

CANQ
V0
100
1928

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. TAVELLE, QUÉBEC EST,
22E ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

288966

CANG
VO
100
1928

PROVINCE DE
QUÉBEC
PROVINCE

MINISTÈRE DE LA VOIRIE

ROADS DEPARTMENT

RAPPORT DE
1928
REPORT

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



QUÉBEC
IMPRIMÉ PAR—PRINTED BY
L'imprimeur de Sa Majesté le Roi—The Printer to His Majesty the King
1928

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 1928.

Respectueusement soumis,

J. L. PERRON,

Ministre de la voirie

QUÉBEC, 8 janvier 1929

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 1928.

Respectfully submitted,

J. L. PERRON,

Minister of Roads

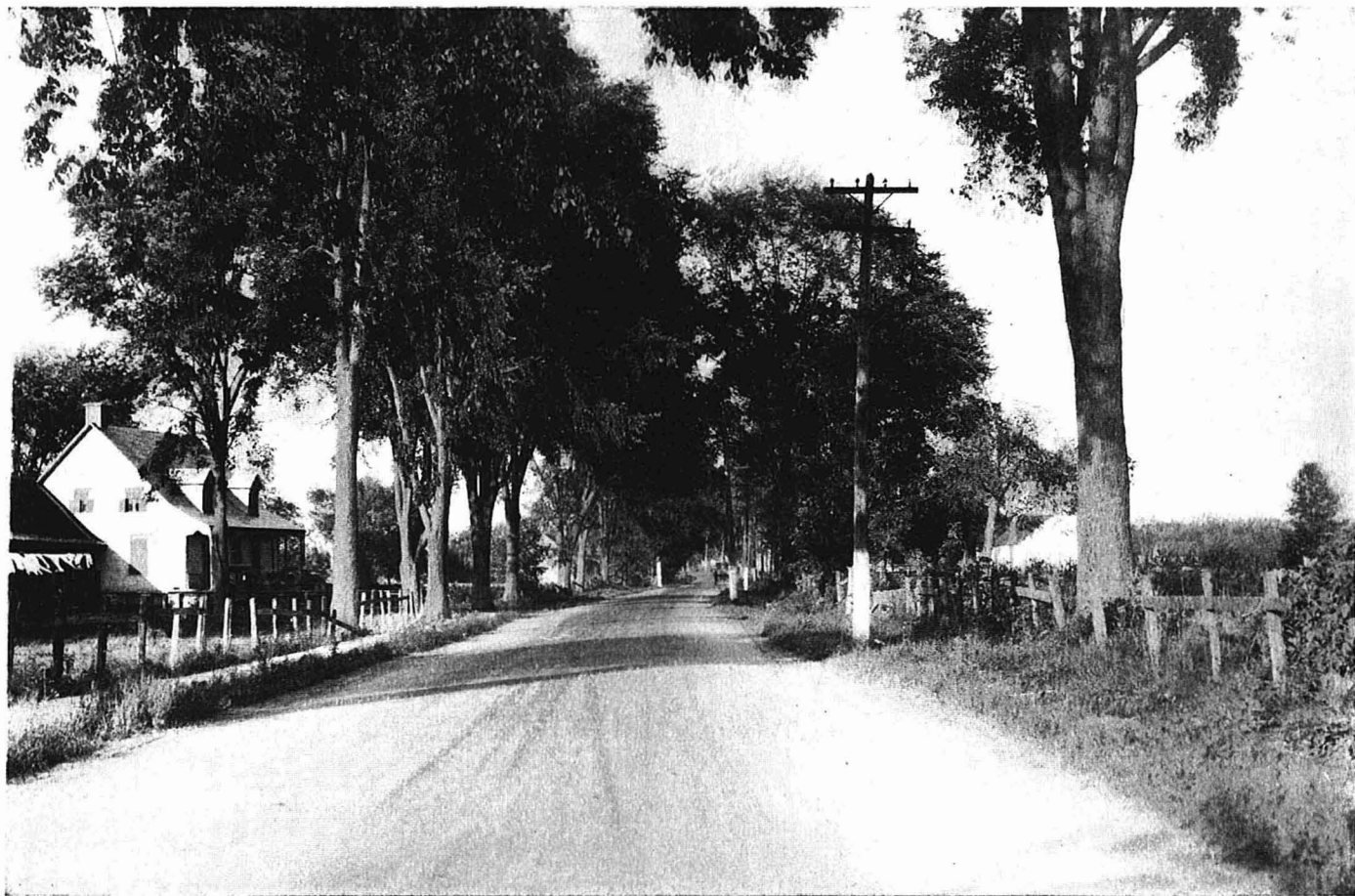
QUEBEC, January 8, 1929

TABLE DES MATIÈRES

	page
Chapitre I—Revue de l'année.....	7
Chapitre II—Sommaire des travaux de 1928.....	54
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.....	56
Chapitre IV—Etat de construction du réseau des grandes routes (ancien réseau, additions, et nouveau réseau suivant nouvelle nomenclature et nouveau numérotage).....	63
Chapitre V—Entretien des routes provinciales et régionales en 1928.....	68
Chapitre VI—Entretien des chemins aux frais du gouvernement.....	71
Chapitre VII—Revêtements permanents construits en 1928.....	113
Chapitre VIII—Elimination et amélioration de traverses à niveau et d'angles droits, amélioration des courbes dangereuses, redresse- ments, etc.....	117
Chapitre IX—Construction des grandes routes.....	128
Chapitre X—Construction des chemins municipaux avec subventions du gouvernement.....	135
Chapitre XI—Construction des chemins municipaux sans subventions du gouvernement.....	148
Chapitre XII—Amélioration des chemins de terre.....	154
Chapitre XIII—Construction de ponts et ponceaux.....	157
Chapitre XIV—Signaux routiers.....	162
Chapitre XV—Plantations d'arbres.....	167
Chapitre XVI—Liste des hôtels visités par les conférencières du département	178
Chapitre XVII—Recensement de la circulation.....	181

