENSEMENT DE
LA CIRCULATION

TRAFFIC CENSUS

CHAPITRE XVI

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION

1927

CIRCULATIONS COMPARÉES

1926-1927

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 1927	
	1926	1927	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Autos de tourisme de Québec	430 soit 51.7%	578 soit 57.5%	34.4%	5.8%
Autos des autres provinces	81 " 9.8%	73 " 7.3%	—9.9%	—2.5%
Autos des États-Unis	128 " 15.4%	142 " 14.1%	10.9%	—1.3%
Autobus	11 " 1.3%	11 " 1.1%	0.0%	—0.2%
Camions légers	33 " 4.0%	41 " 4.1%	24.2%	0.1%
Camions lourds	25 " 3.0%	35 " 3.4%	40.0%	0.4%
Motocyclettes	6 " 0.7%	8 " 0.8%	33.3%	0.1%
Voitures à un cheval	100 " 12.0%	101 " 10.0%	1.0%	—2.0%
Voitures à deux chevaux	17 " 2.1%	17 " 1.7%	0.0%	—0.4%
	831 soit 100.00%	1006 soit 100.0%	21.0%	

CHAPTER XVI
TRAFFIC CENSUS
1927
COMPARED TRAFFIC
1926-1927
PROVINCIAL AND REGIONAL HIGHWAYS

All kinds of Vehicles compared with Total Traffic

KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1927	
	1926	1927	Absolute	As regards total traffic
Touring cars, Quebec.....	430 or 51.7%	578 or 57.5%	34.4%	5.8%
Touring cars, other provinces.....	81 " 9.8%	73 " 7.3%	-9.9%	-2.5%
Touring cars, United States.....	128 " 15.4%	142 " 14.1%	10.9%	-1.3%
Autobuses.....	11 " 1.3%	11 " 1.1%	0.0%	-0.2%
Light trucks.....	33 " 4.0%	41 " 4.1%	24.2%	0.1%
Heavy trucks.....	25 " 3.0%	35 " 3.4%	40.0%	0.4%
Motorcycles.....	6 " 0.7%	8 " 0.8%	33.3%	0.1%
One-horse carts.....	100 " 12.0%	101 " 10.0%	1.0%	-2.0%
Two-horse carts.....	17 " 2.1%	17 " 1.7%	0.0%	-0.4%
	831 or 100.0%	1006 or 100.0%	21.0%	

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 1927	
	1926	1927	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Autos de tourisme (toute provenance).....	639 soit 76.9%	793 soit 78.8%	24.1%	1.9%
Autobus, camions, motocyclettes.....	75 " 9.0%	95 " 9.5%	26.6%	0.5%
Véhicules à traction animale.....	117 " 14.1%	118 " 11.7%	0.8%	-2.4%
	831 soit 100.0%	1006 soit 100%	21.0%	

Composition de la circulation lourde

GENRES DE VÉHICULES	Circulation moyenne par jour		Augmentation ou diminution en 1927	
	1926	1927	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Autobus.....	11 soit 27.8%	11 soit 23.9%	0.0%	-1.1%
Camions lourds.....	25 " 72.2%	35 " 76.1%	40.0%	+1.1%
	36 soit 100.0%	46 soit 100.0%	40. %	

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

KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1927	
	1926	1927	Absolute	As regards total traffic
Touring cars (all registrations)	639 or 76.9%	793 or 78.8%	24.1%	1.9%
Autobuses, trucks, motorcycles	75 " 9.0%	95 " 9.5%	26.6%	0.5%
Horse-drawn vehicles	117 " 14.1%	118 " 11.7%	0.8%	—2.4%
	831 " 100.0%	1006 or 100%	21.0%	

Heavy Traffic

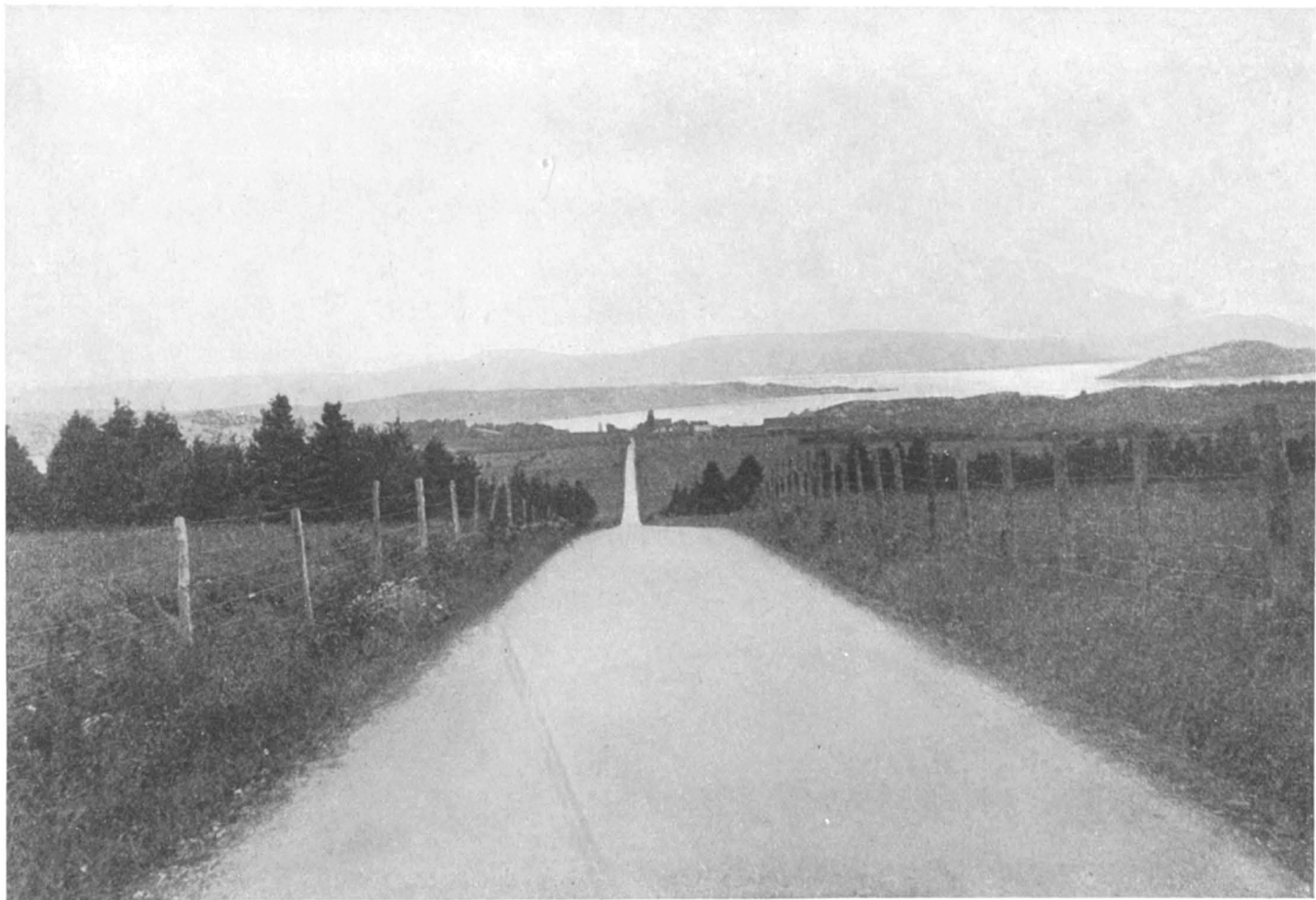
KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1927	
	1926	1927	Absolute	As regards total traffic
Autobuses	11 or 27.8%	11 or 23.9%	0.0%	—1.1%
Heavy trucks	25 " 72.2%	35 " 76.1%	40.0%	+1.1%
	36 or 100.0%	46 or 100.0%	40.0%	

