

CANQ
VO
100
1927

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

288966

CANQ
VO
100
1927

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

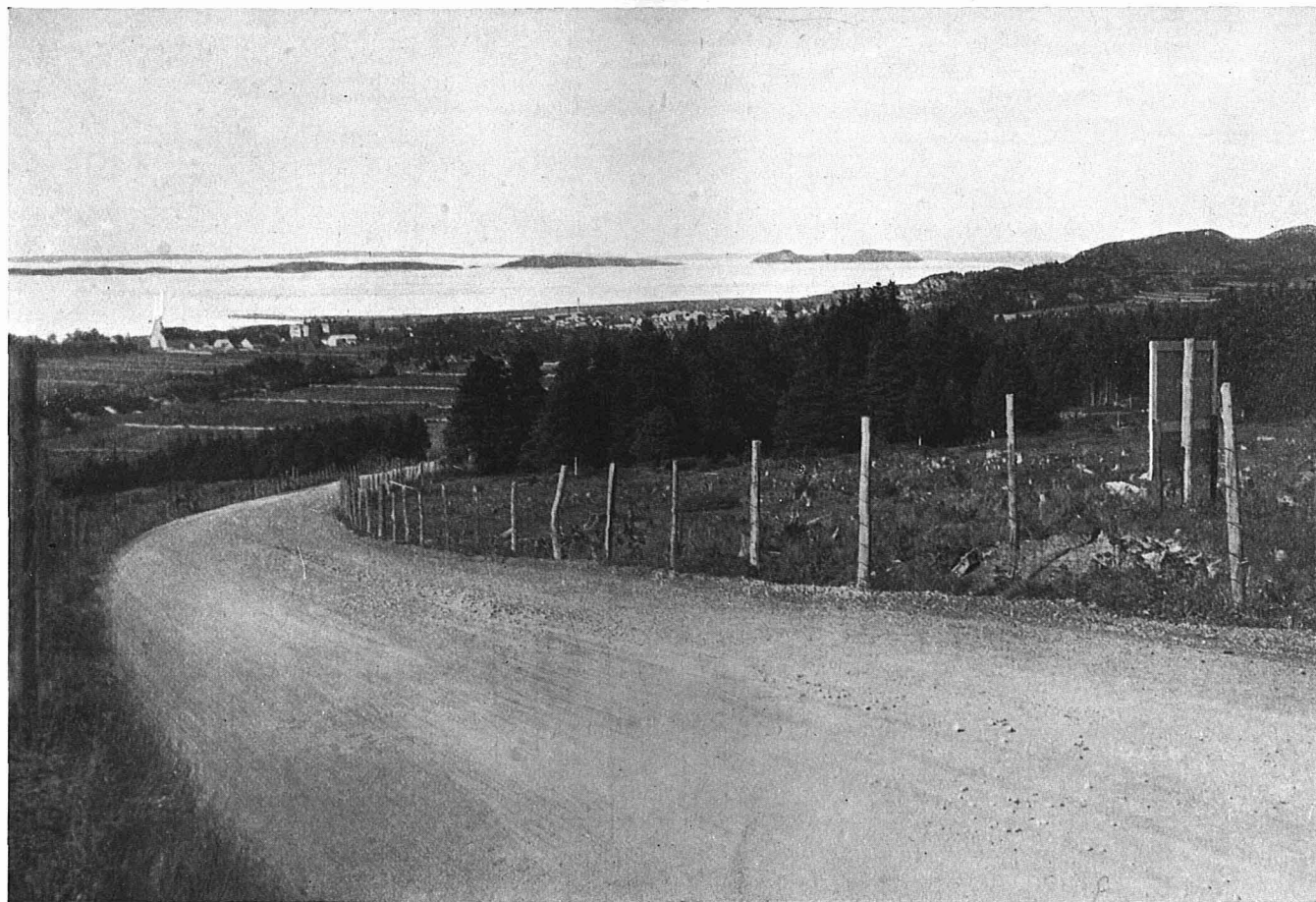
QUEBEC, January 10, 1928.

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.

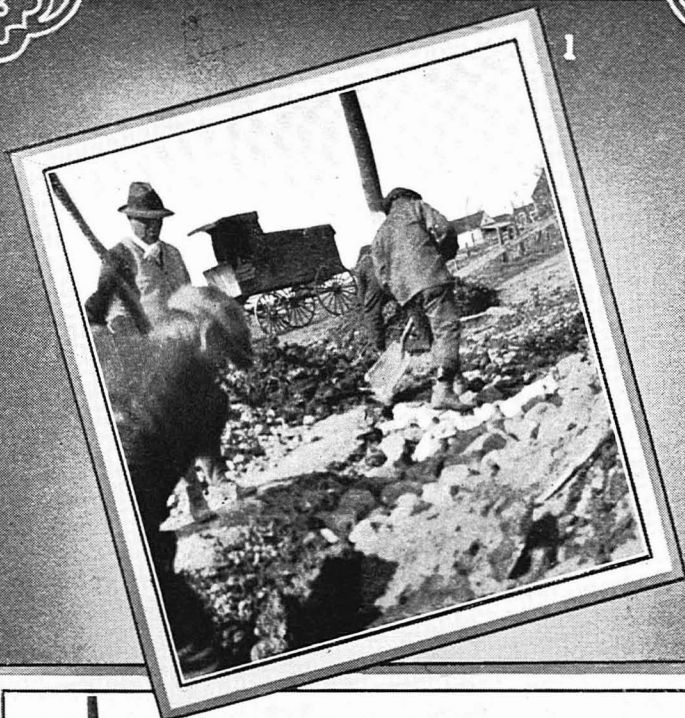
Avant 1916, l'entretien des chemins améliorés demeure, au moins en pratique, un aspect secondaire de la question de voirie. Tout étant à créer, l'entretien est naturellement relégué au second plan. Les efforts du gouvernement et des municipalités portent sur la construction. Les municipalités construisent 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 détrompés. Et ceux qui croyaient voir dans les légères restrictions de la loi des obstacles propres à en réduire la portée ont également été détrompés.

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.

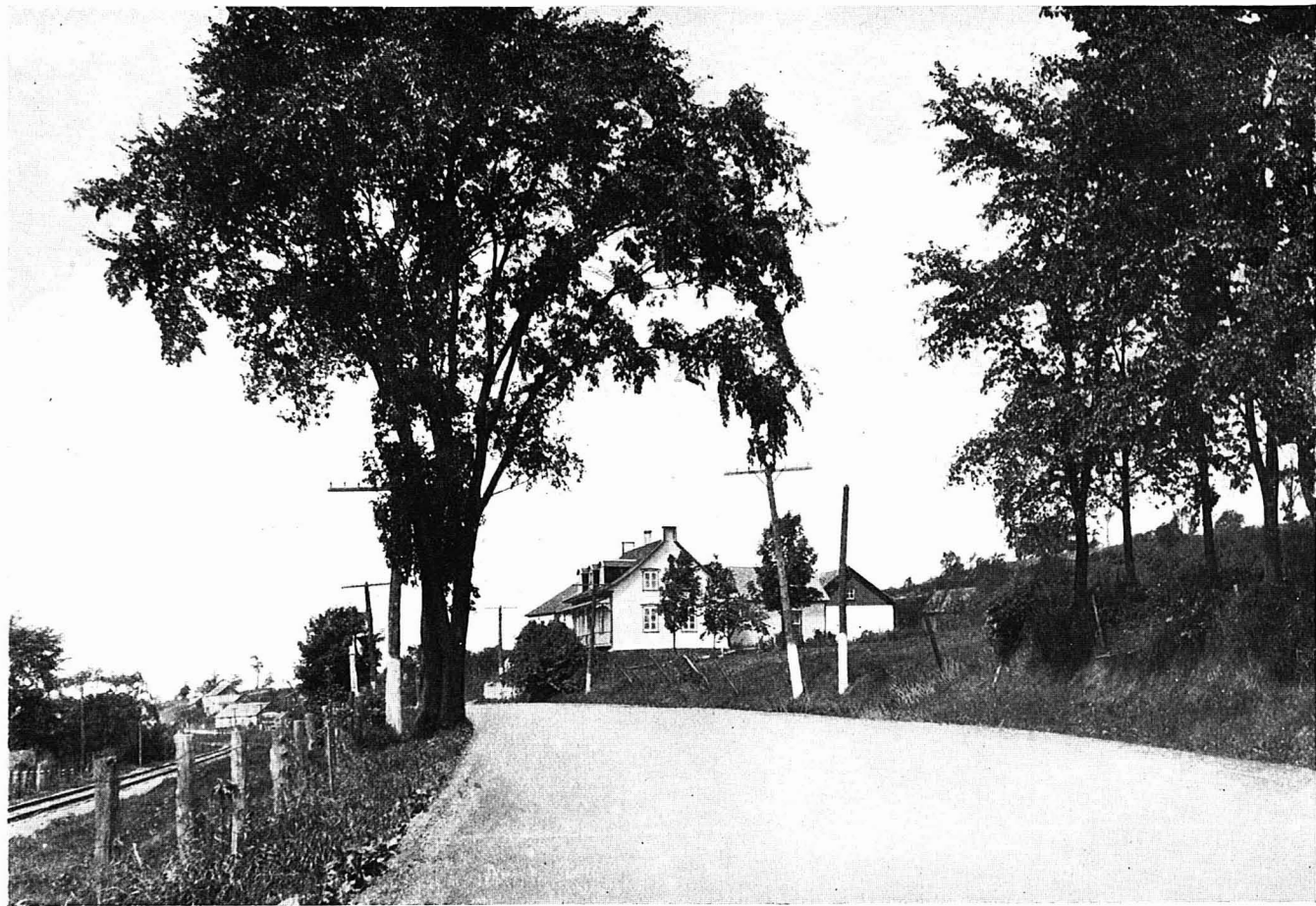
Les chemins de gravier ou de sable et glaise doivent avoir reçu, préalablement à la pose de leur surface, une mise en forme régulièrement faite et conforme à ce qu'exige ordinairement un devis du département.

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 projetions 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.

Approvisionnement 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.

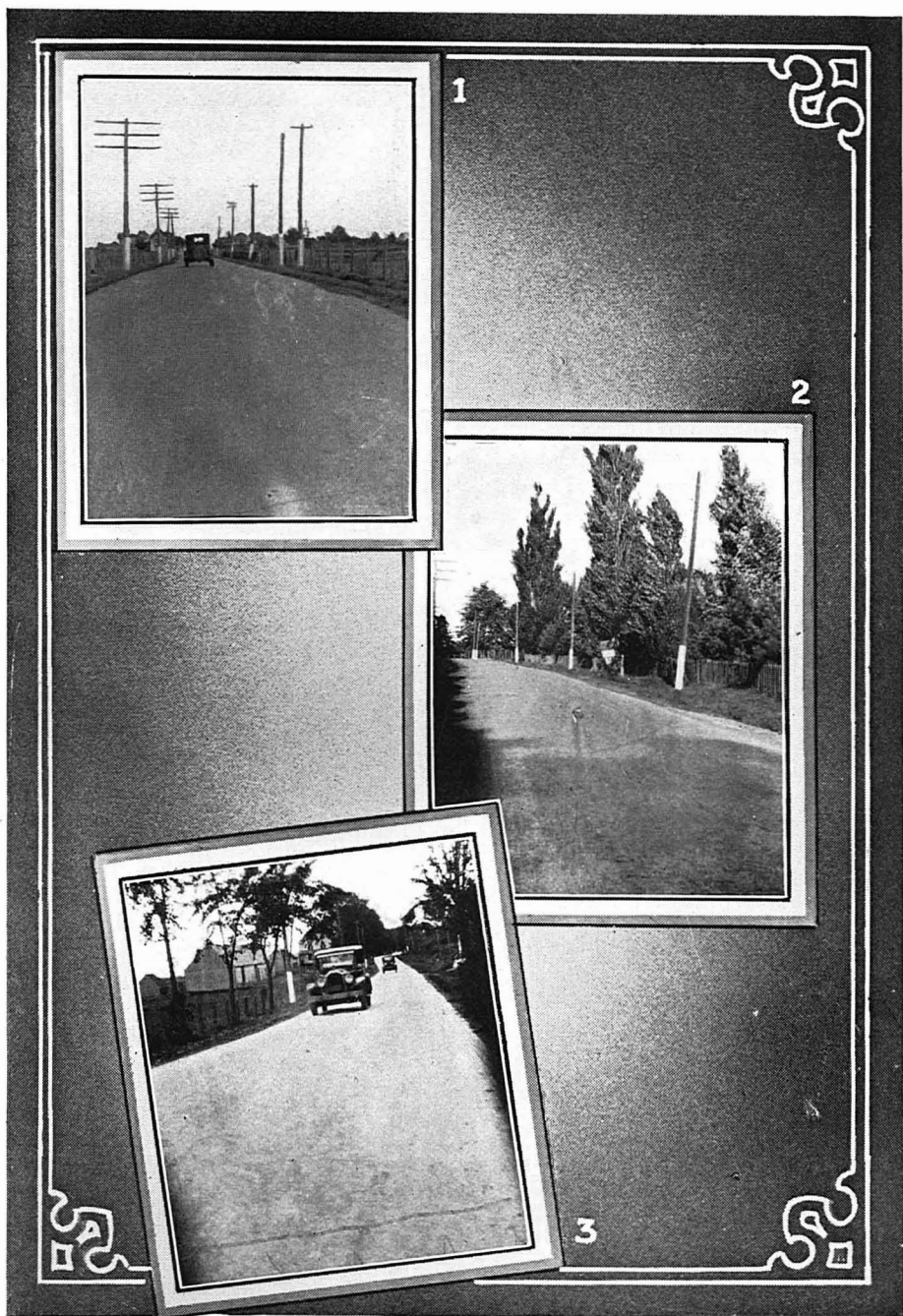
Les macadams—Les macadams à l'eau à l'état naturel, c'est-à-dire non traités au bitume, sont à peu près tous disparus. Il en restait un certain nombre parmi les chemins dont nous avons pris l'entretien. Dans la grande majorité des cas, nous leur avons fait un arrosage d'huile bitumineuse légère. Ailleurs,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



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 boeufs, 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 a 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, chargé 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 non 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 soixante-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-Angele 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 gravélées 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.

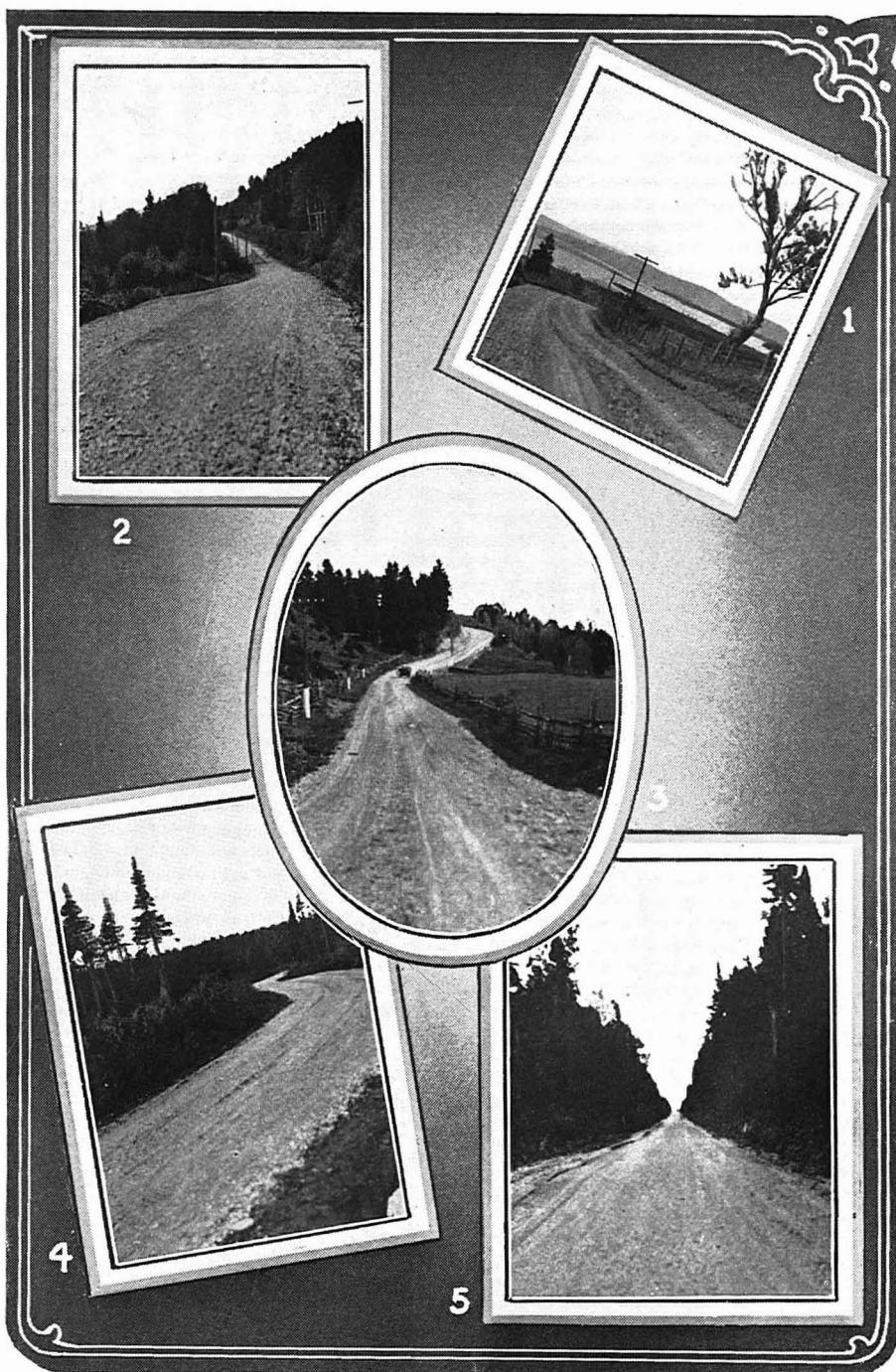
Route Hull-Maniwaki-Mont-Laurier—Nous avons réussi à nous entendre avec les cantons de Low et de Wright et avons mis la construction en marche à l'été. Nous avons terminé le canton Aylwin. Il reste la partie nord du canton de Wakefield, où il se présente une difficulté au sujet du tracé. Le parachèvement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