CONTENTS

	page
Chapter I—Review of the Year.....	7
Chapter II—Summary of the work of 1928.....	55
Chapter III—Statistics and charts regarding road construction and main- tenance, motor vehicles registered in the Province of Que- bec, and American tourist traffic.....	56
Chapter IV—Progress of construction on the Main Highway System (former system, new highways added in 1928, and new system as reclassified.	63
Chapter V—Maintenance of Provincial and Regional Highways.....	68
Chapter VI—Maintenance at the Government's expense.....	71
Chapter VII—Permanent pavements constructed in 1928.....	113
Chapter VIII—Elimination and improvement of railroad level crossings and right angles, improvement of dangerous curves, straighten- ing, etc.	117
Chapter IX—Construction of Main Highways.....	128
Chapter X—Construction of municipal roads with subsidies from the Government.....	135
Chapter XI—Construction of municipal roads without subsidies from the Government.....	148
Chapter XII—Improvement of earth roads.....	154
Chapter XIII—Construction of bridges and culverts.....	157
Chapter XIV—Road signs.....	162
Chapter XV—Plantation of trees.....	167
Chapter XVI—List of hotels visited by the Department's expert lecturers..	178
Chapter XVII—Traffic census.....	181



Tour de l'île de Montréal

Ste-Geneviève

Around the Island of Montreal

REVUE DE L'ANNÉE

REVIEW OF THE YEAR

CHAPITRE I

REVUE DE L'ANNÉE 1928

L'évolution de notre voirie vers les pavages permanents accélère sa marche. Les progrès constants de la circulation nécessitent une mise à point correspondante des grandes artères de la province. Le gravier doit céder la place aux pavages plus durables et exempts de poussière. Les vieux macadams doivent être remplacés par des revêtements de qualité supérieure. Les pavages doivent être élargis. Les angles droits, les courbes prononcées, les tournants masqués, doivent disparaître. L'alignement général doit être meilleur et le profil longitudinal plus régulier. En un mot, les routes doivent correspondre à l'évolution de la circulation et subir une transformation graduelle en prévision de la circulation future.

Sous ce rapport, notre voirie a atteint un tournant de son histoire. Le temps est venu où nous devons plus travailler exclusivement à l'entretien des routes déjà améliorées et à l'ouverture de nouvelles routes dans les districts éloignés, mais où nous devons consacrer une partie de nos efforts au perfectionnement des artères à grande circulation construites il y a dix ou quinze ans.

Le ministère de la voirie a préparé un programme de revêtements permanents pour la période de six ans comprise entre 1929 et 1934 inclusivement. On en trouvera les grandes lignes dans le présent rapport. L'exécution de ce programme exigera une dépense très considérable mais cette dépense sera plus que compensée à brève échéance par la diminution des frais d'entretien. Notre programme de revêtements, s'il est approuvé par la Législature, sera mis à exécution dès le printemps de 1929 et au cours des années suivantes.

Si la confection de pavages permanents et le meilleur aménagement des routes en vue de la circulation future constituent l'un des traits saillants de l'époque actuelle, l'entretien n'en reste pas moins la question dont l'importance prime tout le reste.

L'entretien est un problème qui, douze mois l'an, nous tient en haleine. Il est un problème toujours actuel. Ce problème se présente sous deux aspects bien distincts : efficacité et économie.

Nous avons, en 1928, ajouté au-delà de 1,400 milles aux 7,800 milles de chemins améliorés que nous entretenions en 1927. Si nous en croyons les appréciations qui nous sont venues de toutes parts, nous avons, grâce au perfectionnement de nos méthodes et à la vigilance de notre personnel, amélioré sensiblement la qualité des routes dont l'entretien est à nos charges, et cela sans compromettre un instant l'économie des travaux.

A propos d'économie, il y a lieu de signaler immédiatement que l'entretien a coûté meilleur marché en 1928 qu'en 1927. Un seul fait en donnera une idée : la longueur des chemins à entretenir a augmenté de près de vingt pour cent tandis que notre personnel n'a augmenté que de dix pour cent.

Dans le domaine de la construction, 1928 a vu un véritable déploiement de nouvelles routes et l'ouverture de plusieurs nouveaux districts à la circulation automobile. Sous le rapport de la construction, les statistiques de fin d'année excèdent généralement nos prévisions. Il y a dix ans ou environ, la province construisait chaque année deux, trois ou quatre cents milles de chemins. Depuis quelques années, la construction annuelle atteint huit cents milles, mille milles, douze cents milles, et même au-delà.

CHAPTER I

REVIEW OF THE YEAR 1928

The evolution of our highway system towards permanent pavements is more and more marked. Steadily increasing traffic demands a corresponding improvement in the main arteries of the Province. Gravel must give way to dustless and more durable pavements. Old macadam pavements must be replaced by better surfaces. Pavements must be widened. Right angles, sharp curves and blind turns must go. Roads in general must be straightened out and their longitudinal profile must be more regular. In fine, roads must keep pace with increasing traffic and undergo a gradual transformation for future requirements.

In this connection, our road system has reached a turning point. The time has come when we can no longer be engaged merely in maintaining already improved roads, and in constructing new ones in remote districts. We must devote much of our efforts to perfecting main arteries constructed ten or fifteen years ago.

The Roads Department has prepared a programme for permanent resurfacings, covering a period of six years, from 1929 to 1934 inclusive. The principal items are mentioned in this report. The carrying out of this programme will call for very considerable expenditure, which will, however, soon be more than compensated by a reduction in maintenance cost.

Our resurfacing programme, if it is approved by the Legislature, will be carried out in the spring of 1929, and during the following years.

If the construction of permanent pavements and the perfecting of main highways, in view of future traffic, are one of the outstanding features of the present time, maintenance still remains the great question of paramount importance.