Provenance des véhicules en regard de la circulation totale

GENRES DE VÉHICULES	Circulation moyenne par jour		Augmentation ou diminution en 1927	
	1926	1927	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Véhicules de Québec	622 soit 74.8%	791 soit 78.6%	27.1%	3.8%
Véhicules des autres provinces.....	81 " 9.8%	73 " 7.3%	—9.9%	—2.5%
Véhicules des États Unis.....	128 " 15.4%	142 " 14.1%	10.9%	—1.3%
	831 soit 100.0%	1006 soit 100.0%	21.0%	

Provenance des automobiles de tourisme

GENRES DE VÉHICULES	Circulation moyenne par jour		Augmentation ou diminution en 1927	
	1926	1927	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Québec.....	430 soit 67.3%	578 soit 72.9%	34.4%	5.6%
Autres provinces.....	81 " 12.7%	73 " 9.2%	—9.9%	—3.5%
États Unis.....	128 " 20.0%	142 " 17.9%	10.9%	—2.1%
	639 soit 100.0%	793 soit 100.0%	24.1%	



Route St-Alexandre-St-André
Descente de St-André

St. Alexandre-St. André road
Looking towards St. André

Registration of all Vehicles as compared with Total Traffic

KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1927	
	1926	1927	Absolute	As regards total traffic
Vehicles from Quebec	622 or 74.8%	791 or 78.6%	27.1%	3.8%
Vehicles from other provinces	81 " 9.8%	73 " 7.3%	—9.9%	—2.5%
Vehicles from the United States	128 " 15.4%	142 " 14.1%	10.9%	—1.3%
	831 or 100.0%	1006 or 100.0%	21.0%	

Registration of Touring Cars

KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1927	
	1926	1927	Absolute	As regards total traffic
Quebec	430 or 67.3%	578 or 72.9%	34.4%	5.6%
Other provinces	81 " 12.7%	73 " 9.2%	—9.9%	—3.5%
United States	128 " 20.0%	142 " 17.9%	10.9%	—2.1%
	639 or 100.0%	793 or 100.0%	24.1%	

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

GENRES DE VÉHICULES	Circulation moyenne par jour		Augmentation ou diminution en 1927	
	1926	1927	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Véhicules automobiles de tous genres.....	714 soit 85.9%	888 soit 88.2%	24.3%	2.3%
Véhicules à traction animale.....	117 " 14.1%	118 " 11.8%	0.8%	-2.3%
	831 soit 100.0%	1006 soit 100.0%	21.0%	

Circulation légère et circulation lourde en regard de la circulation totale

GENRES DE VÉHICULES	Circulation moyenne par jour		Augmentation ou diminution en 1927	
	1926	1927	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Circulation légère.....	787 soit 94.7%	960 soit 95.4%	20.8%	-0.3%
Circulation lourde (autobus et camions lourds).....	44 " 5.3%	46 " 4.6%	27.8%	+0.3%
	831 soit 100.0%	1006 soit 100.0%	21.0%	

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

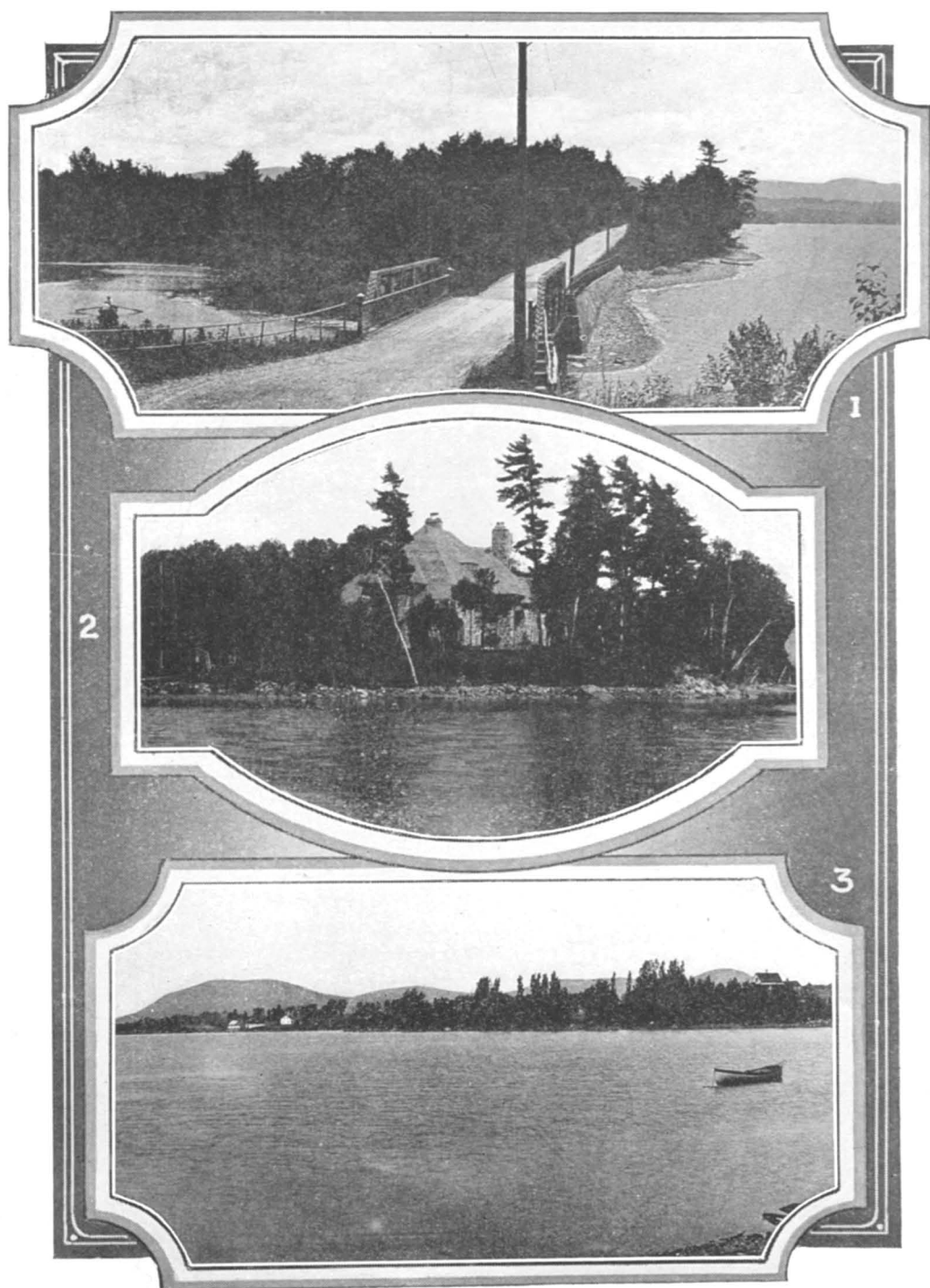
KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1927	
	1926	1927	Absolute	As regards total traffic
All kinds of Motor Vehicles.....	714 or 85.9%	888 or 88.2%	24.3%	2.3%
Horse-drawn Vehicles.....	117 " 14.1%	118 " 11.8%	0.8%	—2.3%
	831 or 100.0%	1006 or 100.0%	21.0%	

Light Traffic and Heavy Traffic as compared with Total Traffic

KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1927	
	1926	1927	Absolute	As regards total traffic
Light traffic.....	787 or 94.7%	960 or 95.4%	20.8%	—0.3%
Heavy traffic (autobuses and heavy trucks).....	44 " 5.3%	46 " 4.6%	27.8%	+0.3%
	831 or 100.0%	1006 or 100.0%	21.0%	

Circulation lourde en regard à la circulation totale des véhicules automobiles

GENRES DE VÉHICULES	Circulation moyenne par jour		Augmentation ou diminution en 1927	
	1926	1927	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Circulation lourde (Autobus et camions lourds).....	36 soit 5.0%	46 soit 4.9%	27.8%	—0.1%
Circulation légère (Autres véhicules automobiles)...	678 " 95.0%	888 " 95.1%	31.0%	+0.1%
	714 soit 100.0%	934 soit 100.0%	30.8%	



1. Route Waterloo-Newport le long du lac Brome, à Foster, comté de Brome; 2. Habitation sur le rivage du lac Brome, près de la route Waterloo-Newport; 3. Le lac Waterloo, près de l'intersection des routes Montréal-Sherbrooke et Waterloo-Newport.