MONTRÉAL-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 commencé 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 publicité. C'est lui qui maintient le contact entre le départe-



MONTRÉAL-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 **routing**s 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 personnages 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 diner, 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

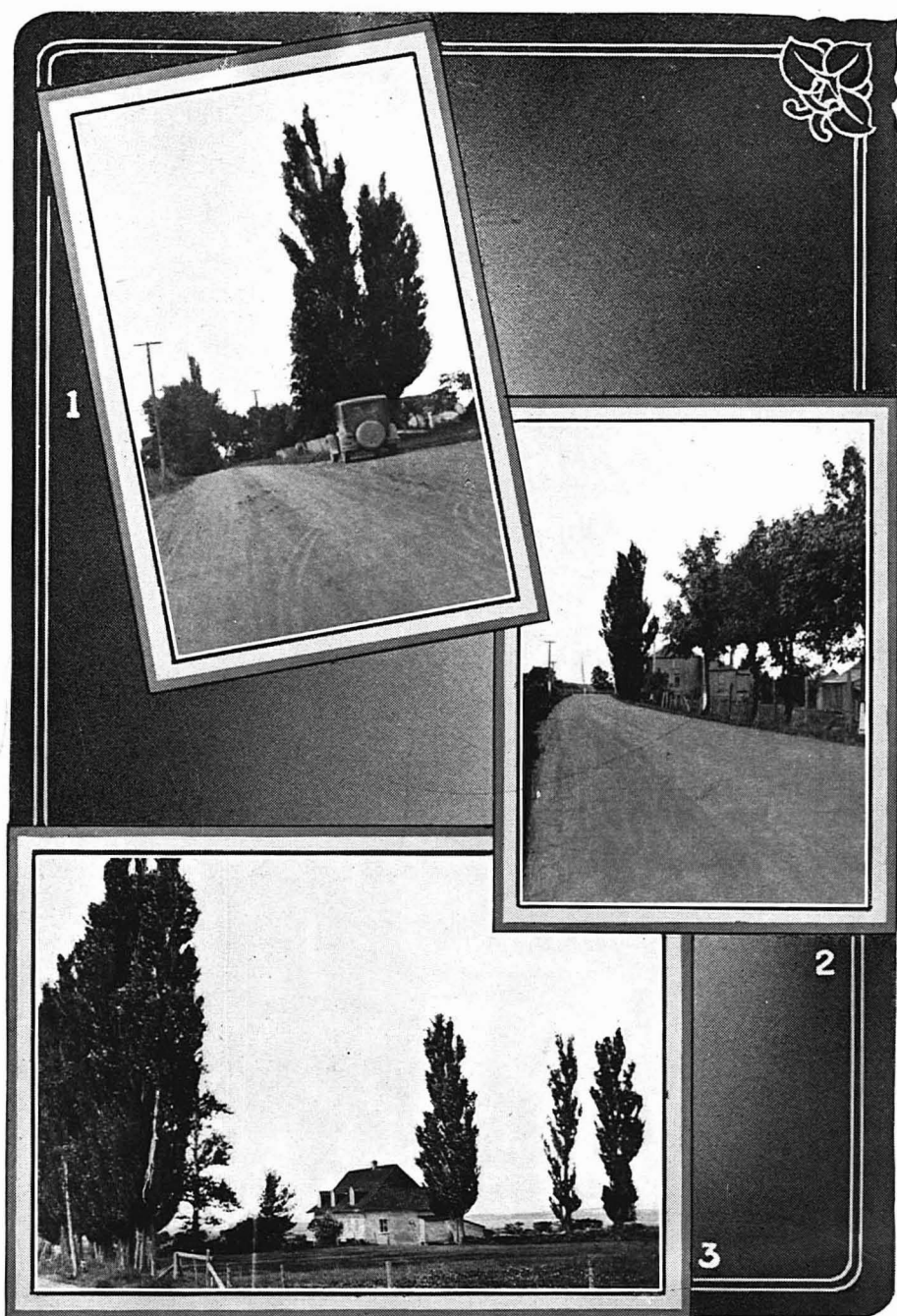
	Grandes routes	Chemins municipaux subventionnés	Chemins municipaux non subventionnés	Total
Sable et glaise.....	.....	47.32	15.77	63.09
Gravier.....	332.61	587.88	289.71	1210.20
Macadam.....	.....	25.86	1.87	27.73
Béton de ciment.....	.....	.....	0.18	0.18
TOTAL.....	332.61	661.06	307.53	1301.20

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 direction 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

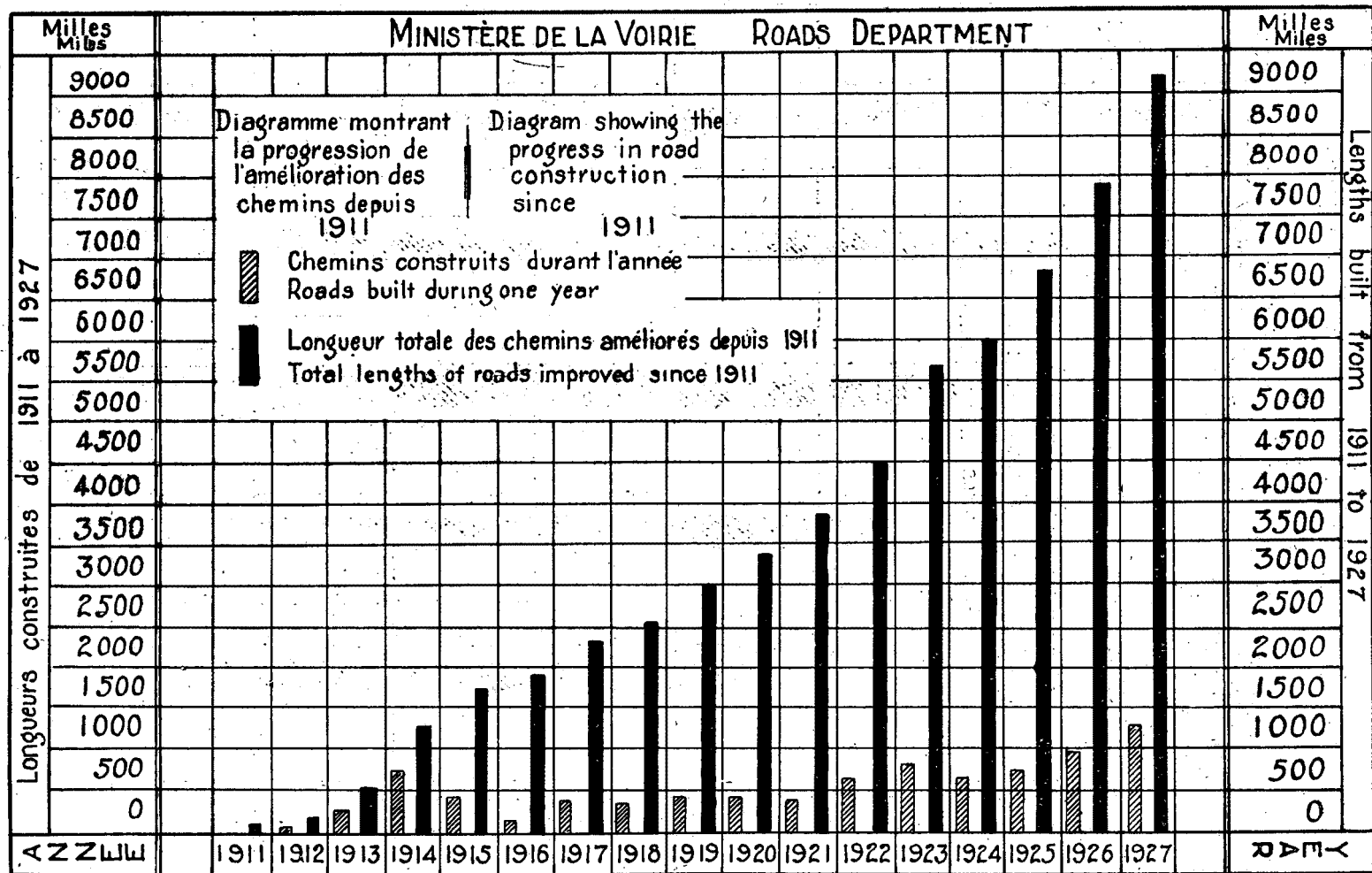
Statement to December 1, 1927

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.

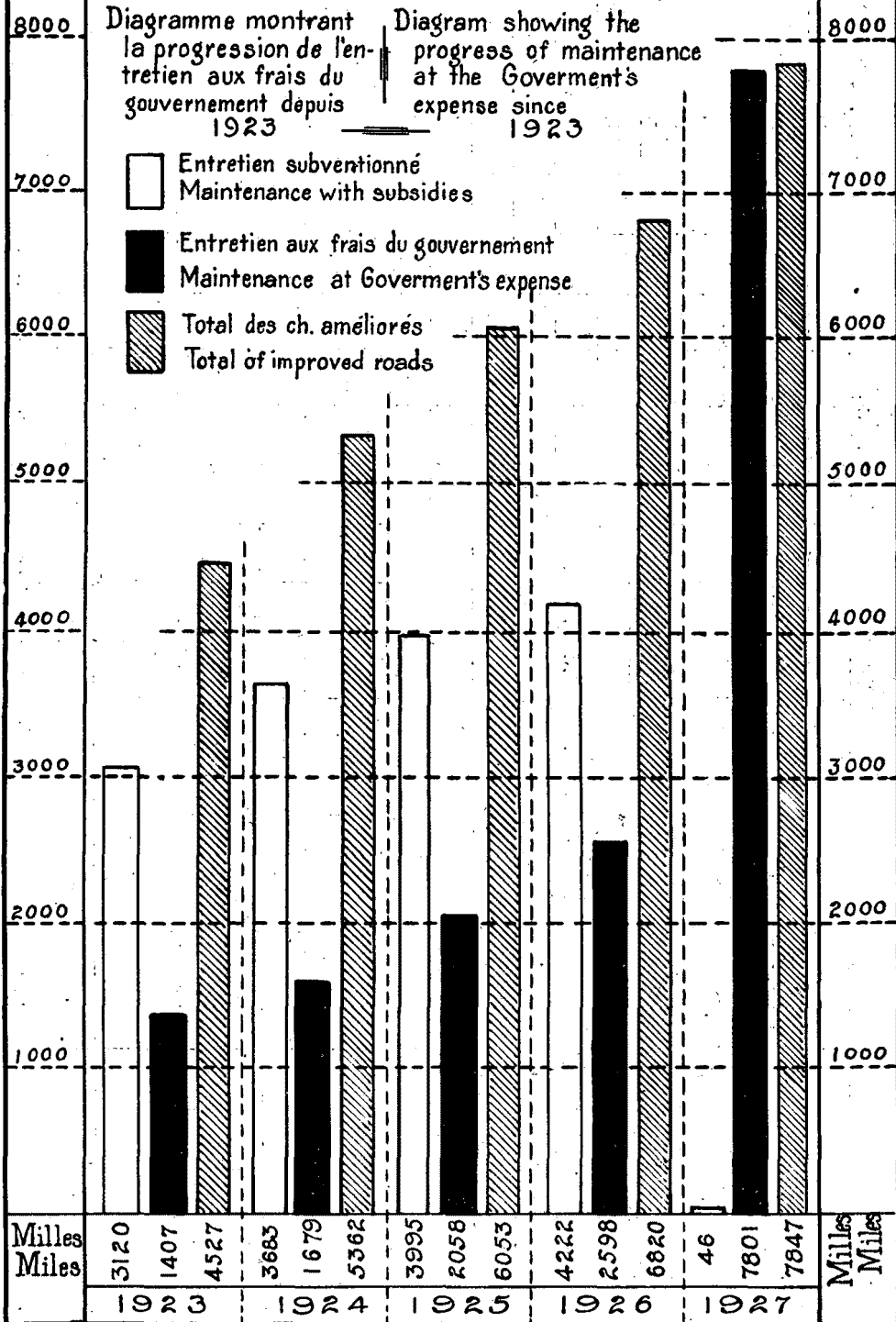


MINISTÈRE DE LA VOIRIE ROADS DEPARTMENT QUÉBEC

Diagramme montrant
la progression de l'en-
retien aux frais du
gouvernement depuis
1923

Diagram showing the
progress of maintenance
at the Government's
expense since
1923

- Entretien subventionné
Maintenance with subsidies
- Entretien aux frais du gouvernement
Maintenance at Government's expense
- Total des ch. améliorés
Total of improved roads



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

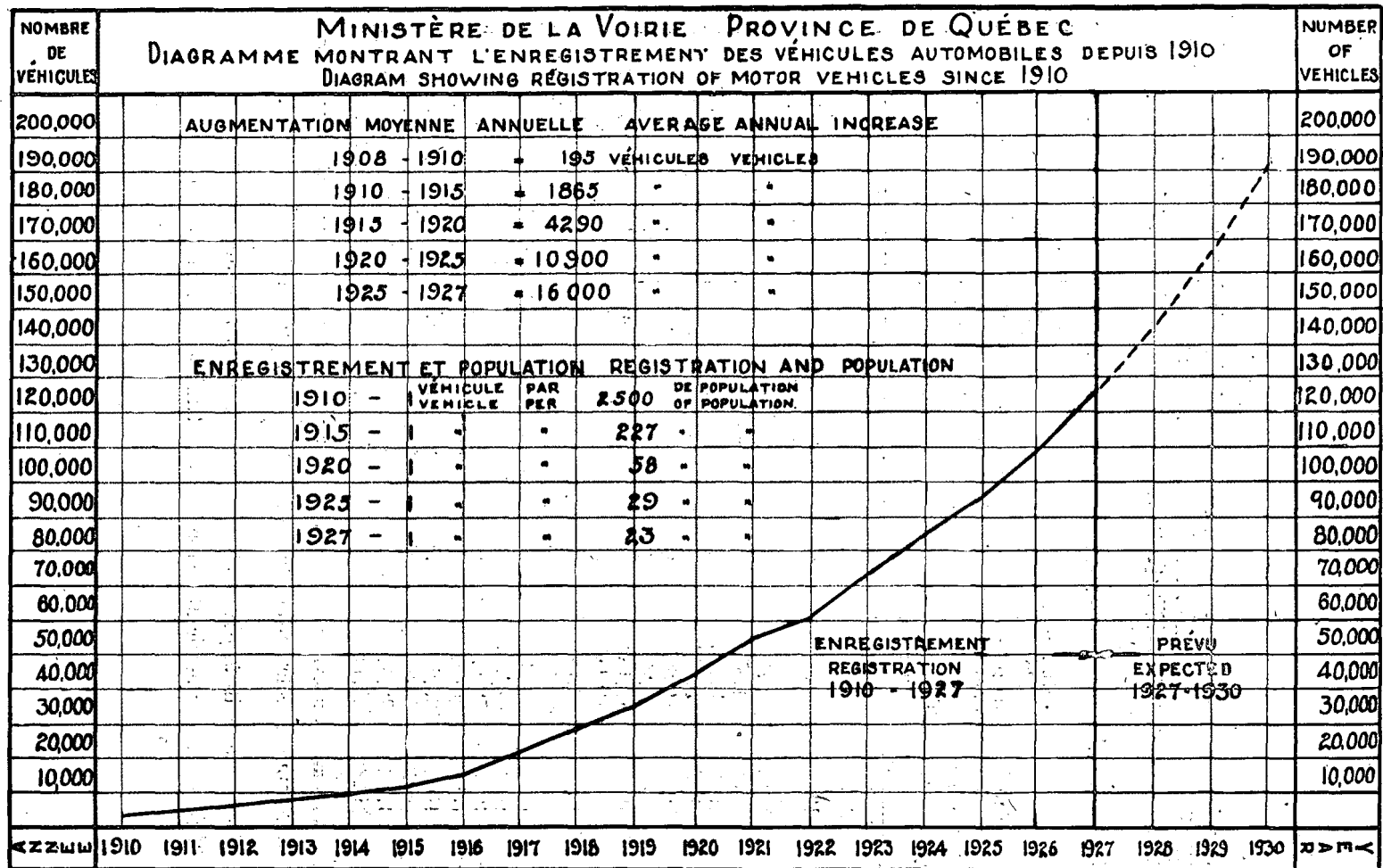
**YEARLY REGISTRATIONS OF
MOTOR VEHICLES IN THE PROV-
INCE OF QUEBEC SINCE 1907**