Maintenance is a problem which holds our attention every month of the year. It is an ever-present problem and appears under two very distinct aspects: effectiveness and economy.

In 1928, we added over 1,400 miles to the 7,800 miles of improved roads which we maintained in 1927. Judging from the general appreciation, our improved methods and the vigilance of our staff have markedly increased the quality of the roads which we maintained, without raising the expense of the work.

As to economy, be it observed that maintenance cost less in 1928 than in 1927. One example will suffice: the length of roads to maintain increased almost twenty per cent, while our staff increased only ten per cent.

As regards construction, 1928 saw a network of new roads and several new districts opened to motor traffic. The construction statistics at the end of the year generally exceed our expectations. Ten years ago, or so, the Province constructed two, three or four hundred miles of roads every year. For several years the yearly construction has reached eight hundred, one thousand, twelve hundred miles and more.

Une fois de plus, la température a travaillé contre nous. Nous n'espérons pas ne pas avoir à subir les suites des inondations désastreuses de novembre 1927; mais au moins comptons-nous être quittes ensuite. Malheureusement le printemps de 1928 a renchéri sur l'automne de 1927. La température a de nouveau apporté dans notre travail et dans nos budgets une perturbation imprévue, et que nous avons dû surmonter.

Malgré tout cela, l'année 1928 continue la série des années de succès pour la voirie. Quelque domaine que l'on étudie: entretien, construction, tourisme, les faits et les statistiques démontrent un progrès remarquable.

Avant de passer en revue les opérations de l'année, nous signalerons les modifications très importantes apportées au réseau des grandes routes de la province aux points de vue nomenclature et numérotage. Le présent rapport donne une idée aussi exacte et aussi complète que possible des changements effectués, lesquels deviendront en vigueur le premier janvier 1929. Ces changements auront l'avantage de simplifier de beaucoup l'ancienne liste.

Enfin, le présent rapport sera le premier où l'on parlera d'entretien d'hiver. Les essais actuellement en cours diront s'il est possible de maintenir les routes ouvertes régulièrement à la circulation des automobiles durant l'hiver, si cet entretien peut être fait à un prix raisonnable, et si le volume de circulation justifie la dépense.

SITUATION ACTUELLE DE LA VOIRIE

L'inventaire général des chemins de la province, au 31 janvier 1928, a modifié sensiblement la longueur totale des chemins améliorés portée au rapport officiel de 1927. La chose, d'ailleurs, avait été prévue et expliquée. Elle se reproduira lors du prochain inventaire.

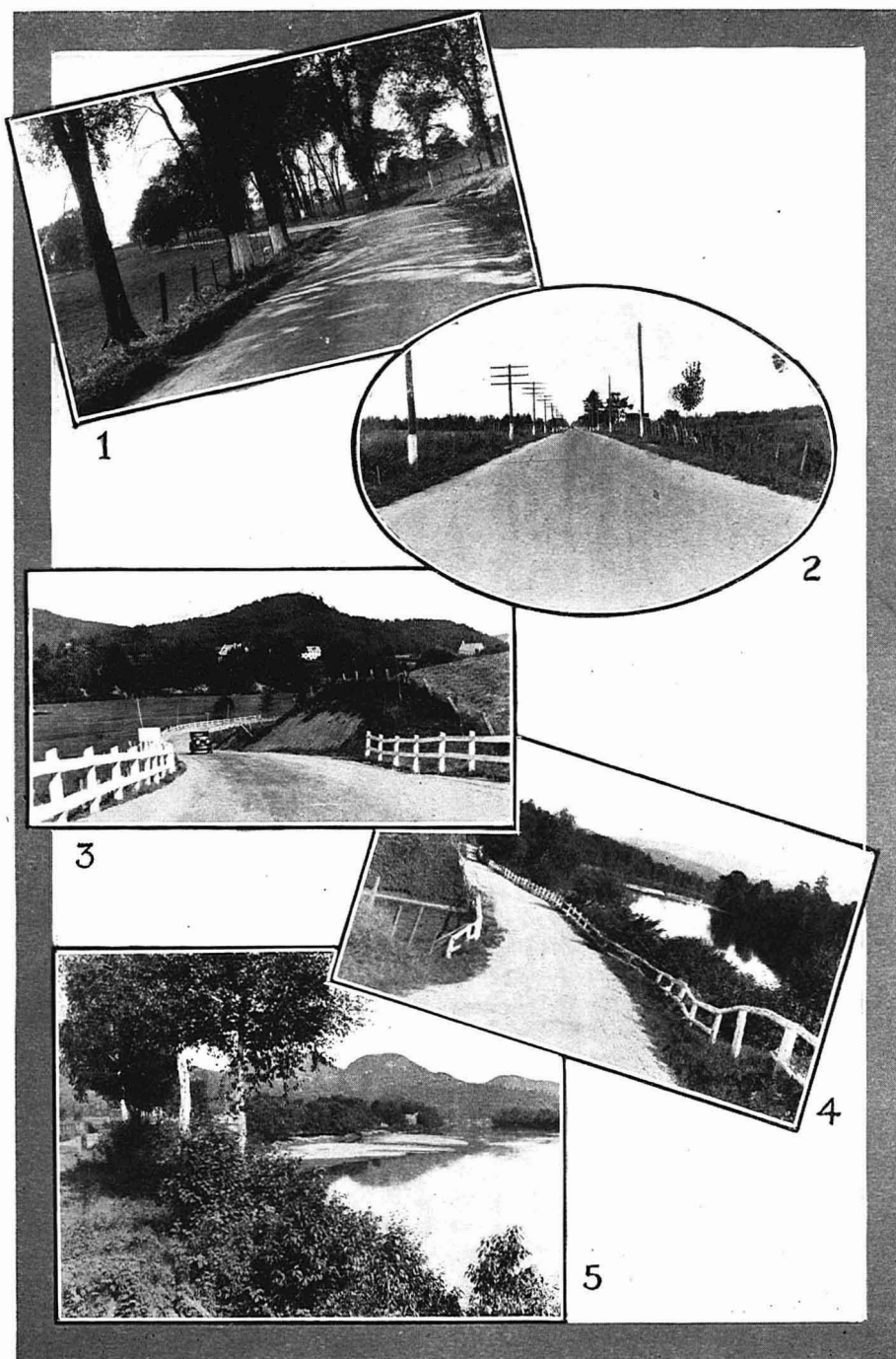
L'inventaire du 31 janvier 1928 donne les chiffres suivants:

Longueur totale des chemins ruraux	31,342 milles
Chemins de première classe	4,048 milles
Chemins de deuxième classe.....	9,123 milles
Chemins de troisième classe.....	18,171 milles
Longueur totale des chemins améliorés	9,548 milles

Pour fins de comparaison avec la liste des différents pavages donnée lors du rapport de 1927 et compilée d'après les rapports reçus des ingénieurs à cette fin, voici la classification finale des pavages à la clôture de l'année 1927.

Gravier.....	7,330 milles, soit	76.76%
Sable et glaise.....	325 " "	3.41%
Macadam.....	1,483 " "	15.54%
Macadam bitumineux.....	126 " "	1.32%
Béton de ciment.....	93 " "	0.97%
Béton bitumineux.....	191 " "	2.00%
Longueur totale	9,548 " "	100.00%

Les travaux énumérés dans le présent rapport portent à 10,531 milles la longueur totale des chemins améliorés de façon permanente, ce qui représente 33.5% de tous les chemins ruraux de la province. On trouvera à la suite du résumé des travaux de la saison, et suivant les données du rapport, la classification par pavages des chemins améliorés au premier décembre. Le prochain inventaire donnera les statistiques finales pour l'année.



MONTREAL-MONT-LAURIER

1 et 2. Ste-Thérèse; 3. Shawbridge; 4
et 5. Au nord de la Conception.

1 and 2. Ste. Thérèse; 3. Shawbridge; 4
and 5. North of La Conception.

Once more the weather was against us. We did not hope to avoid the results of the disastrous floods of 1927, but we trusted that our trials would end there. Unfortunately the spring of 1928 was worse than the autumn of 1927. The weather again upset our work and our budget, and we had to right matters.

In spite of all this, the year 1928 was another successful year for roads. Whatever we consider—maintenance, construction, tourist traffic—facts and statistics reveal remarkable progress.

Before reviewing the work of the year, we shall point out the very important changes made in the main highway system of the Province as to nomenclature and numbering. This report gives an idea as accurate and complete as possible of the changes made, which will become effective on the first of January, 1929, and will greatly simplify the former list.

Lastly, this report is the first to touch on winter maintenance. The experiment now being carried on will show if it is possible to keep roads open regularly in winter for motor traffic, if such maintenance can be effected at a reasonable figure, and if the volume of traffic justifies such expenditure.

PRESENT STATUS OF ROADS

The general inventory of the roads of the Province on January 31, 1928, has considerably changed the total length of improved roads mentioned in the Official Report for 1927. This had been foreseen and explained. It will recur in the next inventory.

The inventory for January 31, 1928, gives the following figures:

Total length of rural roads	31,342 miles
First class roads.....	4,048 miles
Second class roads.....	9,123 miles
Third class roads.....	18,171 miles
Total length of improved roads	9,548 miles

By way of comparison with the list of various surfaces given in the report for 1927 and compiled from the reports of the engineers, following is the final classification of surfaces at the end of 1927:

Gravel.....	7,330 miles, that is	76.76%
Sand and clay.....	325 " " "	3.41%
Macadam.....	1,483 " " "	15.54%
Bituminous macadam.....	126 " " "	1.32%
Cement concrete.....	93 " " "	0.97%
Bituminous concrete.....	191 " " "	2.00%
Total length.....	9,548 " " "	100.00%

The work recorded in this report brings the total length of permanently improved roads to 10,531 miles, representing 33.5% of all the rural roads in the Province. After the summary of the work for the season according to the data of the report, will be found the classification by type of pavement of improved roads on December 1. The next inventory will give the final statistics for the year.

LE RÉSEAU DES GRANDES ROUTES

Les premières grandes routes connues et désignées comme telles furent les routes dites provinciales, construites par le ministère de la voirie lui-même entre 1912 et 1918. Les routes provinciales comprenaient les artères suivantes: la route Edouard VII, la route Montréal-Québec, le chemin de Chambly, la route Sherbrooke-Derby Line et la route Lévis-Jackman. Ces artères, d'une longueur totale de 350 milles, formèrent notre premier réseau de grandes routes.

En même temps que le gouvernement construisait les routes provinciales, les municipalités des autres districts de la province amélioraient les chemins qui les reliaient les uns aux autres et qui devaient former plus tard le réseau des routes dites "régionales." Dès 1917, le département de la voirie fait le relevé de plusieurs artères régionales en voie de construction, entre autres des routes Lévis-St-Lambert, Lévis-Rimouski, Beauceville-Sherbrooke, Caughnawaga-Malone, Trois-Rivières-Grand'Mère et de plusieurs autres.

En 1918, la construction des routes régionales, prend, sous la direction du gouvernement, un nouvel essor.

En 1919, le département donne au réseau des grandes routes des lignes bien définies. Le réseau d'alors comprend vingt-quatre routes d'une longueur totale d'environ 2,000 milles. Les routes provinciales, qui en sont pour ainsi dire l'armature, sont terminées. Les autres routes sont en bonne voie de parachèvement.

En 1920, à la suite de l'adoption par le gouvernement fédéral de la Loi des Grandes Routes du Canada, le réseau des grandes artères de la province est porté à quarante-trois routes d'une longueur totale de 2,985 milles.

En 1922, l'on ajoute au réseau la route Rimouski-Ste-Anne-des-Monts, d'une longueur de 115 milles, portant le nombre des grandes routes à quarante-quatre et leur longueur totale à 3,100 milles.