1. Waterloo-Newport Highway along Brome lake, at Foster, county of Brome; 2. House on the shore of Brome lake, near the Waterloo-Newport Highway; 3. Lake Waterloo, near the intersection of Montreal-Sherbrooke and Waterloo-Newport highways.

Heavy Traffic as compared with the Total Traffic

KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1927	
	1926	1927	Absolute	As regards total traffic
Heavy traffic (autobuses and heavy trucks)	36 or 5.0%	46 or 4.9%	27.8%	—0.1%
Light traffic (other motor vehicles)	678 " 95.0%	888 " 95.1%	31.0%	+0.1%
	714 or 100.0%	934 or 100.0%	30.8%	

Province de
QUÉBEC

Province of

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION

Analyse de la circulation sur
51 grandes routes

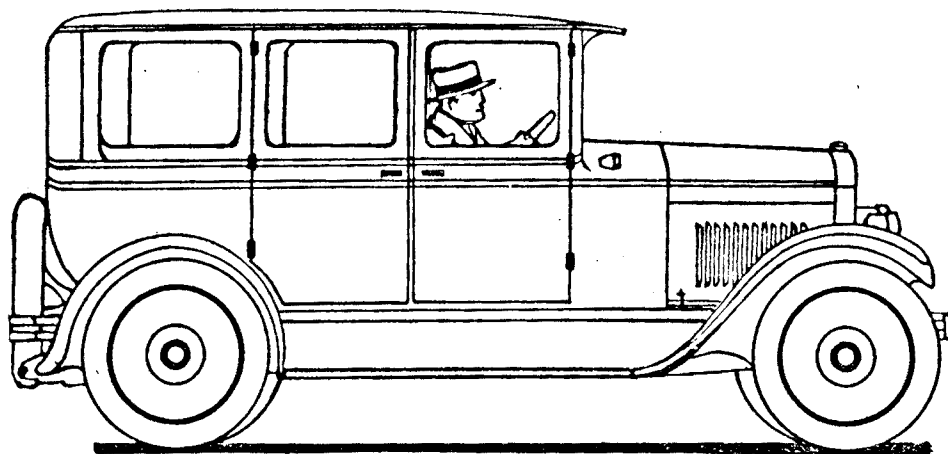
1927

Circulation moyenne journalière 1006 véhicules

TRAFFIC CENSUS

Analysis of Traffic on
51 Main Highways

Total average daily traffic 1006 vehicles



793-78.8%

AUTOMOBILES DE PROMENADE - TOURING CARS

Québec 57.5%

Etats-Unis - United States 14.1%

Autres provinces - Other Provinces 7.3%

NB. 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



CAMIONS = 7.5%
TRUCKS

95=9.5%



118-11.7%

AUTOBUS = 1.1%
AUTOBUSSES

MOTOCYCLETTES = 0.8%
MOTORCYCLES

VOITURES SIMPLES = 10%
ONE-HORSE CARTS

VOITURES DOUBLES = 1.7%
TEAMS

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

• 1927 •

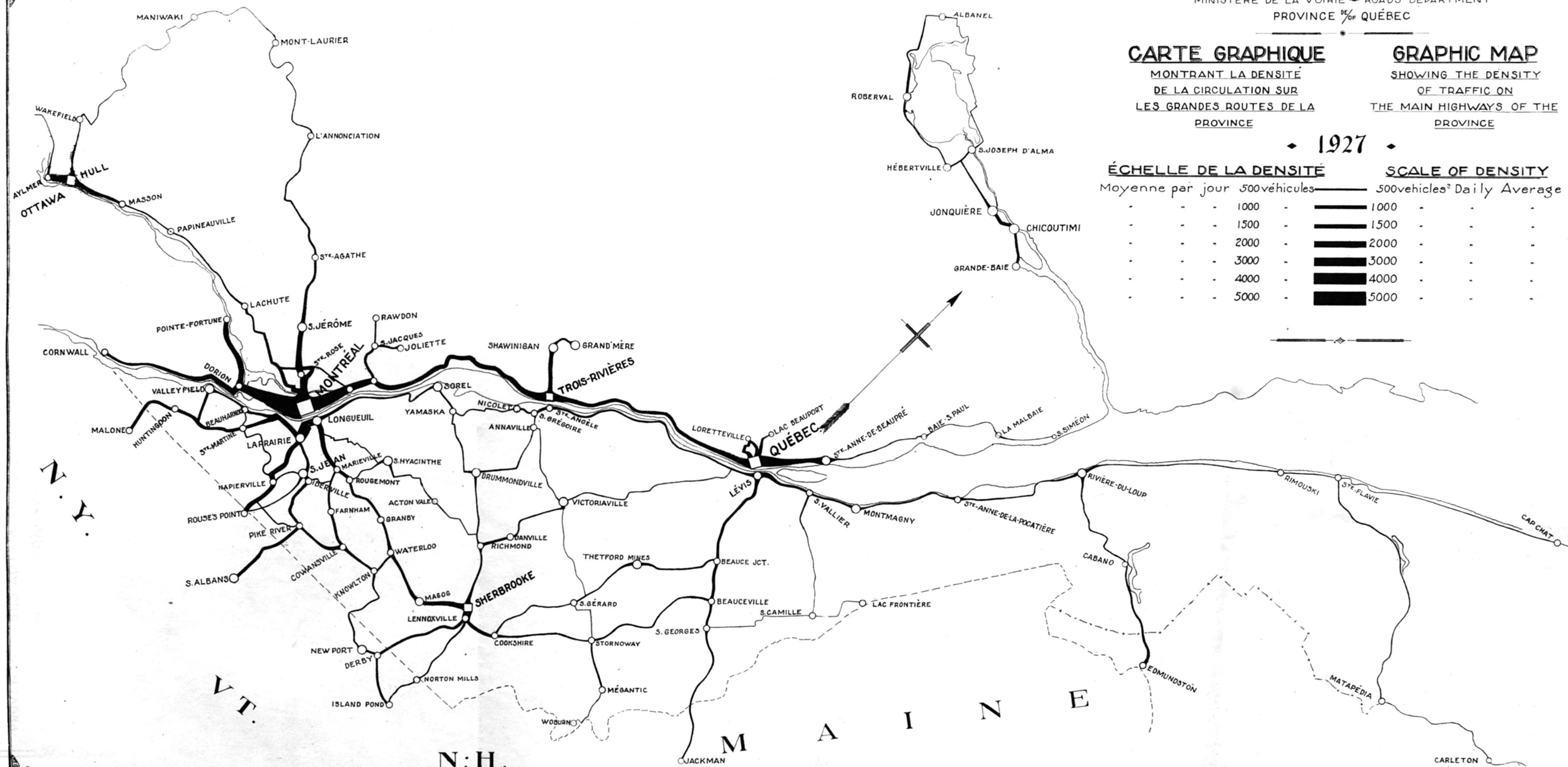
ÉCHELLE DE LA DENSITÉ

Moyenne par jour 500 véhicules

SCALE OF DENSITY

500 vehicles Daily Average

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



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 & 1927

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

Circulation moyenne journalière

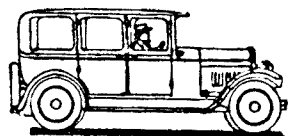
Average Daily Traffic

QUÉBEC

ÉTATS-UNIS
UNITED STATES

AUTRES PROVINCES
OTHER PROVINCES

1923



766-64.8%

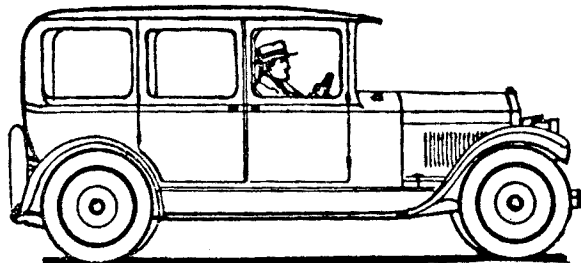


364-30.8%

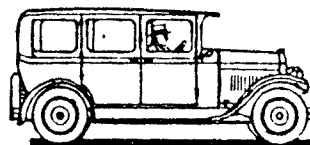


52-4.4%

1927



1574-61%



849-33%



159-6%

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION

1927

Du lundi matin, 1er août au dimanche
soir, 7 aoûtMoyenne journalière de circulation
observée sur chaque route durant les
sept jours du recensement, comparée
avec la moyenne observée en 1926.