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

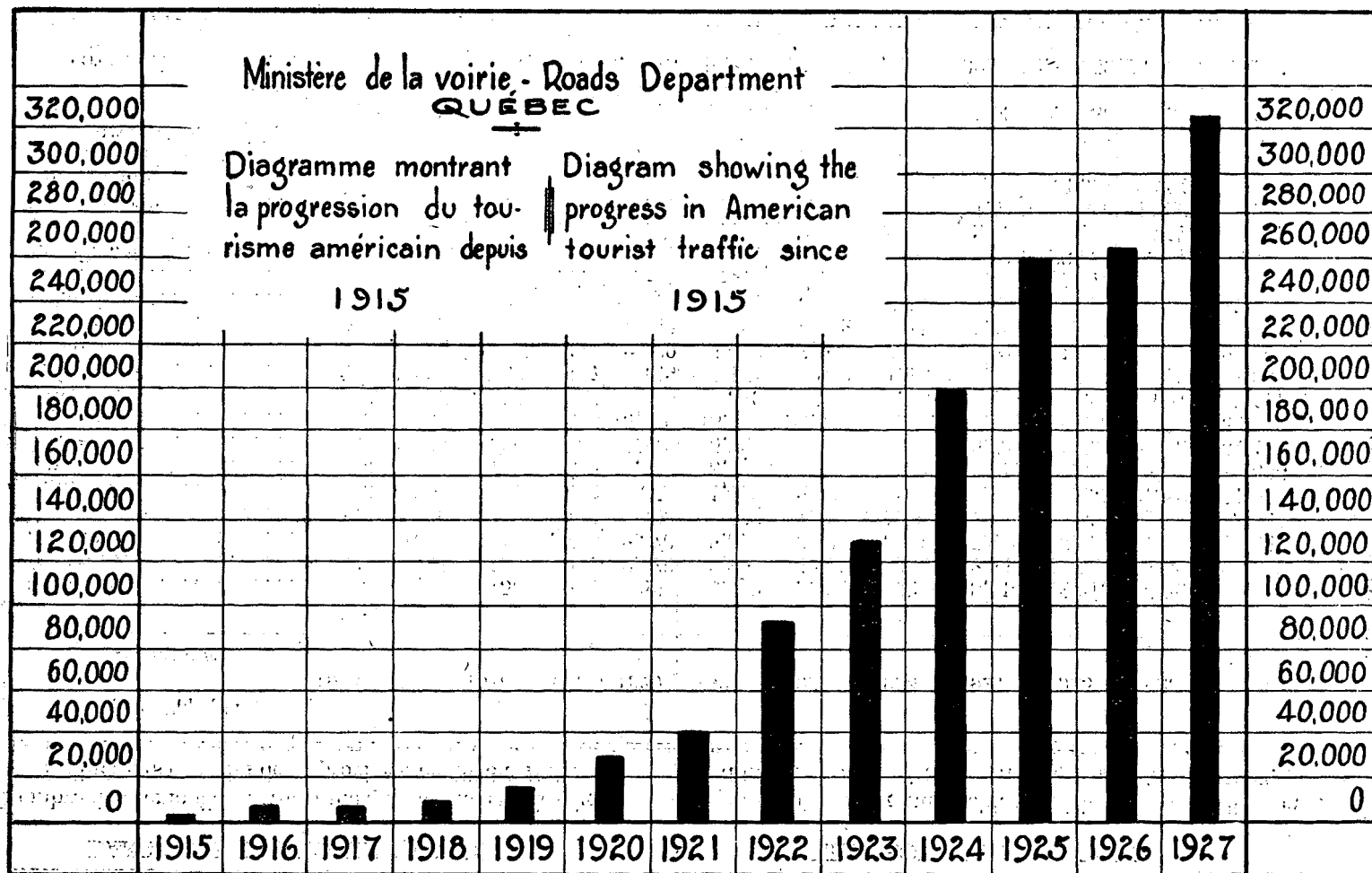
STATISTIQUES SUR LE TOURISME AMÉRICAIN DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC

Nombre d'automobiles de tourisme qui ont traversé les lignes
à différents endroits de la province, de 1916 à 1927.

STATISTICS OF AMERICAN TOURIST TRAFFIC INTO THE PROVINCE OF QUÉBEC

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	22,066
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
Dundée	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 NOM DE LA ROUTE — NAME OF THE HIGHWAY	Longueurs en milles—Lengths in miles			
	Totales	Cons-	En cons-	Non
	Total	truites Completed	truction Under construction	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	Cons-	En cons-	Non
	Total	truites Completed	truction Under construction	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

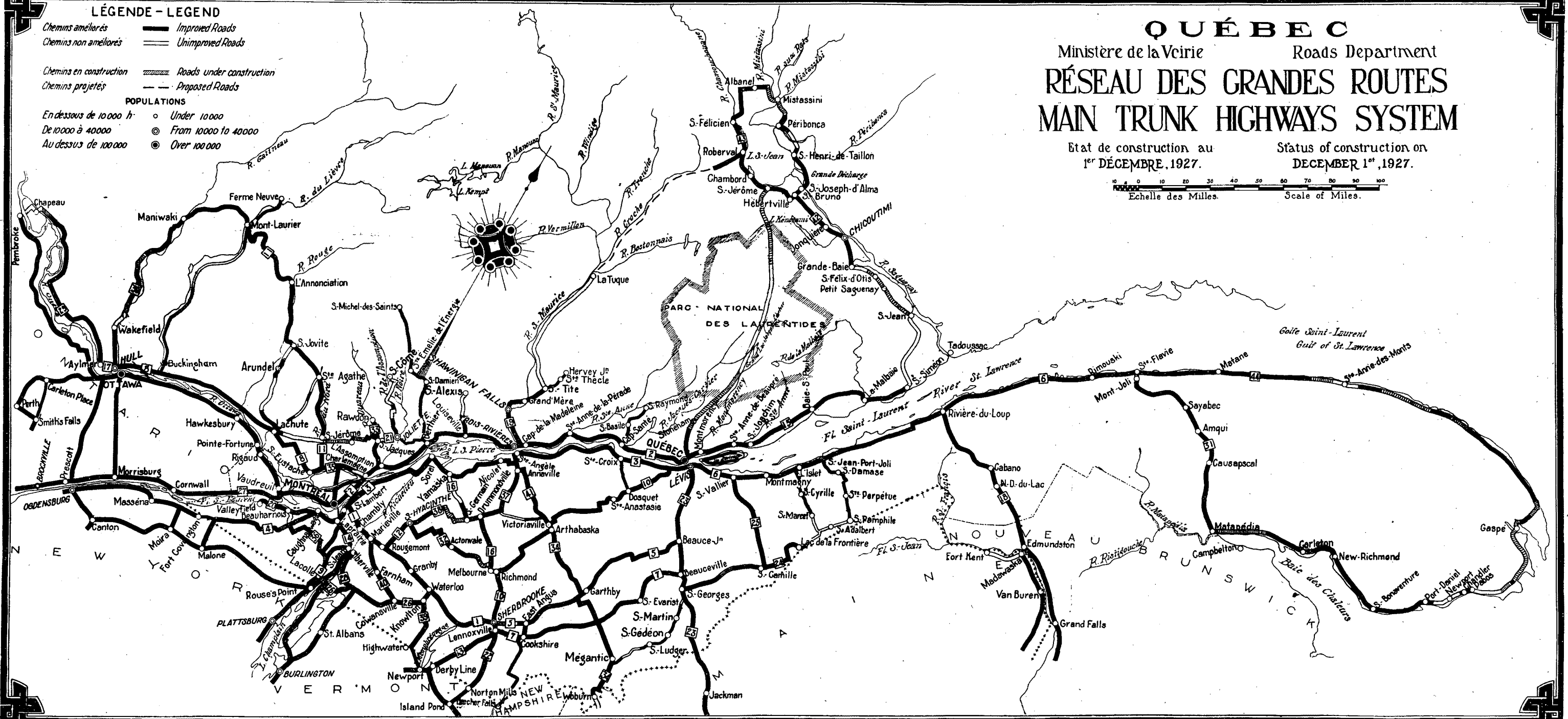
LÉGENDE - LEGEND

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 h. — Under 10 000
De 10 000 à 40 000 — From 10 000 to 40 000
Au dessus de 100 000 — Over 100 000



QUÉBEC

Ministère de la Veirie

Roads Department

RÉSEAU DES GRANDES ROUTES MAIN TRUNK HIGHWAYS SYSTEM

Eat de construction au
1^{er} DÉCEMBRE, 1927.

Status of construction on
DECEMBER 1st, 1927.

Echelle des Milles. Scale of Miles.

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

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-I'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-Angele	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 millès — 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

Listé 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 GOVERNMENT'S EXPENSE.

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

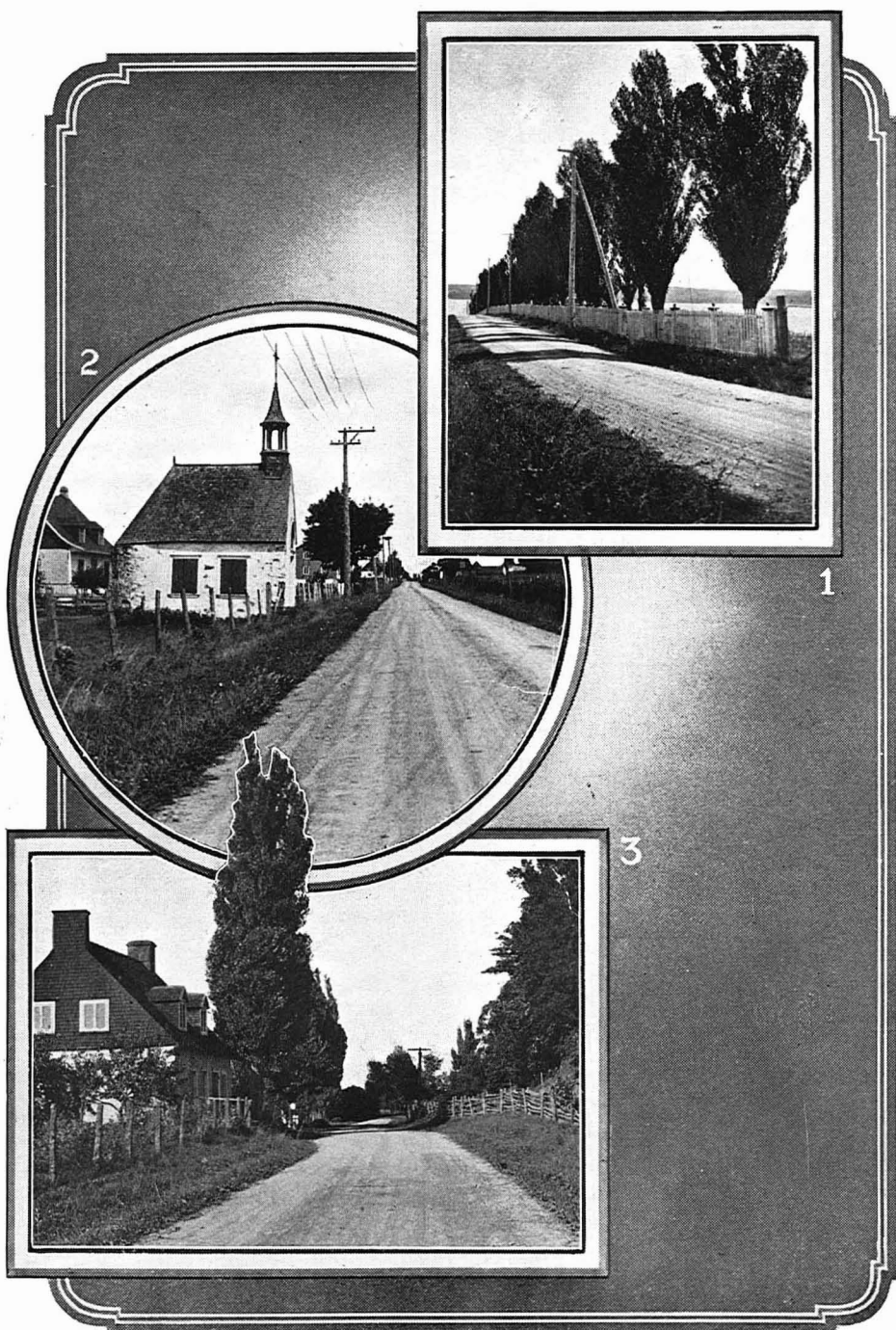
p = parish; v = village; t = township.

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

The lengths are in miles.

COMTE ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes régionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY and MUNICIPALITY				
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

COMTE 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
Stanfold, 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.

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY and MUNICIPALITY				
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
Linière, 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
Linière, c. (t)	G	5.67	....	5.67
Sacré-Coeur-de-Jésus, p.	G	6.58	....	6.58

COMTE ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales	Chêmins municipaux	Longueur totale
COUNTY AND MUNICIPALITY	—	Highways	Municipal roads	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 Da- quam, c. (t)	G	9.51	10.69	20.20
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	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				
Musseyville.	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'Évangéliste, 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	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY AND MUNICIPALITY				
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	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY AND MUNICIPALITY				
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.

COMTE ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY AND MUNICIPALITY				
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

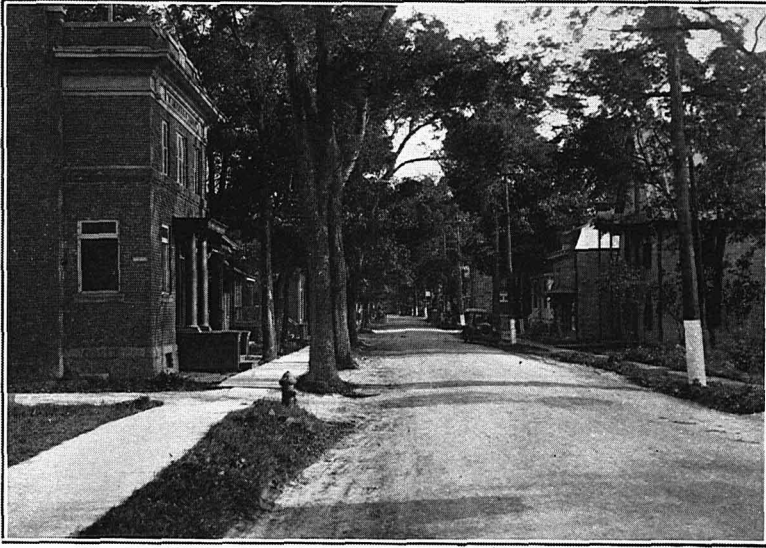
COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales	Chemins municipaux	Longueur totale
COUNTY AND MUNICIPALITY		Highways	Municipal roads	Total length
DEUX-MONTAGNES				
L'Annonciation-d'Oka, p.....	G	.....	2.97	2.97
St-Augustin, p.....	G	.....	0.67	0.67
St-Augustin, p.....	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

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY AND MUNICIPALITY				
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

COMTÉ 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	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY AND MUNICIPALITY				
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