C'est ce réseau que, à venir jusqu'en ces dernières années, le gouvernement s'est occupé de compléter.

Additions au réseau des grandes routes—Le réseau des quarante-quatre routes laissait de côté plusieurs districts importants, par exemple la péninsule de Gaspé, l'Abitibi, le Témiscamingue, la région de La Tuque, et les Laurentides au nord des comtés d'Argenteuil, de Papineau, de Montcalm, de Joliette et de Berthier. Les districts du Lac-St-Jean et de Chicoutimi avaient aussi besoin d'être reliés au reste de la province. Enfin, dans plusieurs régions déjà pourvues de grandes routes, il fallait créer de nouvelles artères pour donner de nouveaux débouchés à la circulation.

En 1926, le ministère de la voirie fit un inventaire général des routes importantes qui n'étaient pas comprises dans le réseau des grandes routes et dont il devrait voir tôt ou tard au parachèvement. Ces routes, qu'il nomma d'abord routes secondaires, étaient au nombre de soixante-seize. Elles avaient une longueur totale de 2,958 milles, dont 1,600 milles étaient déjà améliorés.

Les routes dites "secondaires" n'étaient pas toutes d'importance secondaire. En 1926, il était aisé de voir que, à très brève échéance, plusieurs d'entre elles entreraient dans le réseau des routes principales.

En 1927, le département fit quinze "additions" au réseau des grandes routes. Les quinze routes forment un tableau spécial dans le rapport officiel de 1927. Leur longueur totale était de 1,005 milles. La longueur du réseau se trouvait portée à 4,105 milles.

Enfin, en 1928, le département a fait douze nouvelles additions au réseau, portant sa longueur à 4,823 milles. Cette longueur comprend 4,243 milles de routes complètement terminées, 403 milles de chemins dont la construction est commencée, et 177 milles de chemins non améliorés.

THE MAIN HIGHWAY SYSTEM

The first main highways known and designated as such were the so-called Provincial highways, constructed by the Roads Department itself, between 1912 and 1918. The Provincial highways consisted of the following arteries: The King Edward Highway, the Montreal-Quebec Highway, the Chambly road, the Sherbrooke-Derby Line and the Levis-Jackman Highways. These arteries, of a total length of 350 miles, formed our first main highway system.

While the Government was constructing Provincial highways, municipalities in other districts of the Province were improving the roads which connected them with one another and were, later on, to form the "Regional" Highway System. In 1917, the Roads Department made a survey of several Regional arteries under construction, amongst others, the Lévis-St. Lambert, Lévis-Rimouski, Beauceville-Sherbrooke, Caughnawaga-Malone, Trois Rivières-Grand'Mère Highways, and several others.

In 1918, the construction of Regional highways under the direction of the Government was given new life.

In 1919, the Department clearly defined the main highway system. It then comprised twenty-four highways of a total length of about 2,000 miles. The Provincial highways—the ground-work, so to say—were completed. The others were nearing completion.

In 1920, after the passing by the Federal Government of the Canada Highways Act, the highway system of the Province included forty-three highways, aggregating 2,985 miles in length.

In 1922 was added the Rimouski-Ste. Anne des Monts Highway, one hundred and fifteen miles long, bringing the number of highways to forty-four, and their total length to 3,100 miles.

Such is the system which the Government has been completing of late years.

Addition to the Main Highway System.—The system of forty-four highways did not cover several important districts in the Province, for instance: Gaspé Peninsula, Abitibi, Témiscamingue, the La Tuque district and the Laurentians to the north of Argenteuil, Papineau, Montcalm, Joliette and Berthier counties. Lake St. Jean and Chicoutimi districts had to be connected with the rest of the Province. Lastly, several districts already provided with highways, required new arteries in order to meet new traffic requirements.

In 1926, the Roads Department made a general inventory of the important arteries not included in the main highway system and which had sooner or later to be completed. These arteries, which the Department first called secondary highways, were seventy-six in number. Their total length was 2,958 miles, including 1,600 miles already improved.

The "secondary" arteries were not all of secondary importance. It was obvious that several of them would soon form part of the main highway system.

In 1927, the Department added fifteen highways to the system. These fifteen highways are shown in a special table in the Official Report for 1927. Their total length was 1,005 miles. That of the main trunk highway system was 4,105 miles.

Lastly, in 1928, the Department added twelve new highways to the system, bringing its length to 4,823 miles. This length includes 4,243 miles of improved roads, 403 miles of roads under construction, and 177 miles unimproved.

Nouvelle nomenclature des grandes routes—Les changements apportés dans la composition du réseau ne se réduisent pas à l'addition de routes nouvelles.

Nous avons fait une redistribution complète des routes et, dans un bon nombre de cas, adopté une désignation nouvelle. On comprendra mieux ces modifications en consultant les tableaux donnés au chapitre 4 du présent rapport.

On verra d'abord que, bien que nous ayons ajouté vingt-sept routes aux quarante-quatre routes de l'ancien réseau, le nouveau réseau ne se compose pas de soixante-et-onze routes, mais de quarante-six.

Les changements apportés dans le parcours et dans la nomenclature du réseau des grandes routes ont pour motif plusieurs raisons que nous résumerons très succinctement.

Ces changements ont été faits premièrement dans le but de simplifier le réseau. Nous avons fondu ensemble, sous un même nom, plusieurs tronçons connus jusqu'ici séparément, mais se faisant suite naturellement les uns aux autres et desservant le même territoire ou la même région. Nous donnerons comme exemple les routes Lévis-St-Lambert, St-Lambert-Valleyfield et Valleyfield-Fort Covington (N.Y.), qui desservent la rive sud du St-Laurent de Lévis à la frontière de l'état de New York. Ces trois routes n'en formeront plus désormais qu'une seule sous le nom de Lévis-Fort Covington. Autant que la chose a été possible, nous avons suivi le même principe pour toutes les routes. Sauf dans un cas cependant: la route Edmundston-Rivière-du-Loup-Québec-Montréal-Toronto. Cette artère devant faire partie de la route Trans-Canada, nous avons dû grouper tous ses tronçons sous une même désignation et adopter le numéro "2," en usage dans toutes les provinces pour désigner cette route reliant Halifax à Vancouver.