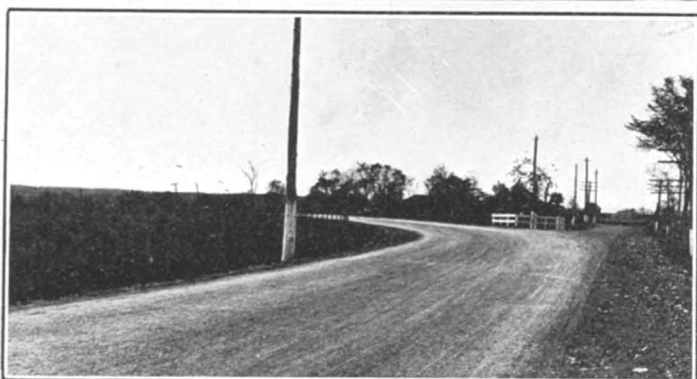
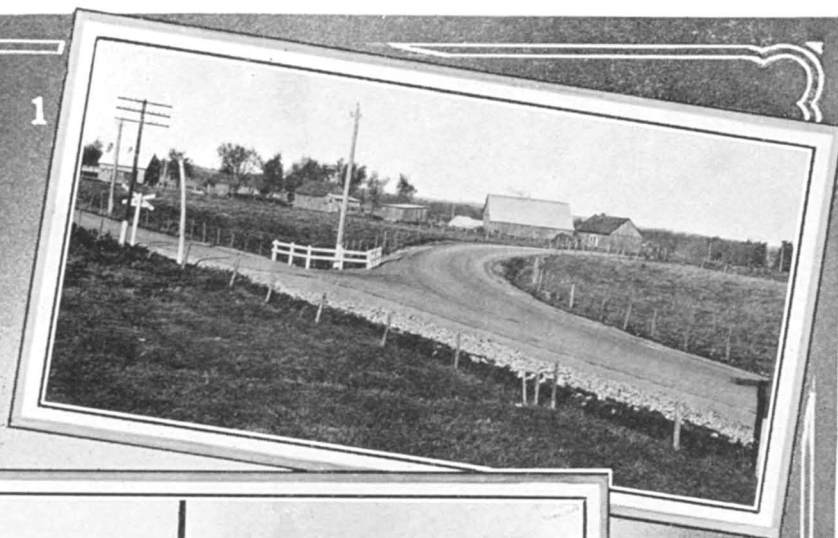
TRAFFIC CENSUS

1927

From Monday morning, August 1, to
Sunday night, August 7Average daily traffic observed on each
highway for the seven days of the
census, compared with the average
observed in 1926

No et nom de la route — No. and Name of Highway	Année — Year	Autos de pro- menade — Touring Cars			Autres véhicu- les automobiles — Other Motor Vehicles			Voitures à traction animale — Horse drawn Vehicles	Total	Pourcent. de l'augmentation — Percentage of increase
		Québec — Quebec	Autres Provinces — Other Provinces	États-Unis — United States	Autobus — Autobuses	Camions — Trucks	Motocyclettes — Motorcycles			
1 Montréal- Sherbrooke..	1926	873	23	172	3	97	9	89	1266	28
	1927	1124	43	193	7	129	15	105	1616	
2 Montréal- Québec.....	1926	1021	61	492	20	104	27	123	1848	19
	1927	1251	78	593	17	135	30	111	2215	
3 Lévis-Saint- Lambert....	1926	462	9	39	20	46	11	105	692	3
	1927	487	8	50	20	49	10	89	713	
4 Montréal- Malone.....	1926	623	24	324	9	96	8	236	1320	4
	1927	764	27	249	3	114	7	209	1373	
5 Beauce-Jonc.- Sherbrooke..	1926	174	3	137	2	12	1	86	415	16
	1927	221	4	161	2	18	2	76	484	
6 Lévis-Ri- mouski.....	1926	288	32	40	6	16	7	141	530	31
	1927	397	33	65	6	31	7	158	697	
7 Beauceville- Sherbrooke..	1926	432	5	107	1	33	1	129	708	22
	1927	544	8	137	0.3	52	2.7	126	870	
8 Montréal- Ottawa via Hull.....	1926	639	164	11	46	113	10	81	1064	42
	1927	848	303	53	55	165	15	76	1515	
9 Edouard VII..	1926	761	25	990	24	129	19	85	2033	20
	1927	985	32	1140	21	157	25	86	2446	

1



2



3

MONTREAL-MONT-LAURIER

1. Détournement fait à St-Jérôme pour éliminer un angle droit; 2. Même travail à Ste-Thérèse; 3. Courbe surélevée à l'extérieur, paroisse de St-Janvier.

1. Diversion of road at St. Jérôme, eliminating a sharp angle; 2. Same work at Ste-Thérèse; 3. Outside of curve raised, parish of St. Janvier.

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	Pourcent. de l'augmentation — Percentage of increase
		Québec — Quebec	Autres Provinces — Other Provinces	États-Unis — United States	Autobus — Autobuses	Camions — Trucks	Motocyclettes — Motorcycles			
10 Lévis-Sherbrooke.	1926	212	2	49	2	15	1	65	346	97
	1927	454	12	74	1	27	3	111	682	
11 Montréal-Mt-Laurier.	1926	902	12	24	18	117	15	159	1247	13
	1927	826	20	26	13	102	12	88	1087	
12 St-Hyacinthe-Rougemont.	1926	326	1	33	2	41	2	50	455	23
	1927	418	2	39	1	40	3	56	559	
13 Sherbrooke-Derby Line.	1926	418	3	377	0.3	43	2	44	887	76
	1927	941	19	423	5	117	6	56	1567	
14 Laprairie-Rouse's Pt.	1926	272	3	170	3	43	3	44	538	19
	1927	331	6	200	5	52	8	39	641	
15 Québec-Saint-Siméon.	1926	604	20	296	22	180	16	180	1318	14
	1927	751	32	355	28	172	15	147	1500	
16 Richmond-Yamaska.	1926	211	12	29	2	16	3	156	429	12
	1927	282	1	35	1	26	2	133	480	
17 Hull-Aylmer.	1926	505	1680	156	78	170	11	64	2664	02
	1927	561	1619	108	73	232	19	58	2670	
18 Rivière-du-Loup-Edmunston.	1926	185	41	54	3	26	2	296	607	29
	1927	168	57	55	2	11	4	138	435	
19 Trois-Rivières-Grand'Mère.	1926	686	10	58	14	64	13	189	1034	34
	1927	1016	17	67	15	94	19	159	1387	
20 Laprairie-Valleyfield.	1926	578	16	87	15	98	11	86	891	30
	1927	802	27	99	14	130	13	81	1166	
21 Joliette-Saint-Jacques.	1926	286	4	13	8	44	1	149	505	21
	1927	398	3	11	9	38	2	154	615	
22 Sherbrooke-Norton Mills.	1926	236	3	161	1	37	1	72	511	70
	1927	385	7	319	1	72	2	85	871	