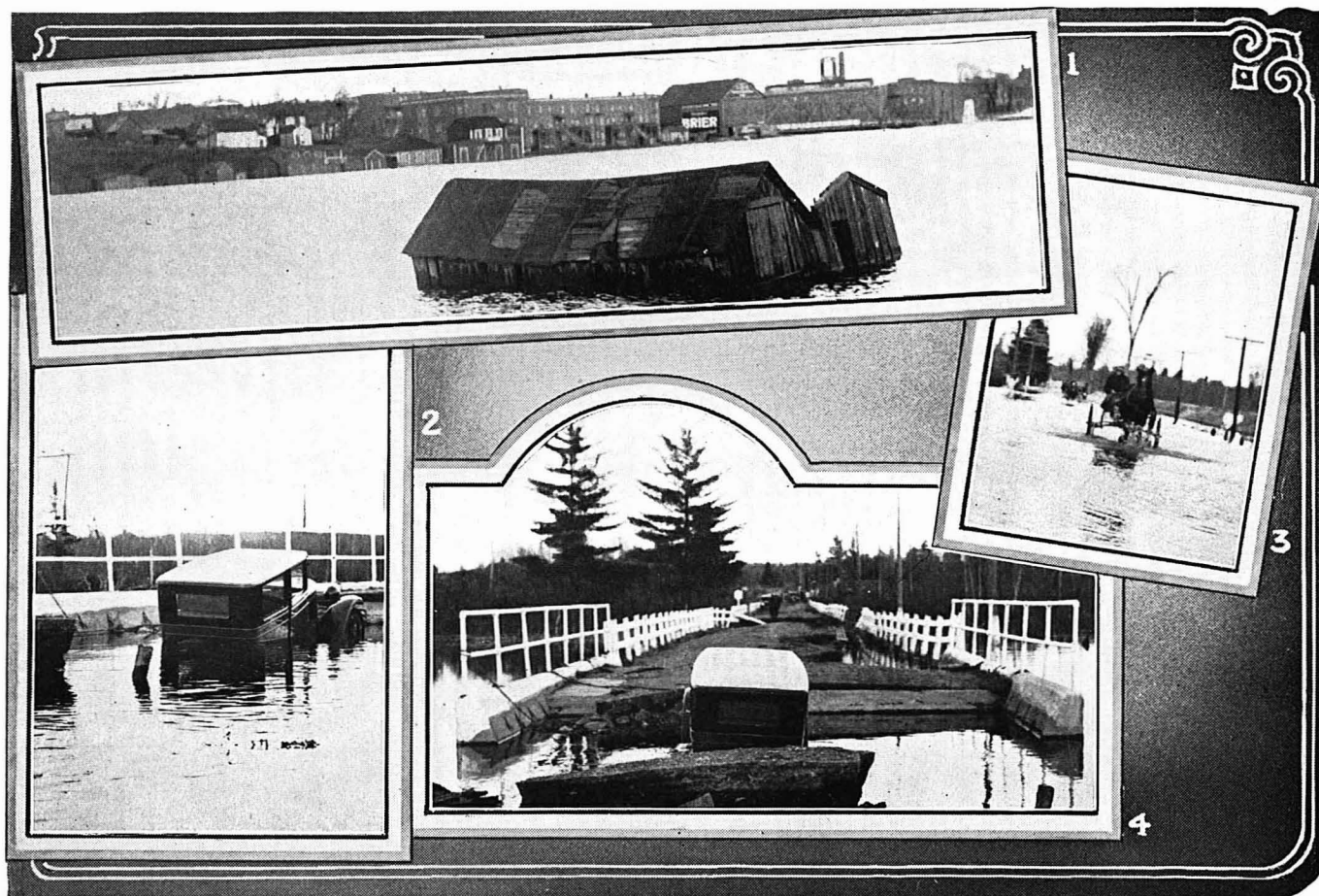
COMTE ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY AND MUNICIPALITY				
LAC ST-JEAN (suite—con.)				
Roberval, ville (town)	G		1.33	1.33
Roberval, ville (town)	M	2.29		2.29
St-Bruno, v.	G	0.19		0.19
St-Bruno, v.	M	1.31		1.31
St-Cœur-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
St-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	Chemins	Longueur
		Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	municipaux — Municipal roads	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

COMTÉ 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-Francois-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 MUNICIPALITE — 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
LOTBINIERE				
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

COMTE ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales	Chemins municipaux	Longueur totale
COUNTY AND MUNICIPALITY	—	Highways	Municipal roads	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	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY AND MUNICIPALITY				
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
St-Florence, p.	G	5.15		5.15
St-Jacques-le-Majeur-de- Causapscal, p.	G	8.70		8.70
St-Marie-de-Sayabec, p.	G	5.93	1.49	7.42
St-Pierre-du-Lac, p.	G	7.21		7.21
St-Moïse, v.	G		2.00	2.00
St-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
St-Anastasie-de-Nelson, p. ...	G	7.92	0.76	8.68
Amiante, v.	M	0.97		0.97

COMTE ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales	Chemins municipaux	Longueur totale
COUNTY AND MUNICIPALITY		Highways	Municipal roads	Total length
MÉGANTIC (suite—con.)				
Sacré-Coeur-de-Marie, p.	G	5.20	3.10	8.30
St-Antoine-de-Pontbriand, p..	G	1.54	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

COMTÉ 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

COMTE 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

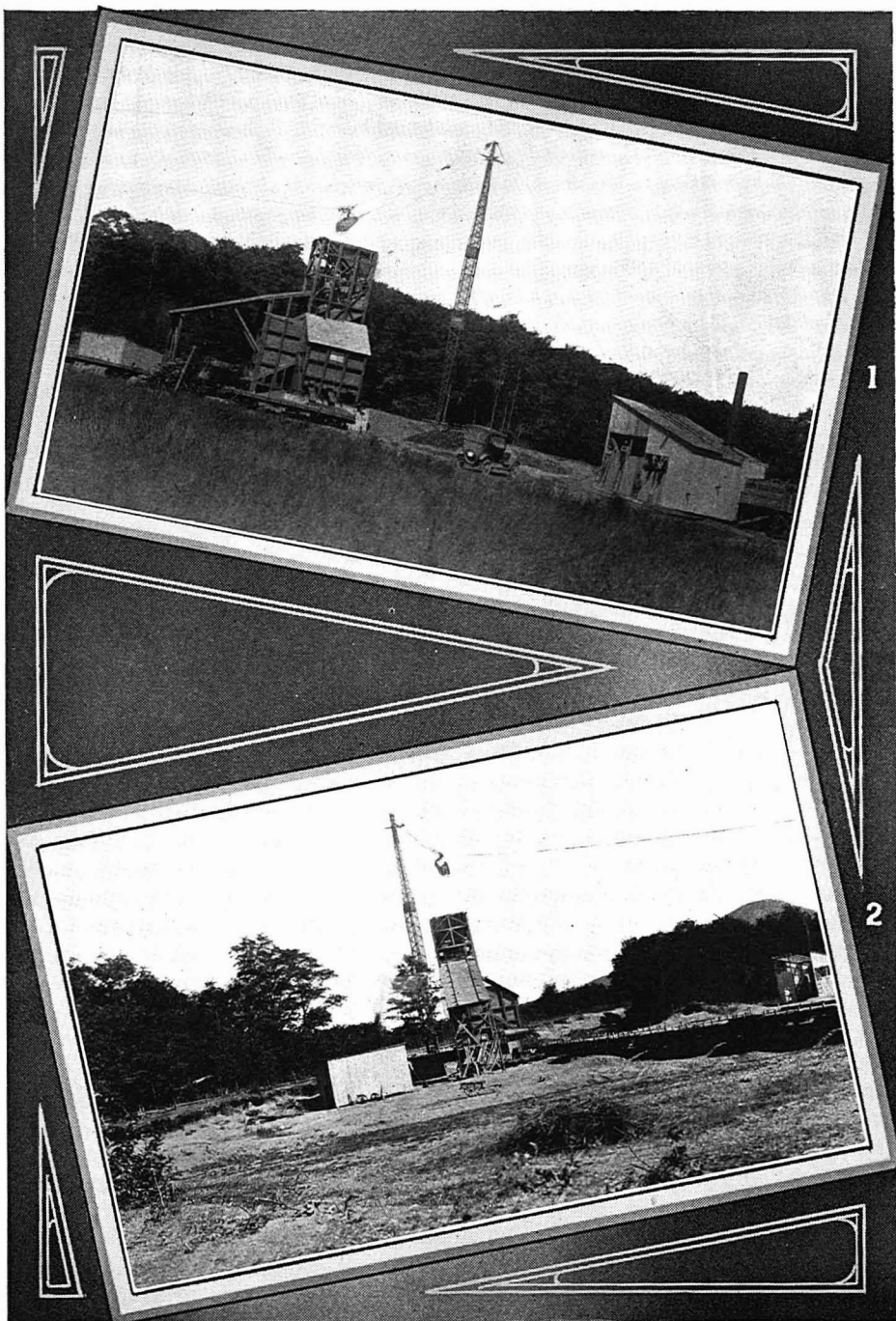
Annaville, v.....	G	0.42	0.18	0.60
Bécancour, v.....	G	.....	0.84	0.84
Laval, v.....	B-C	0.43	0.16	0.59
Manseau, v.....	G	.....	0.27	0.27
Nicolet, ville (town).....	G	0.86	2.26	3.12
Nicolet, ville (town).....	B-C	0.19	1.93	2.12
Précieux-Sang, p.....	G	.....	0.42	0.42
Ste-Cécile-de-Lévrard, p.....	G	.....	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

COMTÉ 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-Sylvère, 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
Chéneville, 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.	G	....	1.60	1.60
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
Quyon, 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.

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY AND MUNICIPALITY				
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- reuls, p.	G	....	3.88	3.88
St-Jean-Baptiste-des-Écu- reuls, 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
Donnacona, 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 — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
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

COMTE ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales 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

COMTE 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	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

COMTE ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY AND MUNICIPALITY				
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-Barnabé, 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	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales	Chemins municipaux	Longueur totale
COUNTY AND MUNICIPALITY		Highways	Municipal roads	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-Barnabé-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'Île- 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-Dégelé, 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

COMTE 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				
Beloil, ville (town).....	G	.....	1.85	1.85
Beloil, ville (town).....	M	0.26	1.69	1.95
Beloil, ville (town).....	MB-BM	1.75	0.27	2.02
Beloil, 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
Beloil, p.....	G	.....	4.00	4.00
Beloil, p.....	M	3.20	4.53	7.73
Beloil, 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

COMTE ET MUNICIPALITÉ — COUNTY AND MUNICIPALITY	Surface	Longueur Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Length 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	Routes régionales ou provinciales	Chemins municipaux	Longueur totale
COUNTY	Regional or Provincial Highways	Municipal Roads	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	Grandes routes	Chemins municipaux	Total
PAVEMENT	Highways	Municipal roads	
Gravier — Gravel.....	2257.04	3656.21	5913.25
Macadam.....	611.89	855.40	1467.29
Sable et Glaise — Sand-Clay Macadam bitumineux —	.....	77.54	77.54
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

CHAPTER VII

REVÊTEMENTS PERMANENTS

PERMANENT PAVEMENTS

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

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

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

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

Les longueurs sont en milles.

The lengths are in miles.

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				
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
	Baieville, 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

	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

SUMMARY PER HIGHWAY

Lengths in miles

SOMMAIRE PAR GENRE DE
PAVAGE

Longueurs en milles

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

SUMMARY PER KIND OF
PAVEMENT

Lengths in miles

SUR LES CHEMINS
MUNICIPAUX ORDINAIRESON ORDINARY
MUNICIPAL ROADS

COMTÉ	MUNICIPALITÉ	Vieux pavage	Nouveau pavage	Lon- gueur
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

SUMMARY PER KIND OF
PAVEMENT

Lengths in miles

Total.....	1.07 milles 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 construction Under construction
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-SAINTE-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

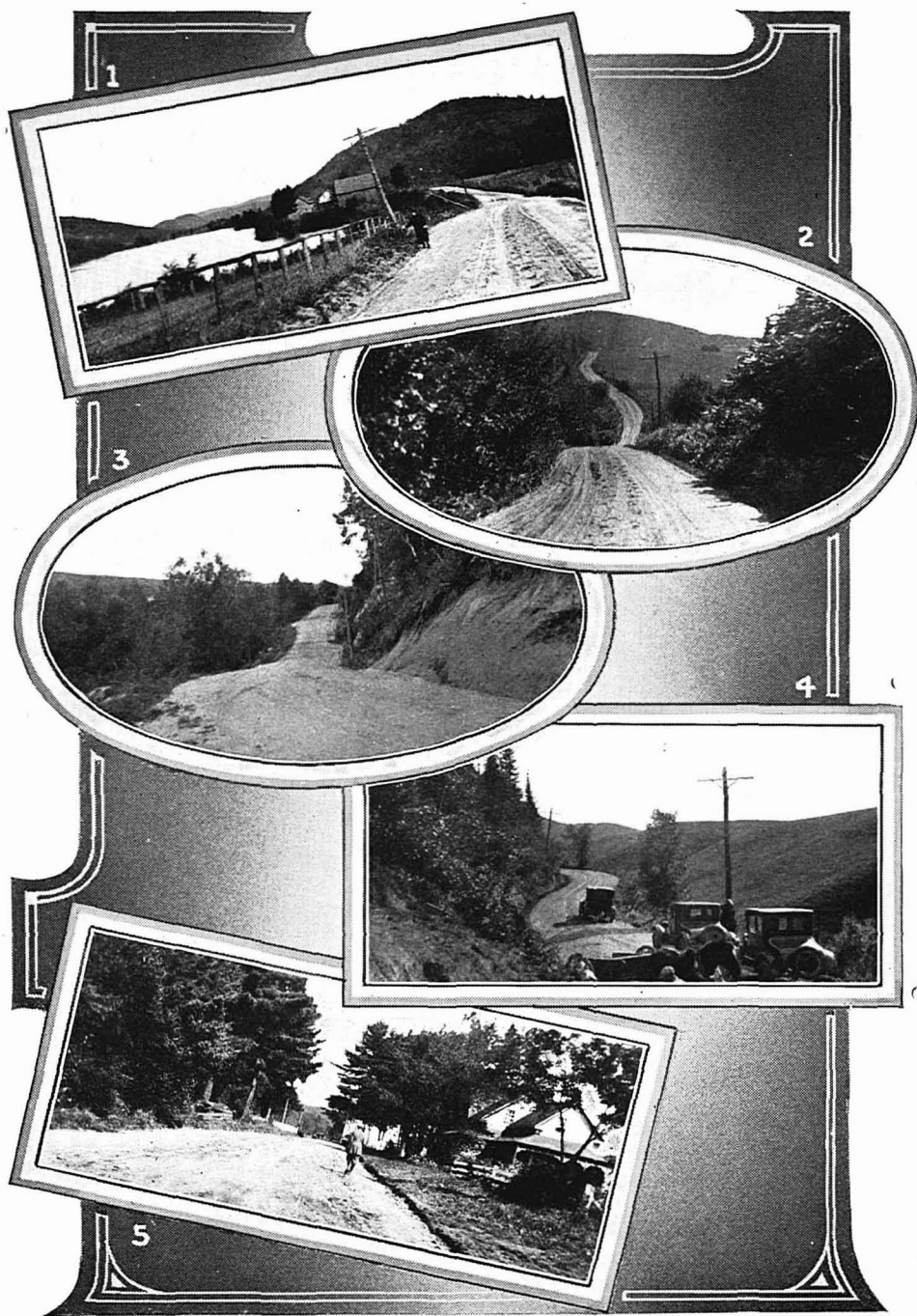
Lengths in miles

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-Gregoire-le-Grand, p.....	Gravier—Gravel	0.50
	St-Sylvère, p.....	Gravier—Gravel	2.00
	Ste-Brigitte, p.....	Gravier—Gravel	1.00
PAPINEAU.....	Nicolet, p.....	Gravier—Gravel	0.20
	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-Déglé, 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

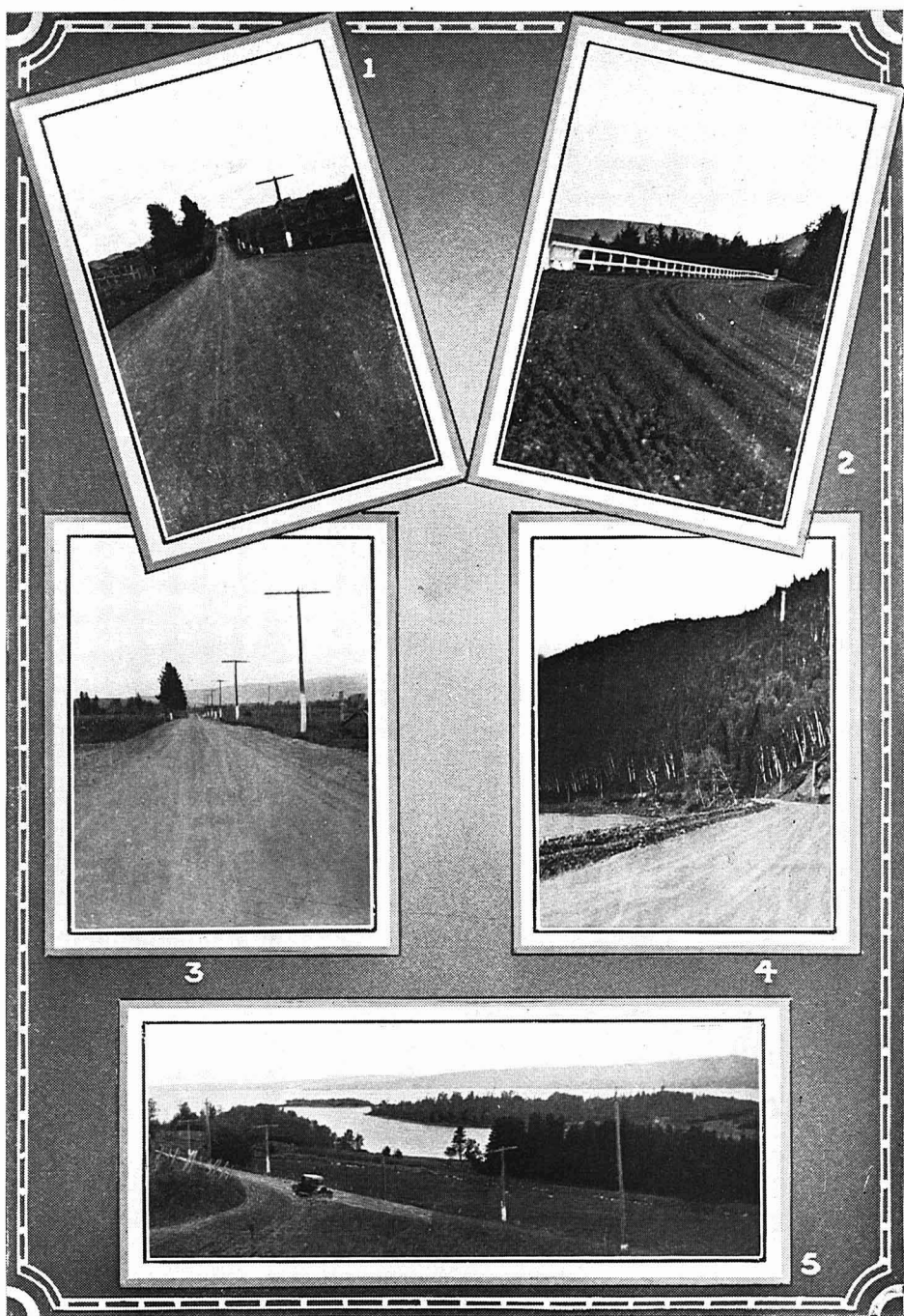
SOMMAIRE PAR COMTÉ

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-Causapsca; 4.
Assemetquagan; 5. Le lac Matapédia à Val-
Brillant.