Les changements ont été faits deuxièmement dans le but de faciliter le tourisme. La multiplication des routes ou tronçons de routes ne peut que causer des embarras à la grande circulation. Le touriste — qu'il vienne des Etats-Unis, des autres provinces, ou de quelque district de Québec — a besoin qu'on lui facilite le voyage d'un point à un autre. Pour cela, il ne faut pas qu'on l'embarrasse d'une multitude de noms de routes et de numéros.

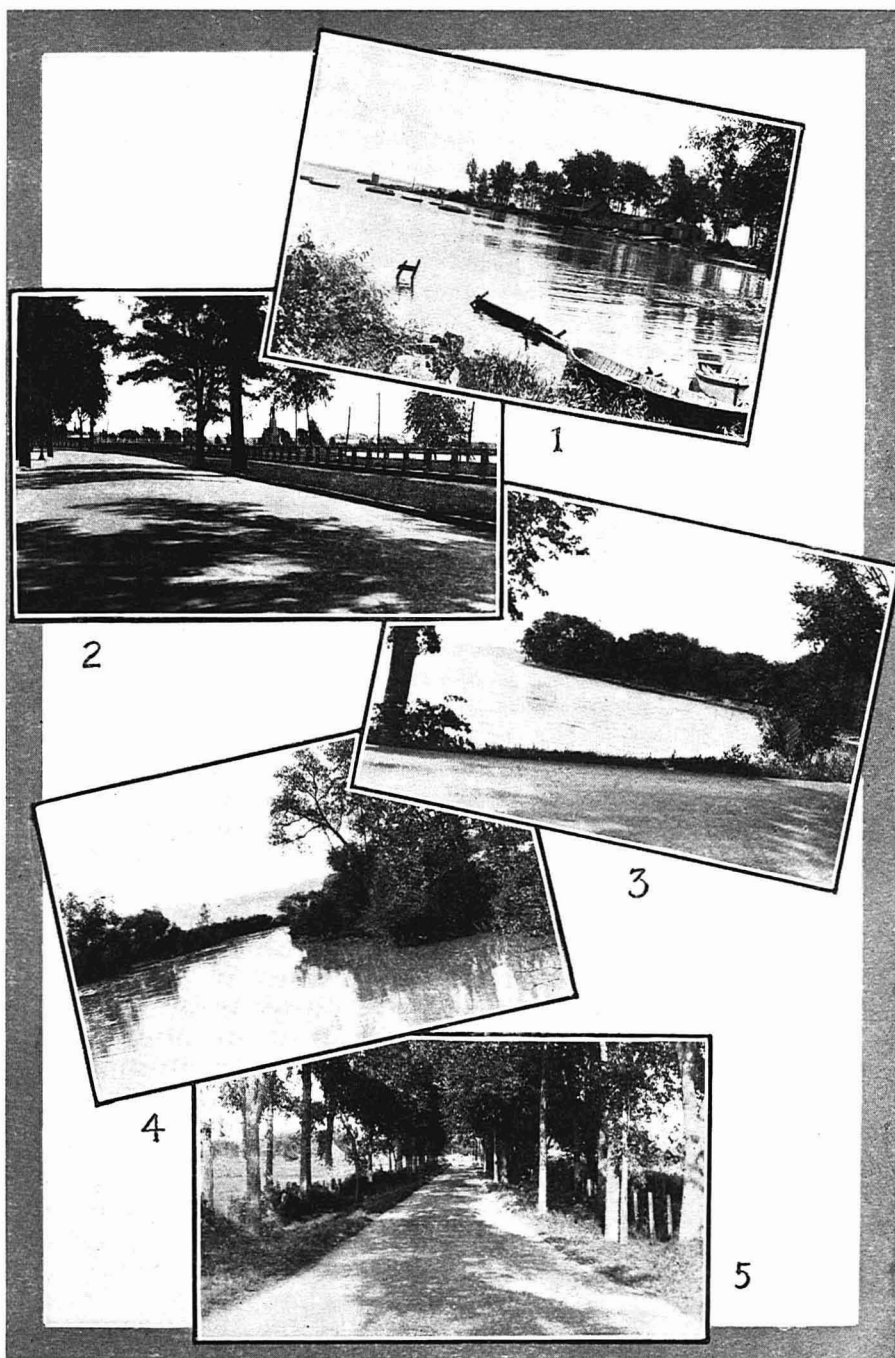
Enfin, la tendance actuelle, tant aux Etats-Unis que dans les autres provinces, sur ce point au moins, est à la simplification. Il y a plusieurs années par exemple que la province d'Ontario a réuni sous une même désignation et sous un même numéro tous les tronçons de routes qui relient Detroit et Windsor à Toronto et à la frontière de la province de Québec.

Nouveau numérotage des grandes routes—Les changements sont allés plus loin. Non seulement avons-nous ajouté vingt-sept tronçons de routes au réseau des grandes artères de la province et modifié la nomenclature des routes, mais encore avons-nous adopté un nouveau numérotage.

Les raisons qui ont motivé le nouveau numérotage sont les mêmes que celles qui ont motivé nos modifications dans la nomenclature des routes. Il faut ajouter que, autant que la chose fut possible, nous avons groupé à la suite les unes des autres les routes partant de chacun des principaux centres de la province.

Le nouveau numérotage des routes fut de notre part l'objet d'une longue étude. Le projet existe depuis l'été de 1927. Nous nous y sommes décidés après en avoir pesé soigneusement les avantages et les désavantages. Les inconvénients du nouveau numérotage n'existent guère: il nous faudra simplement nous habituer aux nouveaux numéros. Bien peu d'automobilistes connaissent par coeur le tiers des numéros de routes. Le changement n'y paraîtra pas.