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	Pourcent. de l'augmentation — Percentage of increase
		Québec Quebec	Autres Provinces — Other Provinces	États-Unis — United States	Autobus — Autobuses	Camions — Trucks	Motocyclettes — Motorcycles			
23 Lévis-Jackman.....	1926	360	6	276	4	47	4	190	887	13
	1927	414	7	345	6	50	4	177	1003	
24 St-Georges-Lac Frontière	1926	84	0.14	4	2	2	1	27	92	7.5
	1927	67	0.5	3	1	1.5	0.5	24	99	
25 St-Vallier-St-Camille.....	1926	84	0.14	9	2	3	1	91	190	23
	1927	113	0.4	8	2	8	1	100	232	
26 Lacolle-Knowlton...	1926	730	13	96	3	40	7	138	1030	24
	1927	895	18	158	1	70	4	137	1283	
27 Montréal-Toronto.....	1926	1791	347	367	30	173	26	114	2848	55
	1927	2477	581	773	48	234	31	84	4228	
28 Iberville-St-Albans.....	1926	450	3	362	3	46	5	87	956	23
	1927	580	5	441	3	63	12	75	1179	
30 Hull-Wakefield.....	1926	441	817	25	41	295	3	67	1689	55
	1927	167	413	22	24	117	8	22	773	
31 Rimouski-Matapédia...	1926	159	12	9	0.55	18	1	54	253	34
	1927	214	22	14	1	10	0.5	76	338	
32 St-Hyacinthe-Melbourne...	1926	89	1	14	.....	11	1	83	199	40
	1927	143	0.7	20	0.50	15	0.7	99	280	
33 Rawdon-L'Assomption.....	1926	560	5	16	9	65	6	370	1031	10
	1927	782	3	14	9	67	14	352	1241	
34 Victoriaville-Woburn.....	1926	160	7	37	0.14	5	.....	85	294	46
	1927	96	2	18	0.07	5	0.7	38	160	
35 Charlemagne-St-Eustache.	1926	349	5	2	1	36	7	35	435	21
	1927	401	10	11	3	60	8	33	526	
36 Beauharnois-St-Jean.....	1926	104	2	18	0.14	28	2	114	268	72
	1927	218	8	59	0.5	64	3	119	472	

No et nom de la route — No. and Name of Highway	Année — Year	Autos de pro- menade — Touring Cars			Autres véhicu- les automobiles — Other Motor Vehicles			Voitures à traction animale Horse drawn Vehicles	Total	Pourcent. de l'augmentation — Percentage of increase
		Québec Quebec	Autres Provinces Other Provinces	États-Unis United States	Autobus Autobuses	Camions Trucks	Motocyclettes Motorcycles			
37 Drummond- ville-Anna- ville.....	1926	230	1	37	5	15	1	113	402	} 29
	1927	313	2	38	5	20	5	139	522	
39 Waterloo- Newport....	1926	310	19	181	1	19	2	39	571	} 21
	1927	349	16	263	0.1	28	4	35	695	
40 Marieville- Cowansville..	1926	452	6	52	1	23	5	78	617	} 15
	1927	510	12	78	2	41	4	67	714	
41 Victoriaville- Ste-Angèle...	1926	134	1	25	5	6	.....	112	283	} 29
	1927	202	1	34	7	14	4	105	367	
42 Grande-Baie- St-Bruno....	1926	498	.....	2	10	57	11	226	804	} 13
	1927	655	1	0.7	14	75	3	167	916	
43 Tour du lac St-Jean.....	1926	298	.....	1	7	24	.....	205	535	} 44
	1927	454	2	1	9	79	2	224	771	
44 Rimouski-St- Anne-des- Monts.....	1926	129	3	2	3	5	0.14	85	227	} 5
	1927	149	4	2	2	5	0.50	76	239	
Ormstown-Val- leyfield.....	1926	391	14	45	.....	42	4	336	832	} 9
	1927	462	8	62	.....	62	2	317	913	
Vaudreuil-Poin- te-Fortune ..	1926	885	258	206	1	81	15	191	1637	} 7
	1927	898	233	202	2	170	15	232	1752	
Montréal-Terre- bonne via Chemin Mas- son.....	1926	1034	5	10	37	242	19	142	1489	} 3
	1927	1119	4	10	31	234	19	121	1538	
St - Constant- Hemmingford via Sherring- ton.....	1926	213	11	179	6	52	1	250	712	} -29
	1927	188	3	89	4	60	3	152	499	
Montréal-Beloeil via Montée Sabourin....	1926	277	1	13	3	44	4	12	354	} 19
	1927	325	9	9	1	57	4	15	420	



MONTRÉAL-MONT-LAURIER—St-Jérôme
Revêtement en macurban posé en 1927 **Macurban pavement laid in 1927**

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 Pro- vinces	États- Unis	Auto- bus	Ca- mions	Moto- cyclet- tes		
		Other Prov- inces	U.S.	Auto- buses	Trucks	Motor- cycles		

3. LÉVIS-SAINT-LAMBERT

1. Saint-Nicolas	1423	45	321	43	179	20	233	2264
2. Saint-Grégoire	2687	38	402	96	221	60	1230	4734
3. Verchères, o. du v.	2528	44	214	113	256	76	293	3524
4. Longueuil, ville.	7005	81	450	318	714	124	742	9411
Total moyen (7 jours) } Average total (7 days) } Moyenne par jour. } Daily average. }	3411	52	347	142	343	70	625	4990
	487	8	50	20	49	10	89	713

4. MONTRÉAL-MALONE

1. Saint-Joachim, p.	5875	239	1648	30	1034	57	481	9364
2. Ormstown, v.	4824	137	1842	15	556	41	2445	9860
Total moyen (7 jours) } Average total (7 days) } Moyenne par jour. } Daily average. }	5350	188	1745	22	795	49	1463	9612
	764	27	249	3	114	7	209	1373

5. BEAUCE-JONCTION-SHERBROOKE

1. L'Enfant-Jésus.	1441	16	1091	31	125	5	1051	3760
2. Saint-Gérard, p.	1167	27	1201	8	45	13	129	2590
3. Cookshire, ville.	2026	45	1094	3	221	21	411	3821
Total moyen (7 jours) } Average total (7 days) } Moyenne par jour. } Daily average. }	1544	29	1129	14	130	13	531	3390
	221	4	161	2	18	2	76	484

6. LÉVIS-RIMOUSKI

1. Beaumont.	4611	296	689	107	514	107	596	6920
2. Sainte-Anne-de-la- Pocatière.	2634	305	542	15	106	49	2431	6082
3. Trois-Pistoles.	1088	83	133	13	30	1	282	1630
Total moyen (7 jours) } Average total (7 days) } Moyenne par jour. } Daily average. }	2777	228	455	45	217	52	1103	4877
	397	33	65	6	31	7	158	697

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 Pro- vinces — Other Prov- inces	États- Unis — U.S.	Auto- bus — Auto- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cyclet- tes — Motor- cycles		