1. Ste. Marie de Sayabec; 2. Lac au Saumon;
3. St. Jacques le Majeur de Causapsca; 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 COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction — 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
BAGOT.....	Tingwick, p.....	Gravier—Gravel	0.88	....
	Warwick, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	2.00
	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	....

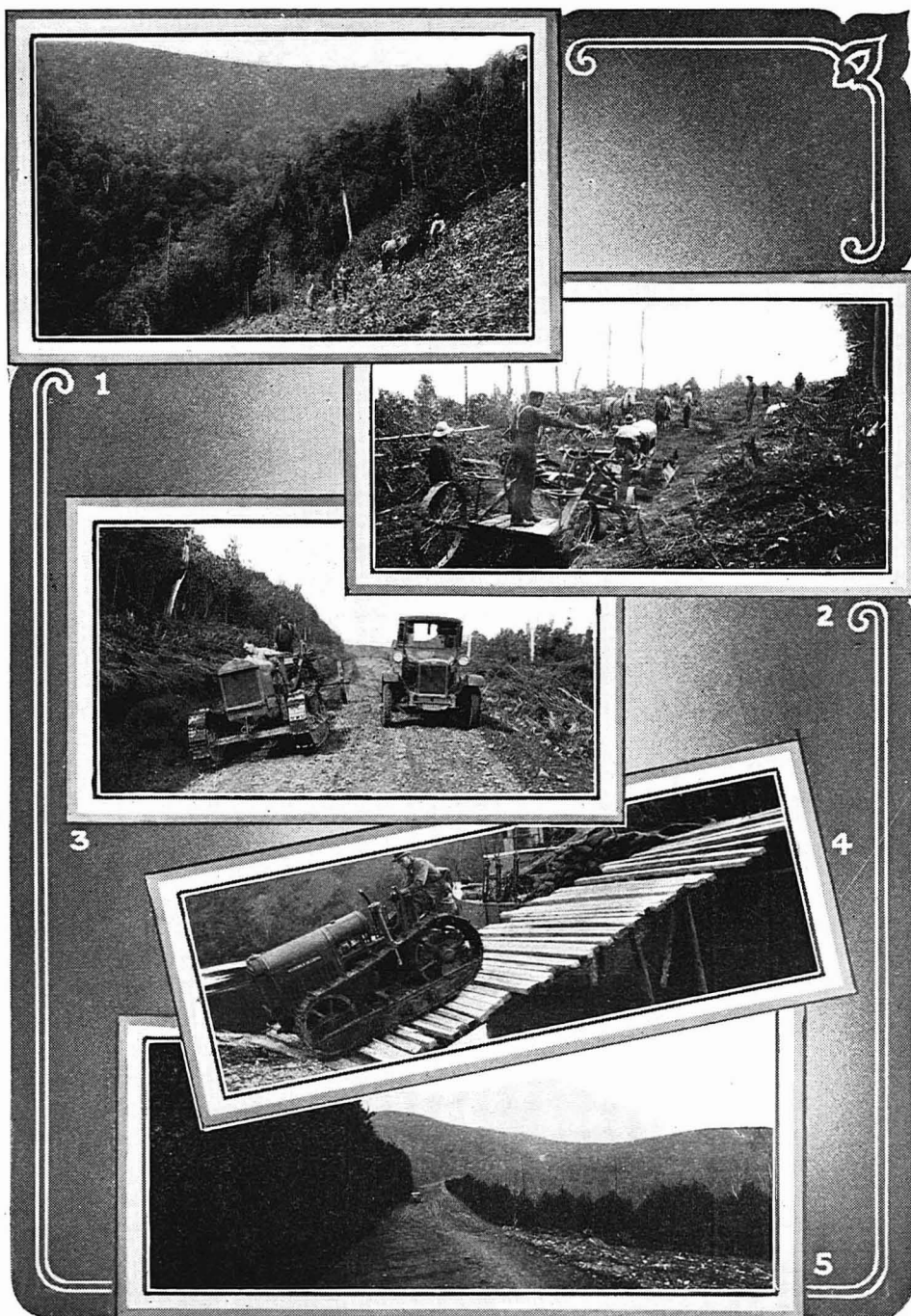
COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction — Under con- struction
BROME	Adamsville, v.	Gravier—Gravel	0.45	....
	Brome, c. (t)	Gravier—Gravel	1.75	....
	Bolton-Est, c. (t)	Gravier—Gravel	0.68	0.10
	Farnham-Est, c. (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	....
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	....
DRUMMOND.....	St-Odilon-de-Crambourne, p.....	Gravier—Gravel	0.15	....
	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.....	Sable—Sand— 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	....
	St-Agapit, p.....	Gravier—Gravel	1.01	....
	St-Jacques-de-Parisville, v	Gravier—Gravel	0.82	....
LOTBINIÈRE.....	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	....
	Fortierville, v.....	Gravier—Gravel	0.38	....
MASKINONGÉ.....	Ste-Agathe, p.....	Gravier—Gravel	1.76	0.25
	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-Méridci, 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-Moise, 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
	Sté-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	....
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	....
ROUVILLE.....	Windsor, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.56	....
	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	....
	St-Marie-de-Monnoir, p..	Gravier—Gravel	1.39	....
	St-Mathias, p.....	Gravier—Gravel	1.08	....
SHEFFORD.....	St-Michel-de-Rougemont, p.	Gravier—Gravel	0.50	....
	St-Paul-d'Abbotsford, p..	Gravier—Gravel	0.66	....
	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 construction Under construction
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	....
	Ste-Justine, p.	Gravier—Gravel	1.00	....

CÔMTE 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 COUNTY	Longueur terminée Length completed	Longueur en construction 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	.....
Châteauguay.....	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.....
Macadam.....
Sable et Glaise—Sand-Clay.....

SUMMARY PER KIND OF
—
PAVEMENT

Lengths in miles

587.88
25.86
47.32

Total.....	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

COMTE 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
	St-Françoise, p	2.00
	St-Jean-Bte-de-l'Ile-Verte, p	0.57
	St-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-Pierreville, 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 during 1927 with special subsidies.

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

The dimensions are given in feet

COMTÉ	MUNICIPALITÉ	Nature du pont	Portée, hauteur et largeur
COUNTY	MUNICIPALITY	Nature of the bridge	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-Conseil, p.	Bois—Wood	5' x 6' x 20'
	Notre-Dame-du-Bon-Conseil, 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'

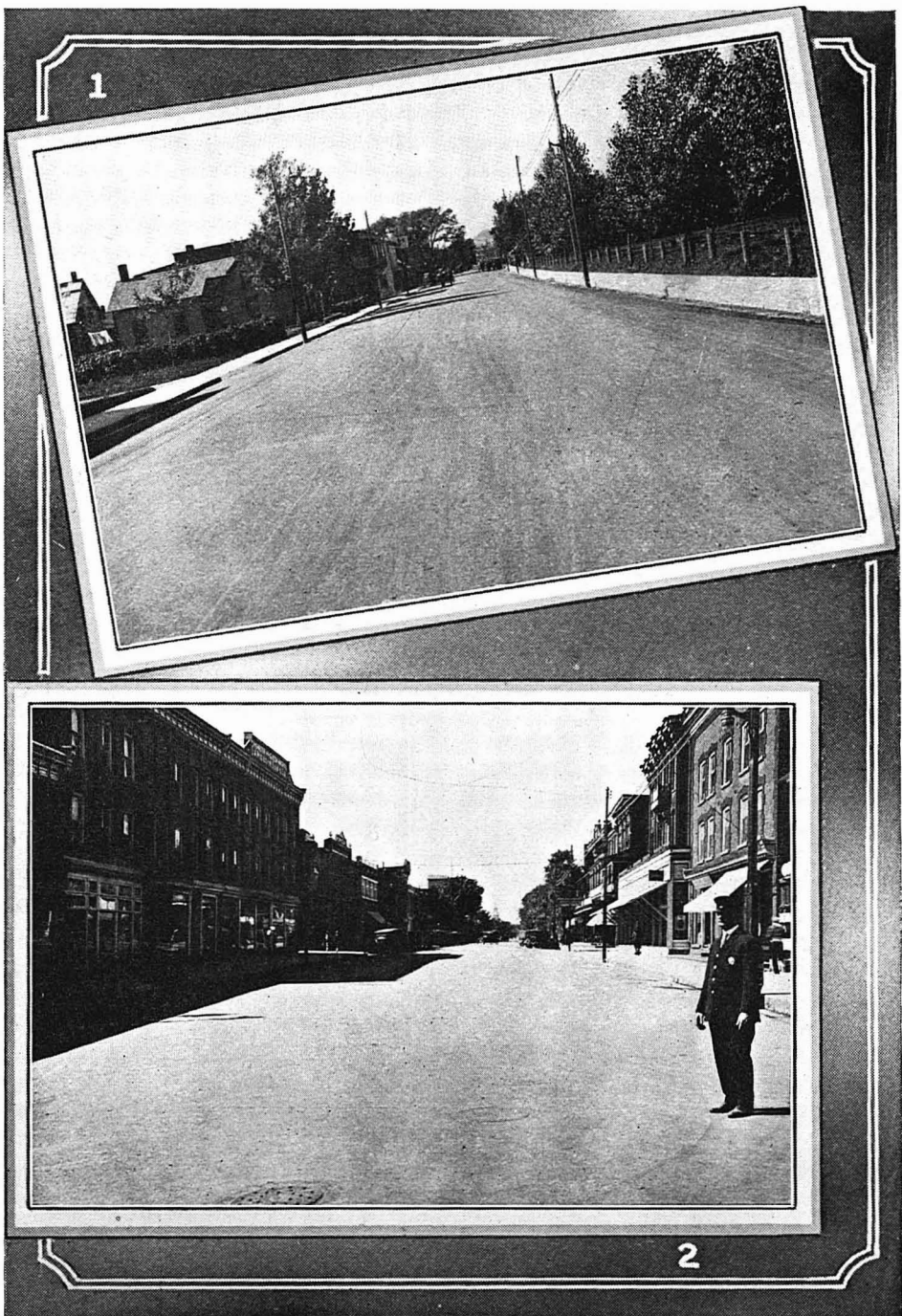
COMTÉ	MUNICIPALITÉ	Nature du pont	Portée, Hauteur et largeur
COUNTY	MUNICIPALITY	Nature of the bridge	Span, Height and Width
ST-HYACINTHE	St-Hyacinthe-le-Confes- seur, p.	Béton—Concrete	8' x 8' x 54'
	St-Denis, p.	Bois—Wood	18' x 9' x 22'
	St-Denis, p.	Bois—Wood	22' x 8' x 20'
	La Présentation, p.	Bois—Wood	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'amiésite 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

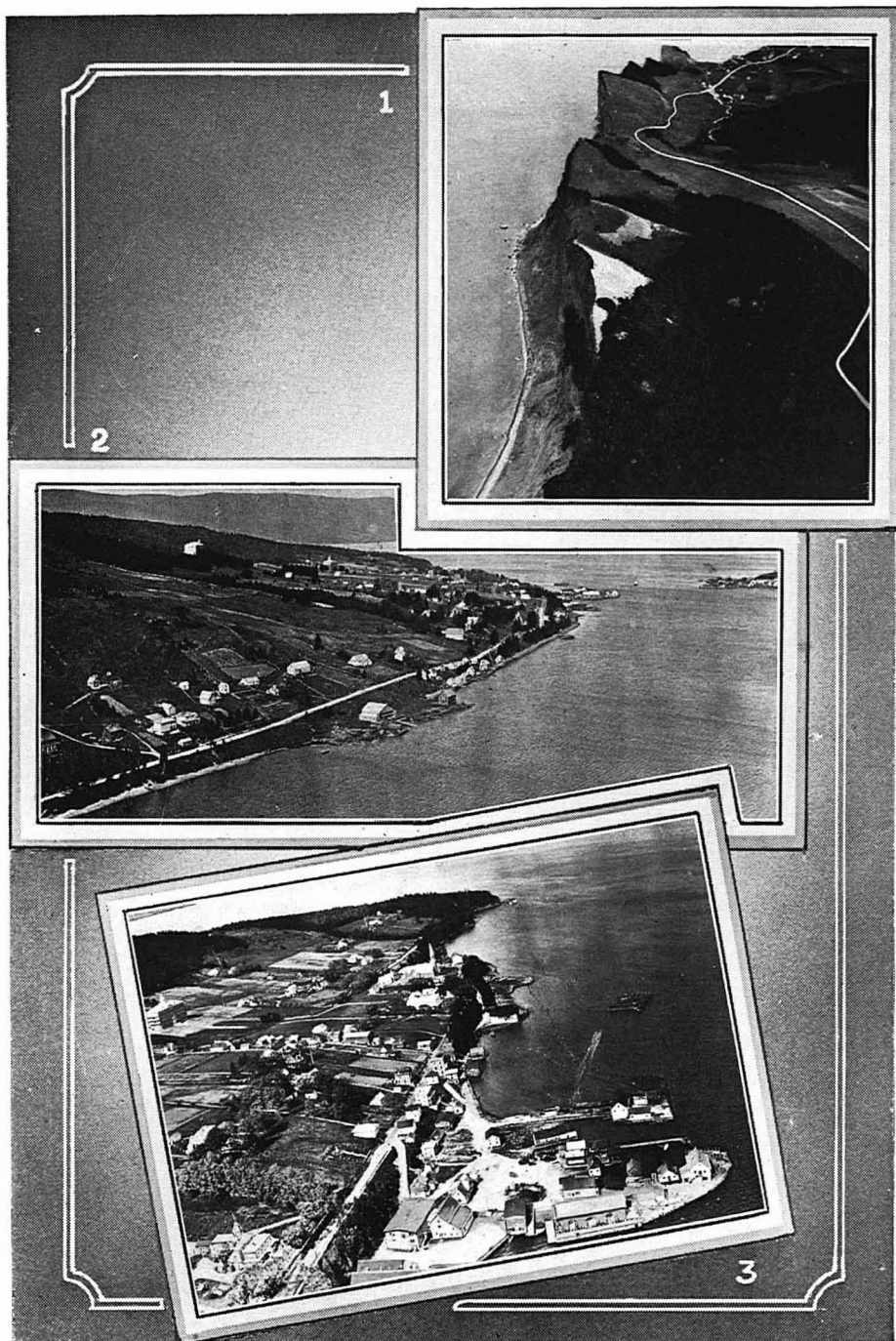
SIGNAUX SYMBOLIQUES DE DANGER ET DE DIRECTION POSÉS SUR LES GRANDES ROUTES DEPUIS 1924

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-Sherbrooke.....	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-Sherbrooke.....	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-Rougemont.....	...	...	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.

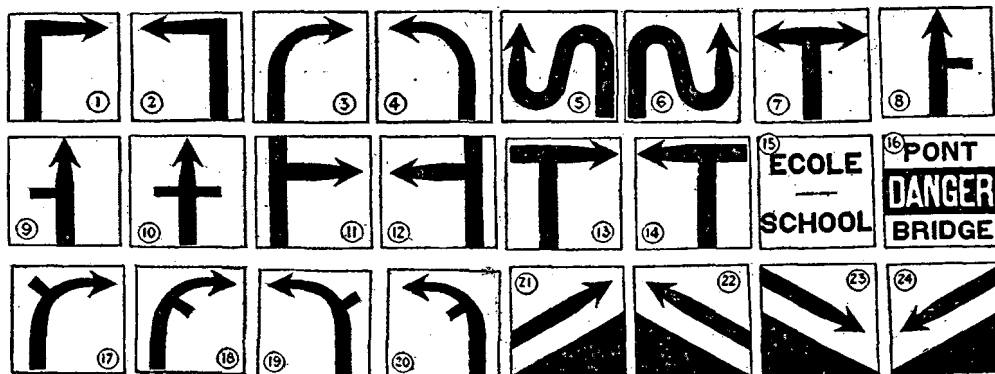
1. The cliff of Percé, county of Gaspé; 2. The Matapédia-Gaspé Highway entering Gaspé village; 3. View of Gaspé, showing the harbor in the foreground.