D'ailleurs, nous n'avons pas cherché à causer d'inutiles perturbations. Vingt-trois routes sur quarante-quatre gardent leurs anciens numéros.



TOUR DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

1. Pointe-Claire; 2. Près de Lachine; 3. Strathmore; 4. Senneville; 5. Ste-Geneviève.

AROUND THE ISLAND OF MONTREAL

1. Pointe-Claire; 2. Near Lachine; 3. Strathmore; 4. Senneville; 5. Ste. Geneviève.

New Nomenclature of Main Highways.—The changes in the system are not confined to adding new highways.

We reclassified highways, in many cases adopting a new name. The changes in the nomenclature will be more easily understood by consulting the tables in chapter 4 of this Report.

It will be seen, first, that while twenty-seven highways were added to the forty-four of the system formed in 1922, the new system will not consist of sixty-nine highways but of forty-six.

The changes effected in the routes and the nomenclature of the main highway system are necessitated by several reasons which we shall briefly summarize.

First, with the intention of simplifying the system, we joined together under the same name several sections hitherto known separately but naturally connected with one another and serving the same territory or district. For instance, the Lévis-St. Lambert, St. Lambert-Valleyfield and Valleyfield-Fort Covington, (N.Y.) Highways which serve the south shore of the St. Lawrence, from Lévis to New York State boundary. These three highways will now form but one, under the name of Lévis-Fort Covington. As much as possible, we followed the same principle for all highways. With one exception, however: the Edmundston-Rivière du Loup-Quebec-Montreal-Toronto Highway. As this artery is to form part of the Trans-Canada Highway, we had to group all these sections under the same name and adopt No. "2," used in all the Provinces of the Dominion to designate this highway which runs from Halifax to Vancouver.

The changes were also made to simplify matters. Multiplicity of roads or trunks can only confuse traffic. Travelling from one point to another must be made easier for the tourist whether from the United States, from Sister-Provinces, or from districts in Quebec. Therefore, he must not be confused by a multiplicity of road names and numbers.

Lastly, the tendency on this point, both in the United States and in the other Provinces, is towards simplification. Several years ago, for instance, the Province of Ontario combined under the same name and number all highways connecting Detroit and Windsor with Toronto and the boundary of the Province of Quebec. We deemed it advisable to adopt the same plan from the boundary of Ontario to that of New Brunswick.

New Numbering of Highways.—Changes went still further. We not only added twenty-five sections to the highway system of the Province and altered the nomenclature of highways, but also adopted new numbering.

The reasons for the new numbering are the same as those which induced us to alter the nomenclature of roads. Furthermore, as far as possible, we have grouped one after the other highways radiating from each of the principal centres of the Province.

The new road numbering called for much study on our part. It had been projected since the summer of 1927. We adopted it after carefully weighing the pros and cons. It has practically no disadvantages. It is merely a question of getting used to the new numbers. Few motorists know one-third of the road numbers by heart. The change will be immaterial.

Besides, we have endeavored to avoid useless disturbance. Twenty-three highways out of forty-four keep their old numbers.

La nouvelle nomenclature et le nouveau numérotage des grandes routes ont été annoncés officiellement par le dernier bulletin de la saison, en date du 10 novembre. Nous avons permis de la sorte aux organisations de tourisme d'effectuer à temps les changements requis dans leurs cartes routières et dans leurs guides pour 1929.

Au printemps, notre équipe de signalisation s'occupera de remplacer ou d'installer, selon le cas, les numéros conformément à la nouvelle liste.

Le chapitre 4 du présent rapport donne **a.** la liste des quarante-quatre routes de l'ancien réseau avec leur état de parachèvement au premier décembre; **b.** la liste des vingt-sept routes ou tronçons de routes ajoutés au réseau des grandes artères de la province; **c.** l'état de construction du réseau des grandes routes suivant la nouvelle nomenclature et le nouveau numérotage. Ces listes sont complétées par deux cartes donnant les mêmes renseignements. L'une de ces cartes donne le nouveau réseau et indique, pour chaque route, l'ancien et le nouveau numéro.

ENTRETIEN

Les dégâts du dégel—La saison d'entretien de 1927 ayant pris fin à la suite d'inondations répétées et de pluies désastreuses, nous prévoyions des dommages anormaux lors du dégel et de l'ouverture des routes au printemps de 1928. Sur ce point, les événements nous ont malheureusement donné raison. Le froid ayant saisi les routes imprégnées d'eau à leur pleine capacité, il eût été impossible, à moins de conditions tout à fait exceptionnelles, que le dégel nous les eût rendues en bon état. Aussi, avons-nous mis notre organisation entière sur pied dès la fonte des neiges avec instructions de voir à la réparation des routes à bref délai.

Le printemps fut tardif. Les routes ne purent être ouvertes à la circulation d'été avant la fin d'avril. Dans la région de Québec, le premier mai, il y avait à maints endroits, notamment sur certaines sections de la route Montréal-Québec, des amas de neige de chaque côté du chemin. Les dommages dus au dégel dépassèrent de beaucoup la normale.

Le travail de réparation allait bon train et nous nous félicitons d'être quittes malgré tout à assez bon compte lorsque survinrent de nouvelles inondations dans le cours du mois de mai.

Les inondations du printemps—La chute de neige de l'hiver 1927-28 fut beaucoup plus considérable qu'au cours des derniers hivers. Cette couche resta intacte, sur les hauteurs des terres, jusqu'aux premiers jours de mai. Elle fondit ensuite rapidement. Bientôt le lit des rivières ne suffit plus à écouler l'eau de la neige fondante. Vinrent en même temps des pluies persistantes qui aggravèrent la situation.