11. MONTRÉAL-MONT-LAURIER

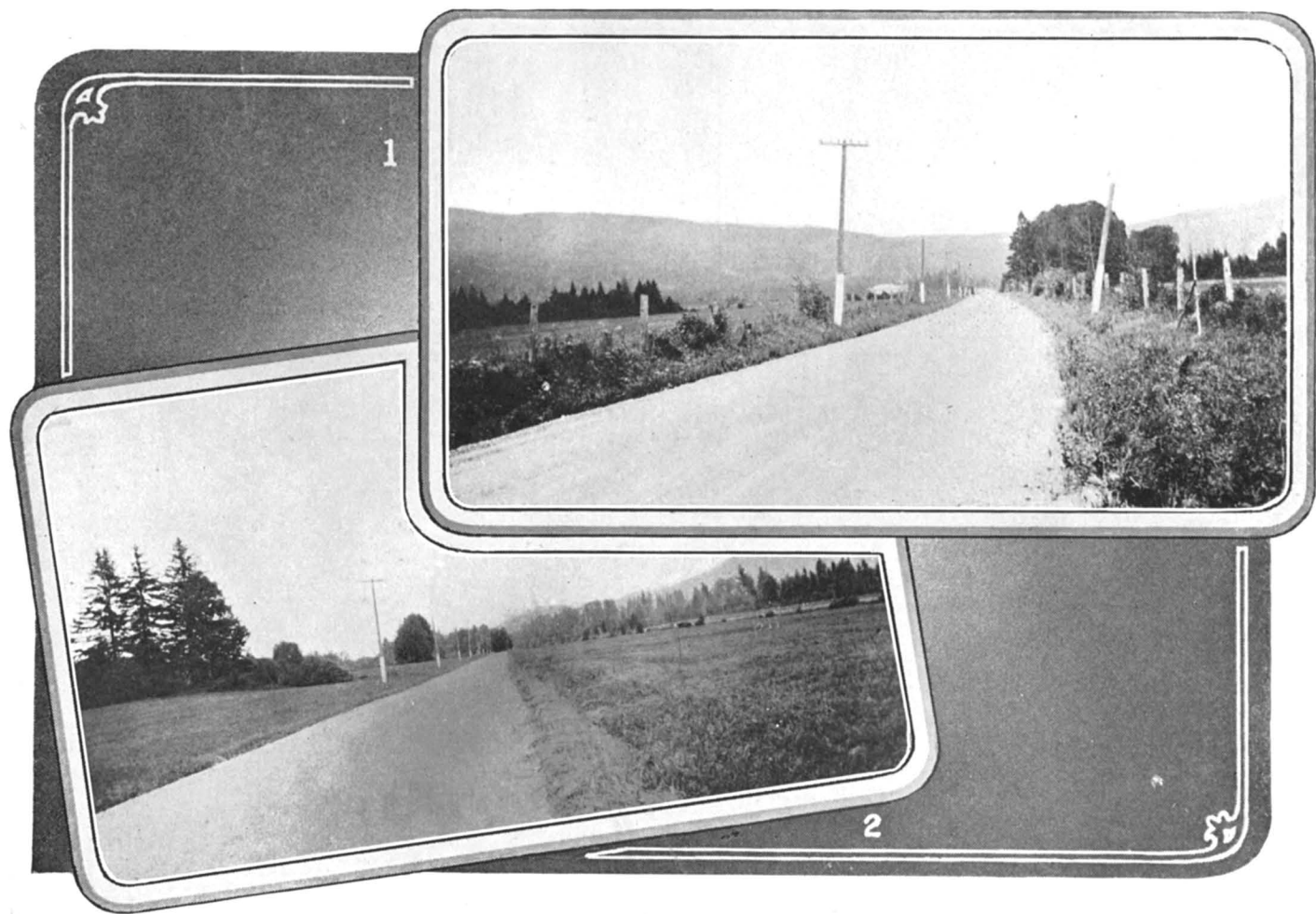
1. Ste-Rose, p., pont David.....	6844	131	124	126	803	79	104	8211
2. Ste-Rose, p., pont Bélair.....	10463	206	271	290	917	159	161	12467
3. Ste-Thérèse, p.....	8704	175	359	138	2031	128	581	12116
4. Piedmont, v.....	7890	368	289	71	510	165	562	9855
5. St-Faustin, p.....	2592	57	160	3	225	16	584	3637
6. L'Annonciation....	2217	22	44	.....	211	36	1625	4155
7. Val Barrette.....	1783	17	25	4	309	6	705	2849
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	5785	139	182	90	715	84	617	7612
Moyenne par jour.... Daily average.....	826	20	26	13	102	12	88	1087

12. ST-HYACINTHE-ROUGEMONT

1. Rougemont, v.....	1786	15	257	4	212	11	142	2425
2. N.-D. de St-Hya- cinthe.....	4066	9	287	13	359	27	633	5394
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	2926	12	272	8	285	19	388	3910
Moyenne par jour.... Daily average.....	418	2	39	1	40	3	56	559

13. SHERBROOKE-DERBY

1. Lennoxville, ville...	12473	303	3937	43	1149	63	412	18380
2. Lennoxville, ville...	3377	55	1394	25	950	21	311	6133
3. Stanstead, v.....	3915	42	3548	29	381	35	456	8406
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	6588	133	2960	32	827	40	393	10973
Moyenne par jour.... Daily average.....	941	19	423	5	117	6	56	1567



RIVIÈRE-DU-LOUP-EDMUNDSTON-Ste-Rose-du-Déglé

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 Pro- vinces — Other Prov- inces	États- Unis — U.S.	Auto- bus — Auto- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cyclet- tes — Motor- cycles		

14. MONTRÉAL-ROUSE'S POINT via ST-JEAN

1. Edouard VII, Coin S.-Est.....	3874	39	2094	62	638	106	282	7095
2. Mont-Carmel, p....	767	42	708	.....	97	8	260	1882
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	2320	41	1401	31	368	57	271	4489
Moyenne par jour.... Daily average.....	331	6	200	5	52	8	39	641

15. QUÉBEC-SAINT-SIMÉON

1. Giffard.....	14176	426	5155	390	4159	295	2493	27094
2. L'Ange-Gardien....	5035	269	4616	353	471	77	503	11324
3. St-Tite-des-Caps...	1227	112	138	24	124	25	678	2328
4. Saint-Hilarion.....	588	102	24	17	81	10	442	1264
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	5257	227	2483	196	1209	102	1029	10503
Moyenne par jour.... Daily average.....	751	32	355	28	172	15	147	1500

16. RICHMOND-YAMASKA

1. Wickham, c.....	1570	20	244	16	117	14	354	2335
2. St-Germain, p.....	2370	1	245	4	250	7	1509	4386
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	1970	10	245	10	183	11	932	3361
Moyenne par jour.... Daily average.....	282	1	35	1	26	2	133	480

17. HULL-AYLMER

1. Hull-sud, C., limites est.....	3929	11329	757	515	1622	132	404	18688
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	3929	11329	757	515	1622	132	404	18688
Moyenne par jour.... Daily average.....	561	1619	108	73	232	19	58	2670

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 Pro- vinces	États- Unis	Auto- bus	Ca- mions	Moto- cyclet- tes		
		Other Prov- inces	— U.S.	— Auto- buses	— Trucks	— Motor- cycles		

18. RIVIÈRE-DU-LOUP-EDMUNDSTON

1. Saint-Antonin... ..	910	305	285	9	133	4	696	2342
2. Ste-Rose-du-Déglé.	1445	488	485	19	33	52	1233	3755
Total moyen (7 jours)	1177	397	385	14	83	28	964	3048
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....	168	57	55	2	11	4	138	435
Daily average.....								

19. TROIS-RIVIÈRES-GRAND'MÈRE

1. Cap-de-la-Made- leine, ville.....	7534	187	841	121	919	222	949	10773
2. Ste-Flore, p.....	6691	60	99	85	401	41	1278	8655
Total moyen (7 jours)	7113	123	470	103	660	132	1113	9714
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....	1016	17	67	15	94	19	159	1387
Daily average.....								

20. MONTRÉAL-VALLEYFIELD

1. Laprairie, p.....	7331	283	1328	162	1363	106	731	11304
2. Saint-Joachim, p...	4689	164	458	56	937	87	470	6861
3. Beauharnois, ville..	4820	125	295	80	433	70	510	6333
Total moyen (7 jours)	5613	191	694	99	911	88	570	8166
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....	802	27	99	14	130	13	81	1166
Daily average.....								