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
Iverville-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-Hemming- ford.....			4	4	4	4	1	2	2	4		2		2	16										45
Vaudreuil-Pointe-For- tune.....		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

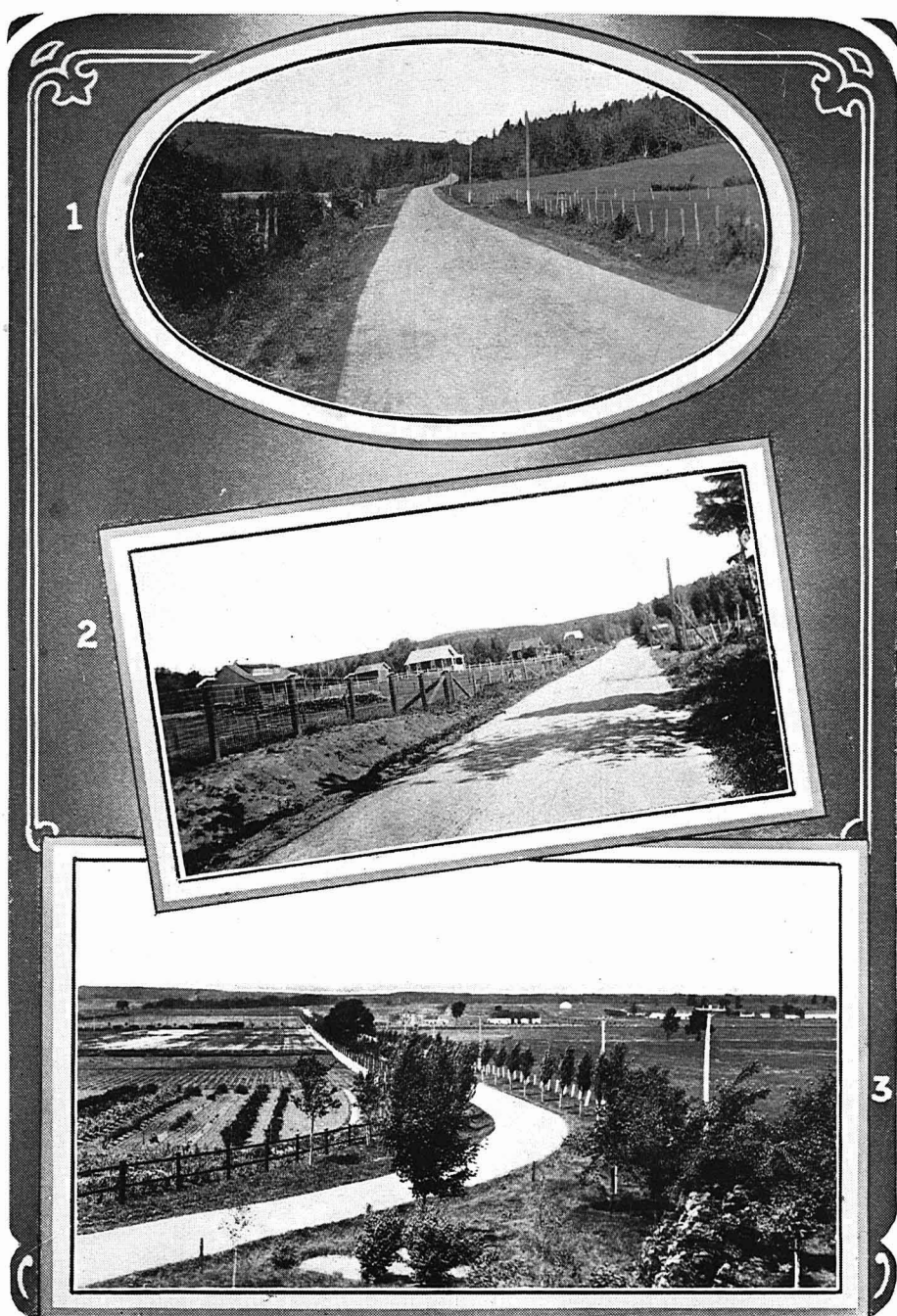
ROUVILLE.....	Richelieu, v.....	Peuplier—Poplar.....	18
	Richelieu, v.....	Orme—Elm.....	19
	Notre-Dame-de-Bonsecours..	Peuplier—Poplar.....	16
	Notre-Dame-de-Bonsecours..	Orme—Elm.....	16
	Ste.Marie-de-Monnoir.....	Peuplier—Poplar.....	78
	Ste.Marie-de-Monnoir.....	Orme—Elm.....	77
	Marieville, ville (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-MAURICE.....	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-Émélie, 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
L'ISLET	Trois-Pistoles, p	Bouleau—White-Birch	100
	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 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

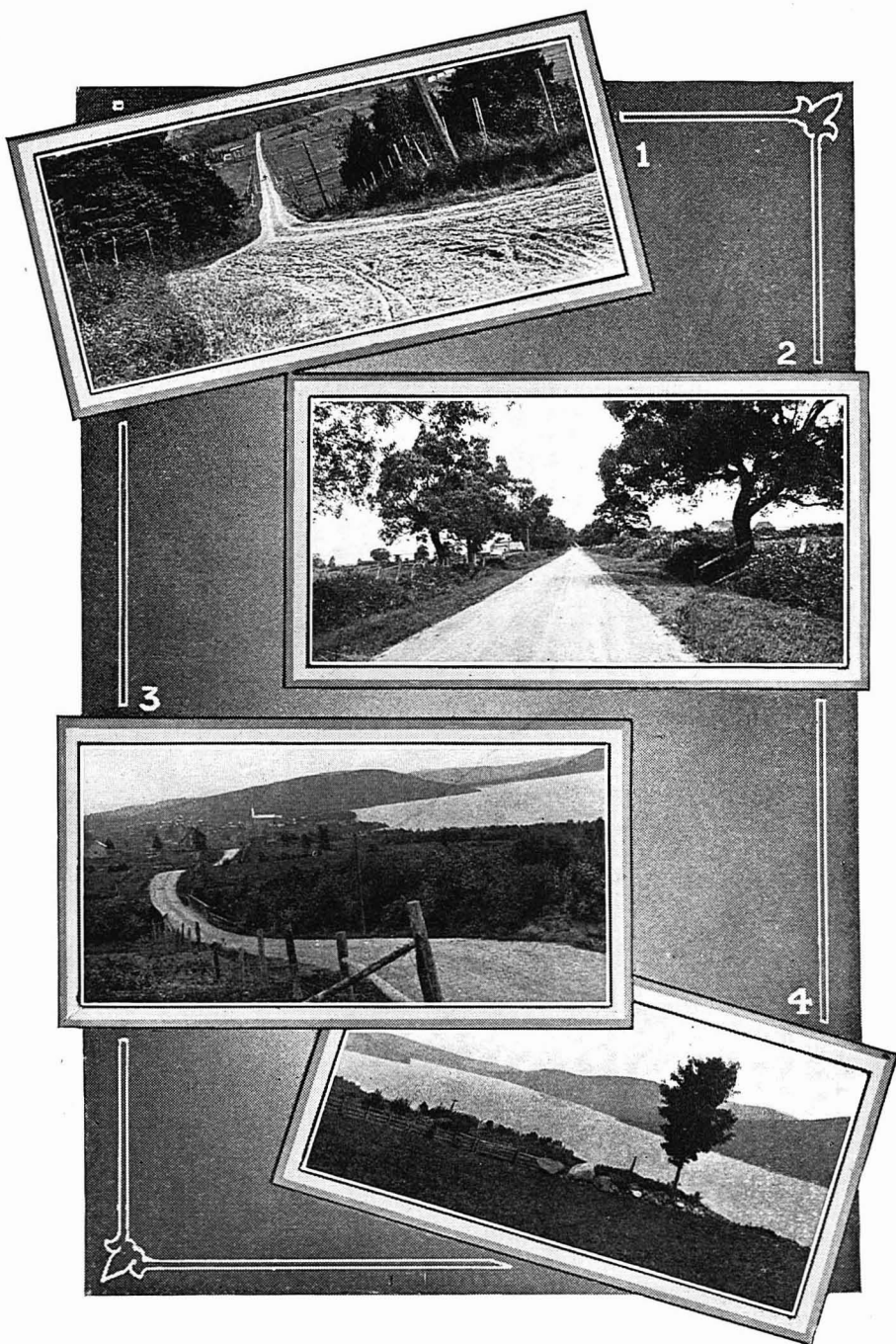
MONTREAL-OTTAWA via Hull

DEUX-MONTAGNES.	St-Hermas, p.	Peuplier—Poplar.	45
ARGENTÉUIL.....	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
	Ascot, c. (township).....	Chêne—Oak.....	44
COMPTON.....	Ascot, c. (township).....	Peuplier—Poplar.....	120
	Waterville, v.....	Peuplier—Poplar.....	90
	Waterville, v.....	Érable—Maple.....	36
	Waterville, v.....	Chêne—Oak.....	37
	Waterville, v.....	Pommier—Apple-tree..	135
	Waterville, v.....	Pin—Pine.....	195
QUÉBEC-ST-SIMÉON			
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	MUNICIPALITÉ	Variétés d'arbres	Nombre d'arbres plantés
COUNTY	MUNICIPALITY	Kind of trees	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-Présentation-d'Almaville, p.	Peuplier—Poplar	195
	Notre-Dame-de-la-Présentation-d'Almaville, p.	Orme—Elm.	110
	Notre-Dame-de-la-Présentation-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. Chemin gravelé allant à Mont-Carmel, Kamouraska; 2. Chemin du bord de l'eau à Rivière-Ouelle; 3. Route St-Alexandre-Fort Kent à St-Eluthère; 4. Le lac Pohénégamook à St-Eluthère.

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.

COMTE 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.....	St-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
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	MUNICIPALITÉ	Variétés d'arbres	Nombre d'arbres plantés
COUNTY	MUNICIPALITY	Kind of trees	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-Ubalde, v.....	Érable—Maple.....	162
	St-Ubalde, v.....	Hêtre—Beech.....	29
	St-Ubalde, 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

COMTE 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

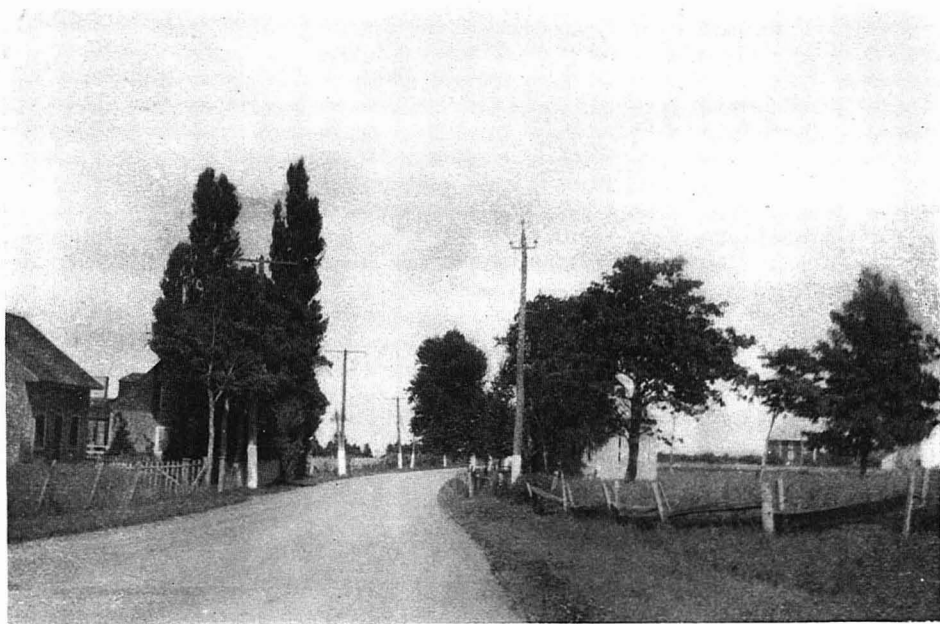
Summary of trees planted since 1922 on main and secondary highways

ROUTE HIGHWAY	Année Year	Nombre 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—Annville.....	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-Neuville, 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 Junction.....	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
Franç Repos.....	Mde Dubé.....	St-Faustin.....	12 mai—May
Painchaud.....	Geo. Painchaud..	Lac Saguay.....	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.....	Johnny 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

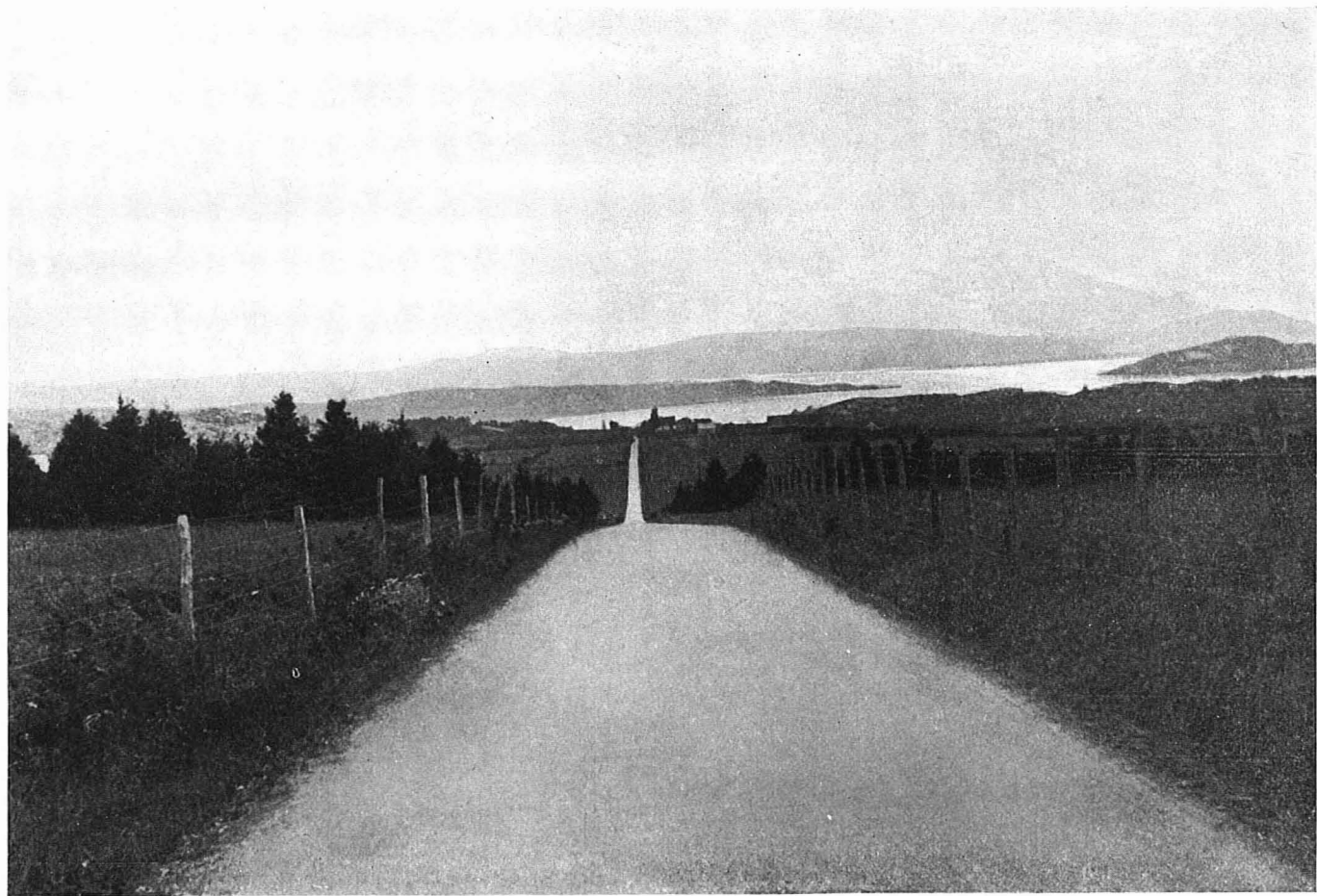
KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1927	
	1926	1927	Absolute	As regards total traffic
Autobuses	11 or 27.8%	11 or 23.9%	0.0%	-1.1%
Heavy trucks	25 " 72.2%	35 " 76.1%	40.0%	+1.1%
	36 or 100.0%	46 or 100.0%	40.0%	