21. JOLIETTE-ST-JACQUES

1. St-Jacques, v., Coin nord.....	2787	18	78	62	267	17	1079	4308
Total moyen (7 jours)	2787	18	78	62	267	17	1079	4308
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....	398	3	11	9	38	2	154	615
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 Pro- vinces — Other Prov- inces	États- Unis — U.S.	Auto- bus — Auto- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cyclet- tes — Motor- cycles		

22. SHERBROOKE-NORTON MILLS

1. Lennoxville, ville...	3902	54	2503	8	833	23	483	7806
2. Dixville, v.....	1492	42	1961	6	169	4	707	4381
Total moyen (7 jours)	2697	48	2232	7	501	14	595	6094
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....								
Daily average.....	385	7	319	1	72	2	85	871

23. LÉVIS-JACKMAN

1. Pintendre, v.	2893	116	2857	71	581	34	866	7418
2. L'Enfant-Jésus.	3544	45	2920	40	333	19	1540	8441
3. Beauceville-est.	4062	25	2005	38	331	27	2041	8529
4. Saint-Côme.	1097	3	1870	14	166	25	524	3699
Total moyen (7 jours)	2899	47	2413	41	353	26	1242	7021
Average total (7 days)								
Moyenne par jour.	414	7	345	6	50	4	177	1003
Daily average.								

24. ST-GEORGES-LAC-FRONTIÈRE

1. Saint-Camille.....	473	4	22	7	14	4	173	697
Total moyen (7 jours)	473	4	22	7	14	4	173	697
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....								
Daily average.....	67	0.5	3	1	1.5	0.5	24	99

25. SAINT-VALIER-SAINT-CAMILLE

1. St-Raphaël, v.	1226	0	106	12	102	13	1115	2574
2. St-Camille.....	358	6	15	11	11	0	291	692
Total moyen (7 jours) }	792	3	60	12	57	7	703	1633
Average total (7 days) }								
Moyenne par jour....								
Daily average.....	113	0.4	8	2	8	1	100	232

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 Pro- vinces — Other Prov- inces	États- Unis — U.S.	Auto- bus — Auto- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cyclet- tes — Motor- cycles		

26. LACOLLE-KNOWLTON

1. Cantic.....	1084	44	748	.....	120	5	263	2264
2. Cowansville, v.....	11450	205	1467	19	862	41	1650	15694
Total moyen (7 jours) }	6267	124	1108	10	491	23	956	8979
Average total (7 days) }								
Moyenne par jour.... }								
Daily average..... }	895	18	158	1	70	4	137	1283

27. MONTRÉAL-TORONTO

1. Ville Dorval.....	39697	5834	8269	939	3309	376	708	59132
2. Dorion, ville.....	8560	4716	4514	25	1282	221	721	20039
3. Côteau Landing....	3760	1651	3458	54	318	55	326	9622
Total moyen (7 jours) }	17339	4067	5414	339	1636	217	585	29598
Average total (7 days) }								
Moyenne par jour.... }								
Daily average..... }	2477	581	773	48	234	31	84	4228

28. IBERVILLE-ST-ALBANS

1. Iberville, ville.....	4470	43	1826	36	487	75	749	7686
2. Phillipsburg, v.....	3648	33	4347	.....	395	92	297	8812
Total moyen (7 jours) }	4059	38	3087	18	442	83	523	8250
Average total (7 days) }								
Moyenne par jour.... }								
Daily average..... }	580	5	441	3	63	12	75	1179

30. HULL-WAKEFIELD

1. Chelsea, v.....	1166	2894	155	170	817	53	153	5408
Total moyen (7 jours) }	1166	2894	155	170	817	53	153	5408
Average total (7 days) }								
Moyenne par jour.... }								
Daily average..... }	167	413	22	24	117	8	22	773

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 Pro- vinces — Other Pro- vinces	États- Unis — U.S.	Auto- bus — Auto- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cyclet- tes — Motor- cycles		

31. RIMOUSKI-MATAPÉDIA

1. Ste-Flavie, p.....	1954	104	28	16	88	5	355	2553
2. Ste-Florence.....	1039	200	163	.....	53	2	713	2170
Total moyen (7 jours)	1496	153	96	8	71	4	534	2362
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....	214	22	14	1	10	0.6	76	338
Daily average.....								

32. ST HYACINTHE-MELBOURNE

1. St-Liboire, p.....	1446	7	232	7	153	5	1062	2912
2. Ste-Christine, p....	562	2	50	1	68	5	321	1009
Total moyen (7 jours)	1004	5	141	4	110	5	691	1960
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....	143	0.7	20	0.50	15	0.7	99	280
Daily average.....								

33. RAWDON-L'ASSOMPTION

1. Saint-Jacques, v....	5472	22	102	61	472	101	2463	8693
Total moyen (7 jours)	5472	22	102	61	472	101	2463	8693
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....	782	3	14	9	67	15	352	1241
Daily average.....								

34. VICTORIAVILLE-WOBURN

1. Saint-Gérard.....	325	.....	52	.....	4	1	179	561
2. Winslow-sud.....	1024	26	198	1	65	10	356	1679
Total moyen (7 jours)	674	13	125	0.5	34.5	5	268	1120
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....	96	2	18	0.07	5	0.7	38	160
Daily average.....								

35. CHARLEMAGNE-ST-EUSTACHE

1. St-Louis-de-Terre- bonne.....	1904	50	20	17	254	64	181	2490
2. Ste-Thérèse, p.....	3714	95	125	31	578	58	284	4885
Total moyen (7 jours)	2809	72	73	24	416	61	232	3687
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....	401	10	11	3	60	8	33	526
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 Pro- vinces — Other Prov- inces	États- Unis — U.S.	Auto- bus — Auto- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cyclet- tes — Motor- cycles		

36. BEAUHARNOIS-ST-JEAN

1. Saint-Urbain.....	1494	85	301	3	535	40	1067	3525
2. Napierville, à l'est..	1558	26	520	3	221	9	609	3087
Total moyen (7 jours)	1525	56	410	3	449	24	838	3306
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....	218	8	59	0.5	64	3	119	472
Daily average.....								

37. DRUMMONDVILLE-ANNAVILLE

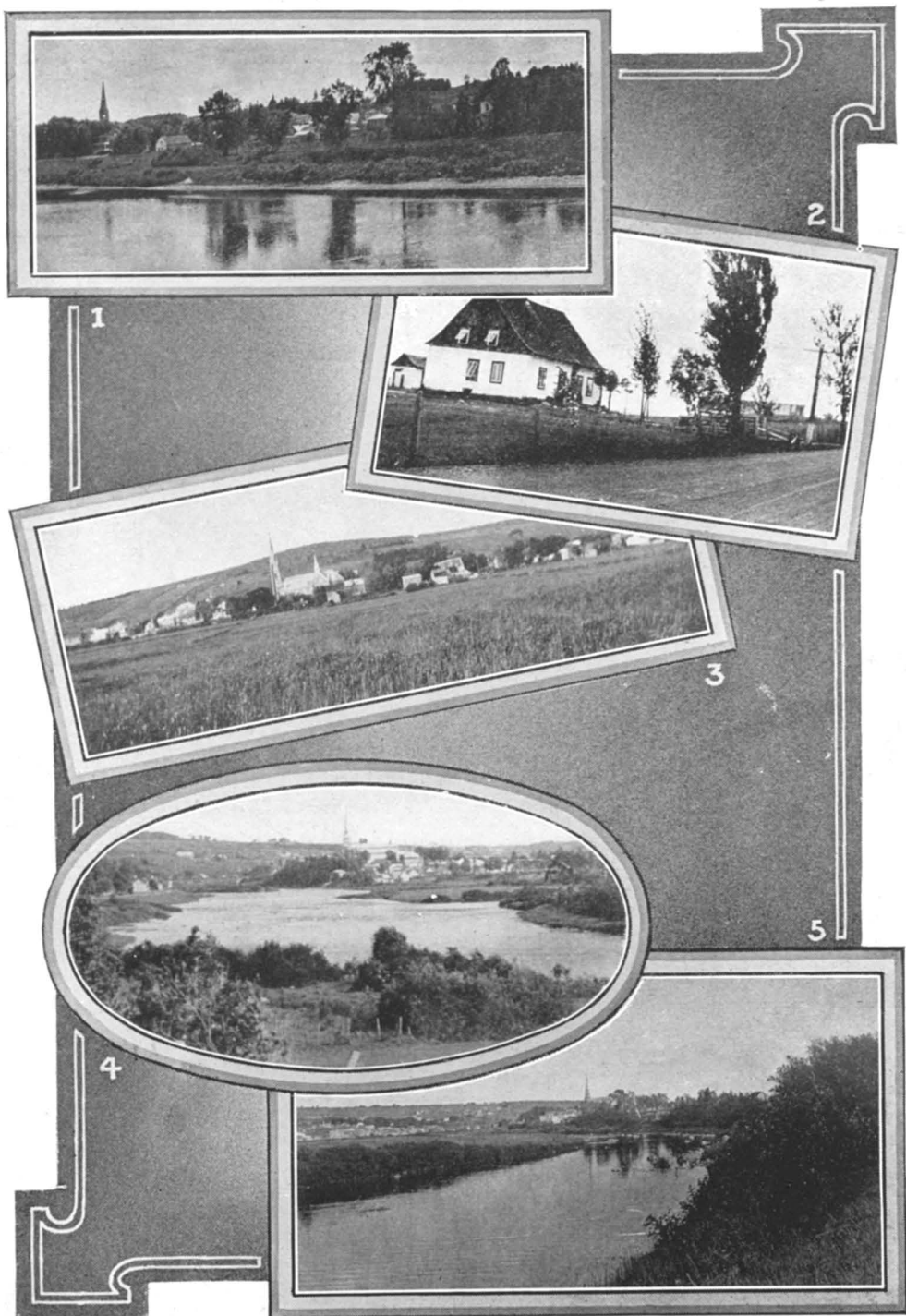
1. Drummondville	3240	19	321	46	229	47	1590	5492
2. Annville, v.....	1141	6	213	29	47	23	353	1812
Total moyen (7 jours)	2191	12	267	38	138	35	971	3652
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....	313	2	38	5	20	5	139	522
Daily average.....								

39. WATERLOO-NEWPORT

1. Shefford, canton....	3461	199	1095	1	185	14	250	5205
2. Potton, canton.....	1422	28	2582	0	206	39	240	4517
Total moyen (7 jours)	2442	114	1839	1	196	27	245	4861
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....	349	16	263	0.1	28	4	35	695
Daily average.....								

40. MARIEVILLE-COWANSVILLE

1. Marieville	2463	54	413	12	223	34	525	3723
2. Cowansville.....	4676	116	683	17	350	21	407	6270
Total moyen (7 jours)	3569	85	548	15	286	28	466	4997
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....	510	12	78	2	41	4	67	714
Daily average.....								



Vues prises sur le parcours et à proximité de la route Lévis-Jackman.

Views taken along and at proximity of the Lévis-Jackman 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 Pro- vinces — Other Prov- inces	États- Unis — U.S.	Auto- bus — Auto- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cyclet- tes — Motor- cycles		

41. VICTORIAVILLE-STE-ANGÈLE

1. St-Valère, p.....	906	1	136	28	74	14	941	2100
2. Annaville, v.....	1749	8	303	56	101	38	663	2918
3. St-Grégoire, p.....	1575	22	274	64	117	35	592	2679
Total moyen (7 jours)	1410	10	238	49	98	29	732	2566
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....	202	1	34	7	14	4	105	367
Daily average.....								

42. GRANDE-BAIE-ST-BRUNO

1. Bagotville, n.-o.	5667	1	4	118	687	11	1683	8171
2. Chicoutimi, ville o..	6740	15	9	149	657	18	1239	8827
3. St-Bruno, v.....	1346	2	1	37	224	39	593	2242
Total moyen (7 jours)	4584	6	5	101	523	23	1171	6413
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....	655	1	0.7	14	75	3	167	916
Daily average.....								

43. TOUR DU LAC ST-JEAN

1. St-Louis-de-Cham- bord, p.....	1581	3	2	35	305	4	1599	3529
2. St-Bruno, v.....	1481	1	4	9	234	29	699	2457
3. St-Félicien, p.....	6463	38	11	155	1124	6	2417	10212
Total moyen (7 jours)	3175	14	6	66	554	13	1571	5399
Average total (7 days)								
Moyenne par jour...	454	2	1	9	79	2	224	771
Daily average.....								

44. RIMOUSKI-STE-ANNE-DES-MONTS

1. Ste-Flavie, p.....	1414	55	14	6	33	6	250	1778
2. Ste-Félicité.....	681	5	8	24	43	2	809	1572
Total moyen (7 jours)	1047	30	11	15	38	4	530	1675
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....	149	4	2	2	5	0.5	76	239
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 Pro- vinces — Other Prov- inces	États- Unis — U.S.	Auto- bus — Auto- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cyclet- tes — Motor- cycles		

ORMSTOWN-VALLEYFIELD

1. Ormstown, v.	3237	53	437	.....	432	13	2220	6392
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	3237	53	437	.....	432	13	2220	6392
Moyenne par jour.... Daily average.....	462	8	62	.....	62	2	317	913

VAUDREUIL-POINTE FORTUNE

1. Dorion, ville	6991	1849	1967	26	1249	103	1146	13331
2. Ste-Madeleine-de- Rigaud	5576	1422	857	2	1131	111	2097	11196
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	6284	1635	1412	14	1190	107	1622	12264
Moyenne par jour.... Daily average.....	898	233	202	2	170	15	232	1752

MONTREAL-TERREBONNE via Chemin Masson

1. St-Vincent-de-Paul.	7828	27	72	219	1637	135	848	10766
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	7828	27	72	219	1637	135	848	10766
Moyenne par jour.... Daily average.....	1119	4	10	31	234	19	121	1538

MONTREAL-BELOEIL via Montée Sabourin

1. Saint-Hubert	2275	66	66	5	402	26	105	2945
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	2275	66	66	5	402	26	105	2945
Moyenne par jour.... Daily average.....	325	9	9	1	57	4	15	420

ST-CONSTANT-HEMMINGFORD

1. Sherrington, v.	1317	20	623	30	417	24	1063	3494
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	1317	20	623	30	417	24	1063	3494
Moyenne par jour.... Daily average.....	188	3	89	4	60	3	152	499

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	États-Unis — U.S.	Auto-bus — Auto-buses	Ca-mions — Trucks	Moto-cyclettes — Motor-cycles		

CHEMIN DU LAC BEAUPORT

1. Charlesbourg, v. . . .	11794	25	275	596	1227	140	2005	16062
2. Charlesbourg, v. . . .	7456	9	189	390	701	89	1416	10250
Total moyen (7 jours)	9625	17	232	493	964	114	1711	13156
Average total (7 days)								
Moyenne par jour. . . .	1375	3	33	70	138	16	245	1880
Daily average.								

CHARLESBOURG-LORETTEVILLE-QUÉBEC

1. Charlesbourg, v. . . .	5162	2	101	271	759	38	645	6978
2. Petite-Rivière, p. . . .	10135	70	293	153	885	127	2657	14320
Total moyen (7 jours)	7649	36	197	212	821	83	1651	10649
Average total (7 days)								
Moyenne par jour. . . .	1093	5	28	30	127	12	236	1521
Daily average.								

MONTRÉAL-BELOEIL-ST-HYACINTHE

N.-D. de St-Hyacinthe.	988	.....	25	2	62	5	129	1211
Total moyen (7 jours)	988	0	25	2	62	5	129	1211
Average total (7 days)								
Moyenne par jour. . . .	141	4	4	0.3	9	1	18	173
Daily average.								

ASBESTOS-DANVILLE

1. Danville, v.	5168	101	387	7	497	18	1583	7761
Total moyen (7 jours)	5168	101	387	7	497	18	1583	7761
Average total (7 days)								
Moyenne par jour. . . .	738	15	55	1	71	3	226	1109
Daily average.								

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 029 785