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%	

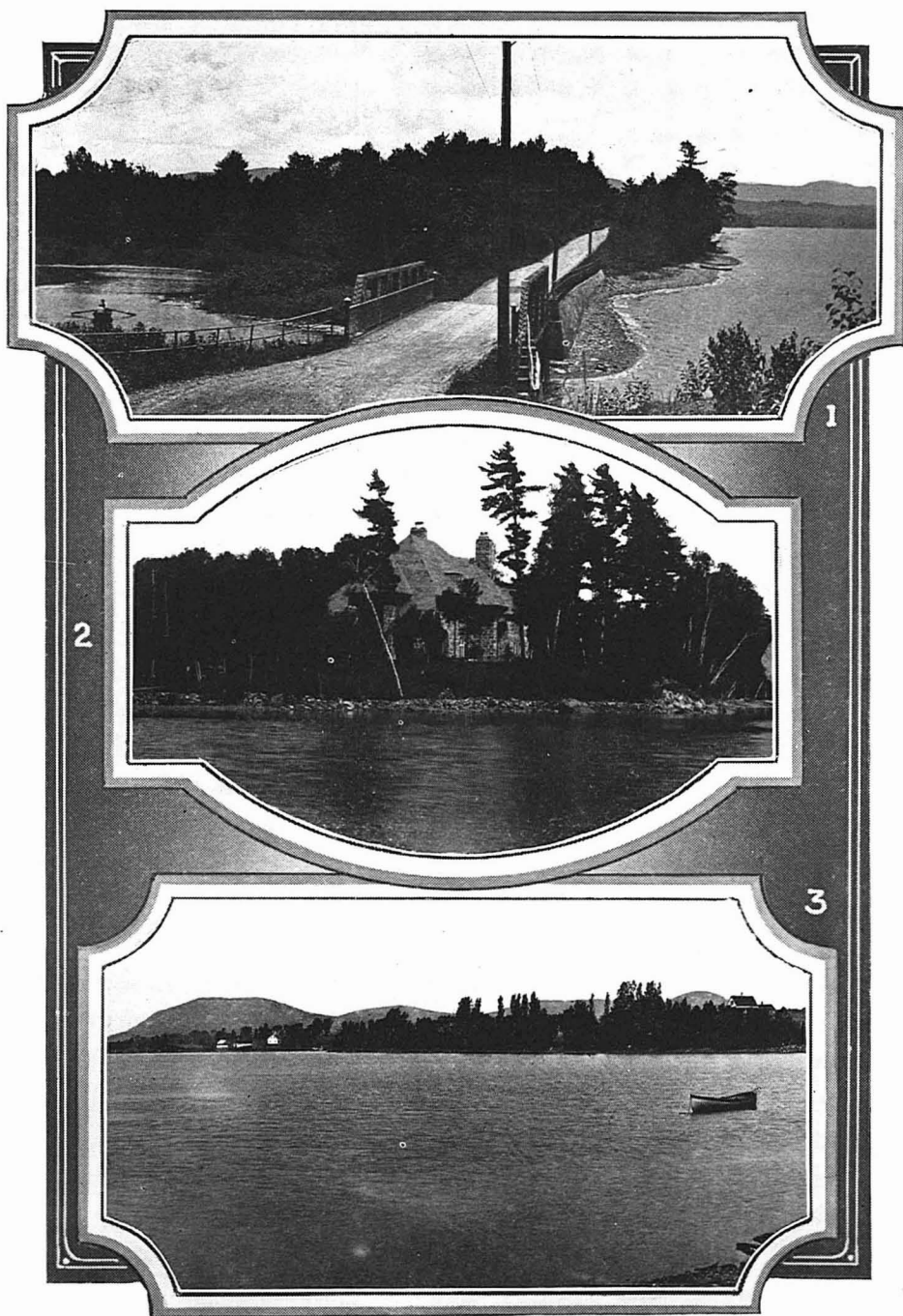
Motor Vehicles and Horse-drawn Vehicles as compared with Total Traffic

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

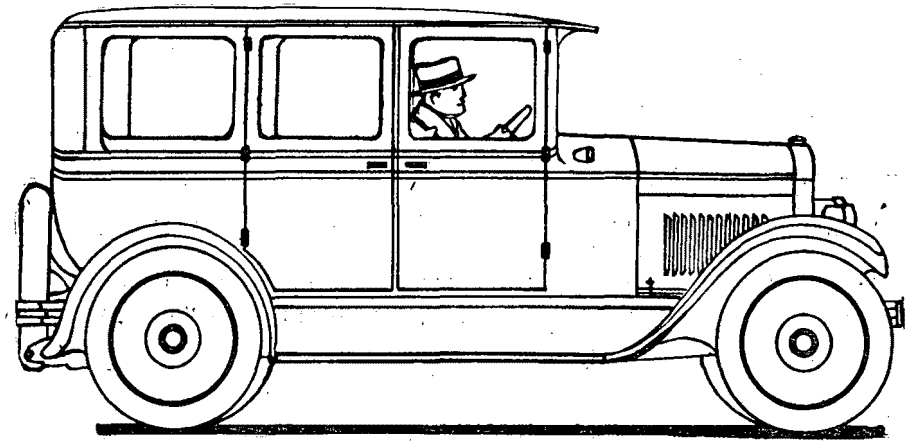
TRAFFIC CENSUS

Analyse de la circulation sur
51 grandes routes 1927

Analysis of Traffic on
51 Main Highways

Circulation moyenne journalière 1006 véhicules

Total average daily traffic 1006 vehicles



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



793=78.8%

CAMIONS = 7.5%
TRUCKS

95=9.5%

118=11.7%

AUTOMOBILES DE PROMENADE - TOURING CARS

AUTOBUS = 1.1%
AUTOBUSSES

VOITURES SIMPLES = 10.0%
ONE-HORSE CARTS

Québec 57.5%
Etats-Unis - United States 14.1%

MOTOCYCLETTES = 0.8%
MOTORCYCLES

VOITURES DOUBLES = 1.7%
TEAMS

Autres provinces - Other Provinces 7.3%

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 •

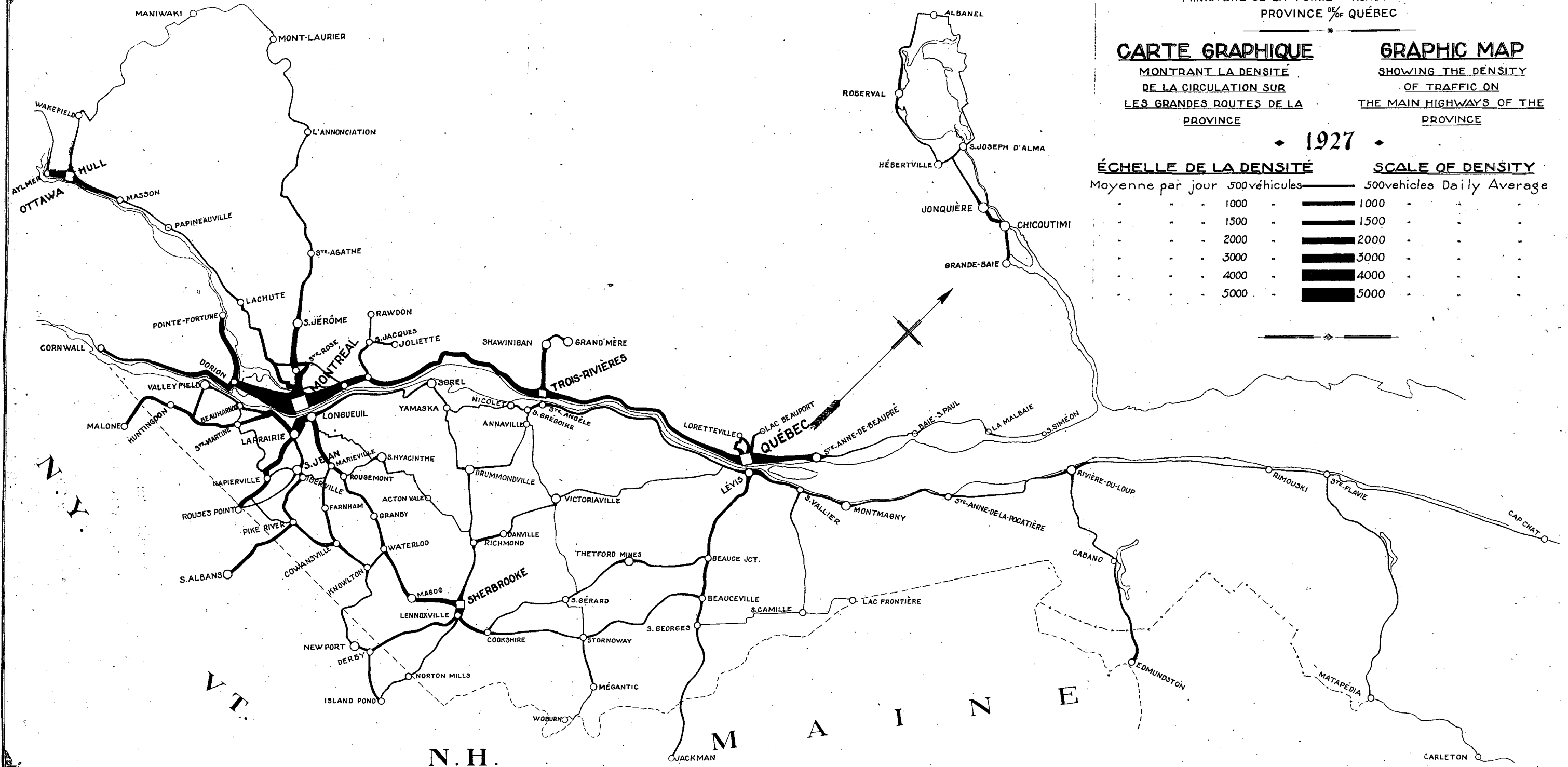
ÉCHELLE DE LA DENSITÉ

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-Sté-Anne, Lévis-Jackman

Circulation moyenne journalière

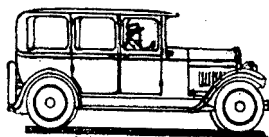
Average Daily Traffic

QUÉBEC

ÉTATS-UNIS
UNITED STATES

AUTRES PROVINCES
OTHER PROVINCES

1923



766-64.8%

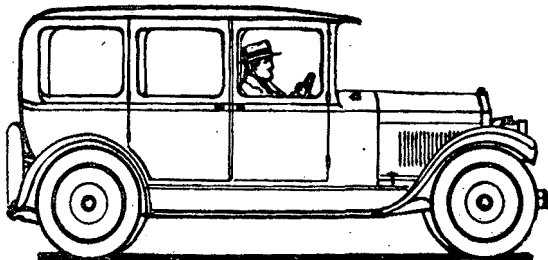


364-30.8%

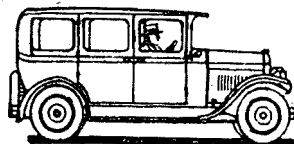


52-4.4%

1927



1574-61%



849-33%



159-6%

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION

1927

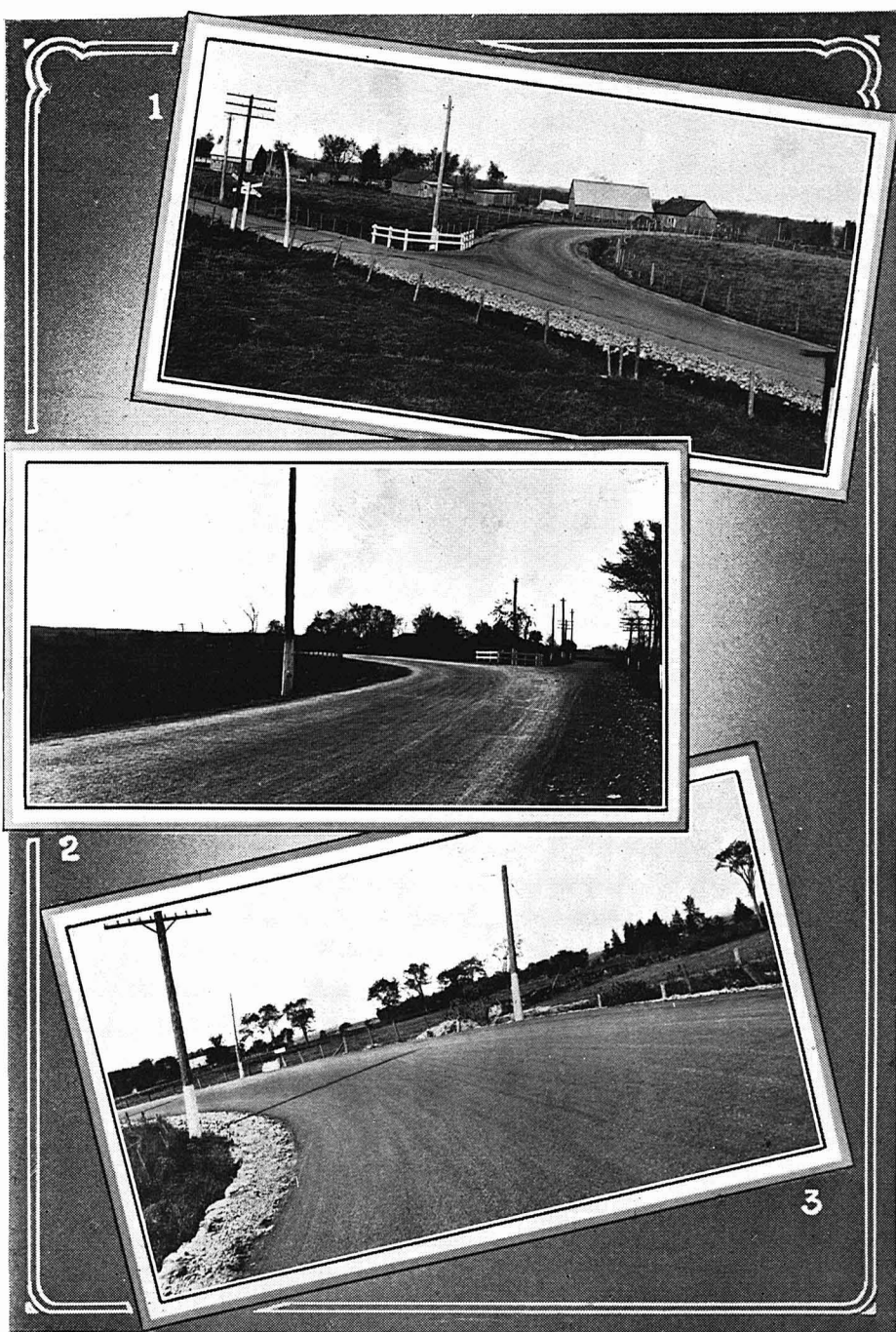
Du lundi matin, 1er août au dimanche
soir, 7 aoûtMoyenne journalière de circulation
observée sur chaque route durant les
sept jours du recensement, comparée
avec la moyenne observée en 1926.

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	



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 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			
10 Lévis-Sher- brooke.	1926	212	2	49	2	15	1	65	346	%
	1927	454	12	74	1	27	3	111	682	97
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-Ed- munston.	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				Total	Pourcent. de l'augmentation — Percentage of increase
		Québec	Autres Provinces — Other Provinces	États-Unis — United States	Autobus	Camions — Trucks	Motocyclettes — Motorcycles	Voitures à traction animale — Horse drawn Vehicles		
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-Ste- Anne-des- Monts.....	1926	129	3	2	3	5	0.14	85	227	5
	1927	149	4	2	2	5	0.50	76	239	
Ormistown-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-Beloil via Montée Sabourin....	1926	277	1	13	3	44	4	12	354	19
	1927	325	9	9	1	57	4	15	420	

[illegible]



MONTREAL-MONT-LAURIER—St-Jérôme
Revêtement en macurban posé en 1927 **Macurban pavement laid in 1927**

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION

1927

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

1927

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			Voitures à traction animale — Horse drawn Vehicles	Total
	Québec	Autres Provinces — Other Provinces	États-Unis — U.S.	Auto-bus — Auto-buses	Camions — Trucks	Moto-cyclettes — Motor-cycles		

1. MONTRÉAL-SHERBROOKE

1. Longueuil, ville.....	10760	263	1484	189	1608	215	498	15017
2. Saint-Hubert, p.	8688	674	948	29	1131	143	262	11875
3. Marieville, ville.....	8312	242	1627	16	1004	115	1792	13108
4. Rougemont, v.	5539	124	1297	11	672	106	483	8232
5. Shefford, c.	5017	310	1584	1	328	26	468	7734
6. Orford, c.	8872	218	1174	30	670	51	894	11909
Total moyen (7 jours) }	7865	305	1352	46	902	109	733	11312
Total average (7 days) }								
Moyenne par jour. }								
Daily average.	1124	43	193	7	129	15	105	1616

2. QUÉBEC-MONTRÉAL

1. Laval-de-Montréal..	16094	512	5433	190	1893	446	621	25189
2. Charlemagne.	12230	664	4198	165	1358	272	667	19554
3. Yamachiche, p.	4464	449	3674	108	407	72	1036	10210
4. Batiscan, p.	3339	630	3481	88	239	106	434	8317
5. Ancienne-Lorette, p.	7668	467	3958	56	827	153	1142	14271
Total moyen (7 jours) }	8759	544	4149	122	944	210	780	15508
Average total (7 days) }								
Moyenne par jour. }								
Daily average.	1251	78	593	17	135	30	111	2215

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		

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)	3411	52	347	142	343	70	625	4990
Moyenne par jour Daily average.	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)	5350	188	1745	22	795	49	1463	9612
Moyenne par jour Daily average.	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)	1544	29	1129	14	130	13	531	3390
Moyenne par jour Daily average.	221	4	161	2	18	2	76	484

6. LÉVIS-RIMOUSKI

1. Béaumont.	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)	2777	228	455	45	217	52	1103	4877
Moyenne par jour Daily average.	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	États- Unis	Auto- bus	Ca- mions	Moto- cyclet- tes		
		Other Prov- inces	U.S.	Auto- buses	Trucks	Motor- cycles		

7. BEAUCEVILLE-SHERBROOKE

1. Beauceville.	2850	10	303	3	124	9	1531	4830
2. Winslow-sud.	1332	46	314	....	119	9	457	2277
3. Cookshire.	5437	64	1556	3	591	24	857	8532
4. Ascot.	5607	90	1674	3	626	24	689	8713
Total moyen (7 jours) }	3806	53	962	2	365	17	883	6088
Average total (7 days) }								
Moyenne par jour.	544	8	137	0.3	52	2.7	126	870
Daily average.								

8. MONTREAL-OTTAWA via HULL

1. Ste-Rose, p.	8707	468	108	239	1141	167	153	10983
2. Canton Chatham.	2857	440	388	1	380	36	348	4450
3. Pointe-à-la-Gatineau	6249	5454	610	913	1939	113	1106	16384
Total moyen (7 jours) }	5938	2120	369	385	1153	105	536	10606
Average total (7 days) }								
Moyenne par jour.	848	303	53	55	165	15	76	1515
Daily average.								

9. EDOUARD VII

1. Laprairie, p., Pont Simard.	14814	218	9505	324	2541	291	1196	28889
2. Laprairie, p. Com- mune.	2720	88	7323	57	375	126	89	10778
3. St-Cyprien, p. Cn Douglas.	3145	359	7108	52	395	112	526	11697
Total moyen (7 jours) }	6893	222	7979	144	1104	176	604	17122
Average total (7 days) }								
Moyenne par jour.	985	32	1140	21	157	25	86	2446
Daily average.								

10. LÉVIS-SHERBROOKE

1. Saint-Nicolas.	447	12	178	0	48	1	96	782
2. Warwick, Canton.	2177	6	403	0	131	22	598	3337
3. Danville.	6851	163	583	6	432	23	1950	10008
4. Windsor, ville.	3258	145	910	20	145	30	451	4959
Total moyen (7 jours) }	3183	82	518	7	189	19	774	4772
Average total (7 days) }								
Moyenne par jour.	454	12	74	1	27	3	111	682
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.	États-Unis	Auto-bus	Camions	Motocyclettes		
		Other Provinces	U.S.	Auto-buses	Trucks	Motor-cycles		

11. MONTRÉAL-MONT-LAURIER

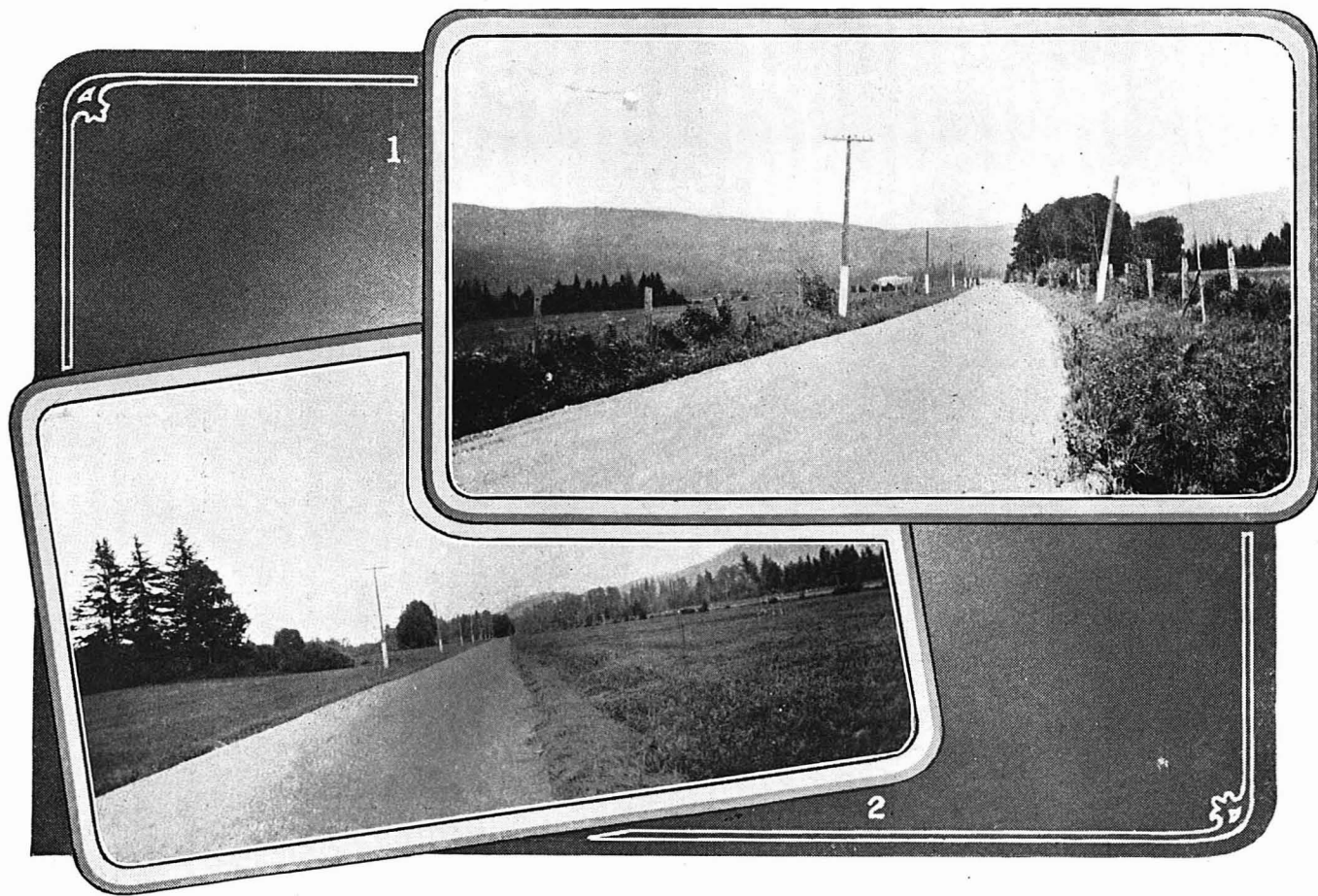
1. Ste-Rose, p., pont David.....	6844	131	124	126	803	79	104	8211
2. Ste-Rose, p., pont Bélair.....	10463	206	271	290	917	159	161	12467
3. Ste-Thérèse, p.....	8704	175	359	138	2031	128	581	12116
4. Piedmont, v.....	7890	368	289	71	510	165	562	9855
5. St-Faustin, p.....	2592	57	160	3	225	16	584	3637
6. 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-ROUEMONT

1. Rougemont, v.....	1786	15	257	4	212	11	142	2425
2. N.-D. de St-Hyacinthe.....	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 — Other Prov- inces	États- Unis — U.S.	Auto- bus — Auto- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cyclet- tes — Motor- cycles		

18. RIVIÈRE-DU-LOUP-EDMUNDSTON

1. Saint-Antoine,	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) } Average total (7 days) }	1177	397	385	14	83	28	964	3048
Moyenne par jour. } Daily average. }	168	57	55	2	11	4	138	435

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) } Average total (7 days) }	7113	123	470	103	660	132	1113	9714
Moyenne par jour. } Daily average. }	1016	17	67	15	94	19	159	1387

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) } Average total (7 days) }	5613	191	694	99	911	88	570	8166
Moyenne par jour. } Daily average. }	802	27	99	14	130	13	81	1166

21. JOLIETTE-ST-JACQUES

1. St-Jacques, v., Coin nord.	2787	18	78	62	267	17	1079	4308
Total moyen (7 jours) } Average total (7 days) }	2787	18	78	62	267	17	1079	4308
Moyenne par jour. } Daily average. }	398	3	11	9	38	2	154	615

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 . . .								
Daily average	414	7	345	6	50	4	177	1003

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	15694
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	6267	124	1108	10	491	23	8979
Moyenne par jour Daily average	895	18	158	1	70	4	1283

27. MONTRÉAL-TORONTO

1. Ville Dorval	39697	5834	8269	939	3309	376	59132
2. Dorion, ville	8560	4716	4514	25	1282	221	20039
3. Côteau Landing	3760	1651	3458	54	318	55	9622
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	17339	4067	5414	339	1636	217	29598
Moyenne par jour Daily average	2477	581	773	48	234	31	4228

28. IBERVILLE-ST-ALBANS

1. Iberville, ville	4470	43	1826	36	487	75	7686
2. Phillipsburg, v.	3648	33	4347	395	92	297	8812
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	4059	38	3087	18	442	83	8250
Moyenne par jour Daily average	580	5	441	3	63	12	1179

30. HULL-WAKEFIELD

1. Chelsea, v.	1166	2894	155	170	817	53	5408
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	1166	2894	155	170	817	53	5408
Moyenne par jour Daily average	167	413	22	24	117	8	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 Prov- inces	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) Average total (7 days)	1496	153	96	8	71	4	534	2362
Moyenne par jour.... Daily average.....	214	22	14	1	10	0.6	76	338

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) Average total (7 days)	1004	5	141	4	110	5	691	1960
Moyenne par jour.... Daily average.....	143	0.7	20	0.50	15	0.7	99	280

33. RAWDON-L'ASSOMPTION

1. Saint-Jacques, v....	5472	22	102	61	472	101	2463	8693
Total moyen (7 jours) Average, total (7 days)	5472	22	102	61	472	101	2463	8693
Moyenne par jour.... Daily average.....	782	3	14	9	67	15	352	1241

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) Average total (7 days)	674	13	125	0.5	34.5	5	268	1120
Moyenne par jour.... Daily average.....	96	2	18	0.07	5	0.7	38	160

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) Average total (7 days)	2809	72	73	24	416	61	232	3687
Moyenne par jour.... Daily average.....	401	10	11	3	60	8	33	526

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....								
Daily average.....	218	8	59	0.5	64	3	119	472

37. DRUMMONDVILLE-ANNAVILLE

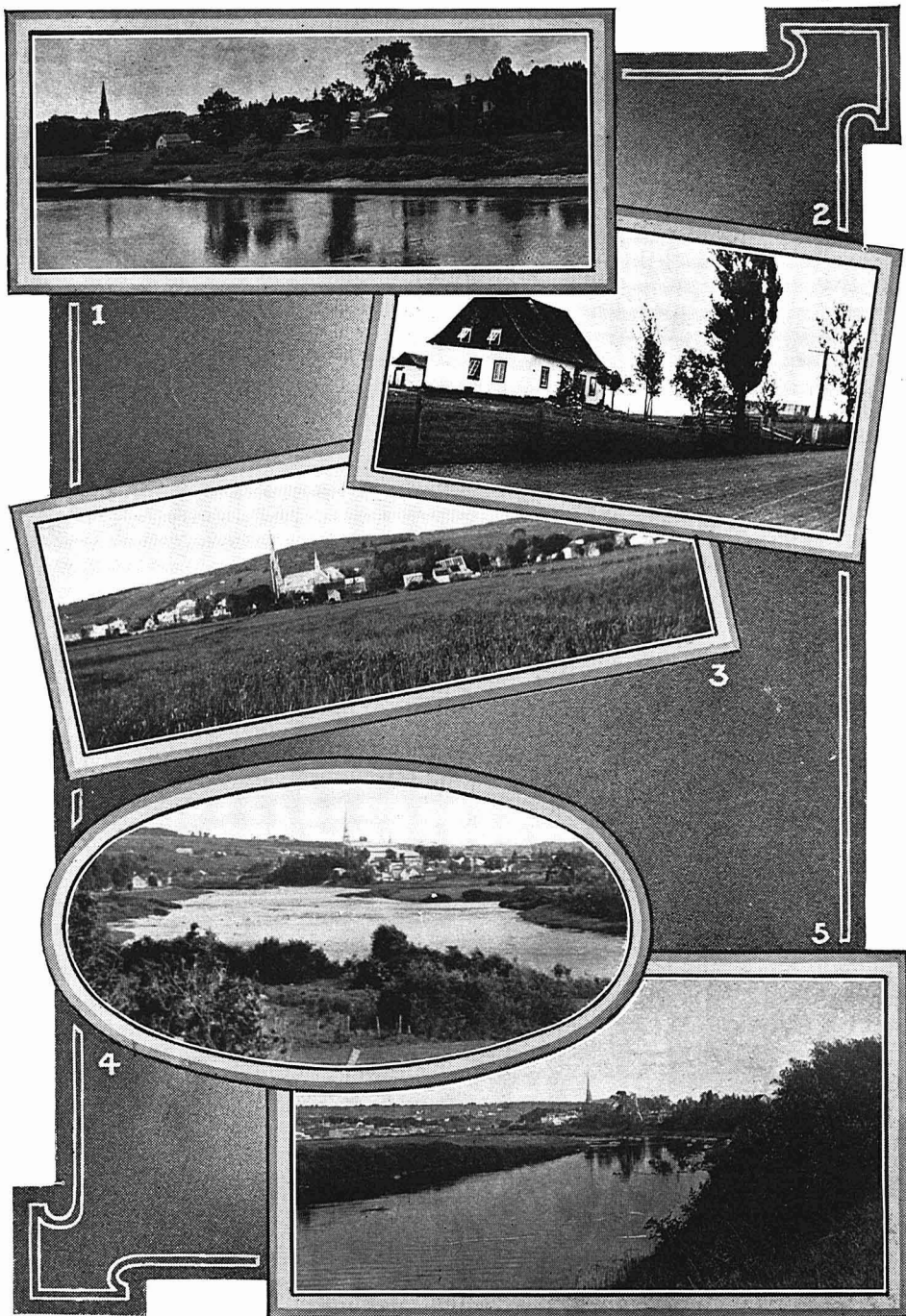
1. Drummondville....	3240	19	321	46	229	47	1590	5492
2. Annville, v.....	1141	6	213	29	47	23	353	1812
Total moyen (7 jours)	2191	12	267	38	138	35	971	3652
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....								
Daily average.....	313	2	38	5	20	5	139	522

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....								
Daily average.....	349	16	263	0.1	28	4	35	695

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....								
Daily average.....	510	12	78	2	41	4	67	714



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. Annville, 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.	Autobus — Auto-buses	Camions — Trucks	Motocyclettes — Motor-cycles		
1	1	1	1	1	1	1	1	1
2	2	2	2	2	2	2	2	2
3	3	3	3	3	3	3	3	3
4	4	4	4	4	4	4	4	4
5	5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6	6
7	7	7	7	7	7	7	7	7
8	8	8	8	8	8	8	8	8
9	9	9	9	9	9	9	9	9
10	10	10	10	10	10	10	10	10
11	11	11	11	11	11	11	11	11
12	12	12	12	12	12	12	12	12
13	13	13	13	13	13	13	13	13
14	14	14	14	14	14	14	14	14
15	15	15	15	15	15	15	15	15
16	16	16	16	16	16	16	16	16
17	17	17	17	17	17	17	17	17
18	18	18	18	18	18	18	18	18
19	19	19	19	19	19	19	19	19
20	20	20	20	20	20	20	20	20
21	21	21	21	21	21	21	21	21
22	22	22	22	22	22	22	22	22
23	23	23	23	23	23	23	23	23
24	24	24	24	24	24	24	24	24
25	25	25	25	25	25	25	25	25
26	26	26	26	26	26	26	26	26
27	27	27	27	27	27	27	27	27
28	28	28	28	28	28	28	28	28
29	29	29	29	29	29	29	29	29
30	30	30	30	30	30	30	30	30
31	31	31	31	31	31	31	31	31
32	32	32	32	32	32	32	32	32
33	33	33	33	33	33	33	33	33
34	34	34	34	34	34	34	34	34
35	35	35	35	35	35	35	35	35
36	36	36	36	36	36	36	36	36
37	37	37	37	37	37	37	37	37
38	38	38	38	38	38	38	38	38
39	39	39	39	39	39	39	39	39
40	40	40	40	40	40	40	40	40
41	41	41	41	41	41	41	41	41
42	42	42	42	42	42	42	42	42
43	43	43	43	43	43	43	43	43
44	44	44	44	44	44	44	44	44
45	45	45	45	45	45	45	45	45
46	46	46	46	46	46	46	46	46
47	47	47	47	47	47	47	47	47
48	48	48	48	48	48	48	48	48
49	49	49	49	49	49	49	49	49
50	50	50	50	50	50	50	50	50

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.								
Daily average.	1375	3	33	70	138	16	245	1880

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.								

MONTREAL-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....								
Daily average.....	141	4	4	0.3	9	1	18	173

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
Averate total (7 days)								
Moyenne par jour....								
Daily average.....	738	15	55	1	71	3	226	1109

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 029 786