Il serait beaucoup trop long d'énumérer les dégâts des inondations. Il suffit de rappeler que la région du Lac-St-Jean, la région du Saguenay et de Charlevoix, le bas du fleuve, la Gaspésie, la région de Montréal, le district du St-Maurice, les Cantons de l'Est et tous les district riverains de l'Outaouais et des rivières qui descendent des Laurentides subirent des dommages excessivement graves. Au sujet des inondations de la rivière Outaouais et du Saint-Laurent dans la région de Montréal, il faut remonter bien haut dans la mémoire des vieux citoyens de ces districts pour retrouver une situation semblable.

Dans ces districts, aussi bien que dans d'autres régions de la province, les routes furent inondées sur des milles et des milles. Des glaces énormes furent déposées sur des sections entières. Quelques-unes des photographies du présent rapport don-

The new nomenclature and numbering of highways was officially announced in the last Bulletin of the season, dated November 10, thus enabling many tourist organizations to effect the required change in their road maps and guides for 1929.

In the spring, our staff will proceed to install or replace road numbers in accordance with the new list.

Chapter 4 of this Report gives: (a) A list of the former forty-four highways with state of completion on December 1.

(b) A list of the twenty-seven highways or sections of highways added to the main highway system of the Province.

(c) The state of construction of the highway system according to the new nomenclature and numbering. These lists are completed by two maps supplying graphically the same information. One of these maps shows the new system, indicating for each highway where changes were effected, the former and the new numbering.

MAINTENANCE

Damage from Thaw.—The maintenance season of 1927 closed with repeated floods and disastrous rains. We foresaw unprecedented damage when the thaw set in and the roads opened in the spring of 1928. Subsequent events justified our forecast. The frost striking the roads soaked with water, it would have been impossible to escape damage, save in altogether exceptional conditions. We, therefore, called out all our sectionmen when the thaw set in, with instructions to repair the roads as soon as possible.

The spring was late. The roads could not open to traffic before the end of April. In the Quebec District, on May 1, there were in many places, particularly on certain sections of the Quebec-Montreal highway, snow banks on either side of the road. Damage from thaw was just as the Department expected—greatly exceeding normal conditions.

Repairs were progressing well and we were hoping to avoid much trouble, when new floods occurred during May.

Spring Floods.—The snowfall during the winter of 1927-1928 was much heavier than during former winters. The snow remained on the heights until the first days of May. It then melted rapidly. Soon the river beds could no longer drain the melting snow. At the same time, persistent rains made things worse.

Needless to enumerate the havoc wrought by the floods. Suffice it to recall that the Lake St. Jean district, the Saguenay and Charlevoix districts, the lower St. Lawrence, Gaspé Peninsula, the Montreal district, the Eastern Townships, and all the districts along the Outaouais and the rivers flowing from the Laurentians suffered very serious damages. Only the oldest citizens can remember conditions similar to those caused by the overflowing of the Outaouais river and of the St. Lawrence in the Montreal district.

In these and other districts of the Province, miles and miles of roads were flooded. Enormous masses of ice covered entire sections. Some photos in this report give an idea of the situation. As in November, 1927, the gravel was washed

nent une idée de la situation. Comme en novembre 1927, le gravier fut lavé sur un grand nombre de routes, il se produisit des éboulis, plusieurs ponts furent emportés, et l'érosion causa de forts dommages un peu partout. Nos macadams dans la région de Montréal furent particulièrement affectés.

La fermeture des routes à la circulation lourde—Chaque printemps, nous avons à accomplir une tâche aussi indispensable qu'ennuyeuse pour le public et pour nous-mêmes. Lorsque le dégel est normal et qu'il se produit de bonne heure, les ennuis de la fermeture des routes à la circulation lourde ne paraissent guère. Lorsque par contre, comme cela s'est produit le printemps dernier, le dégel coïncide avec l'époque du déménagement, que la condition des routes au sortir de l'hiver est anormale, et que, au surplus, les pluies et les inondations aggravent les choses, la fermeture des routes devient une tâche excessivement difficile pour nous et un ennui beaucoup plus prononcé pour le public. Nous limitons la période de fermeture au strict nécessaire, mais encore faut-il, sous peine de laisser causer des dégâts irréparables, protéger les routes durant la période critique du dégel. Autrement, plusieurs routes deviendraient en ruine en peu de temps, il nous faudrait dépenser le double d'argent pour les réparations urgentes, et l'on courrait risque d'avoir des routes défectueuses tout l'été. En définitive, le public voyageur et la province y perdraient. Le public reconnaît d'ailleurs la nécessité de la fermeture des routes et coopère généreusement avec nos officiers.

L'entretien en 1928—Les dégâts du printemps constituent la seule note défavorable de l'année. Encore une fois, sous tous les rapports, et spécialement sous le rapport de l'entretien, l'année fut un grand succès.

Grâce à l'organisation du département, la réparation des dégâts de l'automne de 1927 et du printemps de 1928 fut terminée au début de juillet.

A cette date, les routes étaient déjà en parfaite condition dans toute l'étendue de la province et il ne restait qu'à terminer la construction de certains ponts, lesquels furent terminés à la fin de juillet.

Nous avons dit, au début de la présente revue, que, dans leur ensemble, les travaux d'entretien avaient coûté moins cher en 1928 qu'en toute autre année. La question importante dans l'entretien est l'économie. Il est toujours possible, à prix d'argent, de donner au public des chemins en bonne condition, mais il faut atteindre de toute nécessité la plus grande qualité au plus bas prix de revient.

Il faut ajouter que les gros travaux d'entretien furent moins considérables en 1928, le département ayant, en 1927 et au cours des années précédentes, effectué les réparations importantes.

Les 9,238 milles de routes dont l'entretien était à nos charges furent maintenus en bonne condition jusqu'aux derniers jours de la saison.

Les bons résultats obtenus en 1927 à la suite de l'adoption de la loi mettant l'entretien de tous les chemins à la charge entière de la province se sont donc répétés et ils ont prouvé de nouveau l'excellence de ce système.

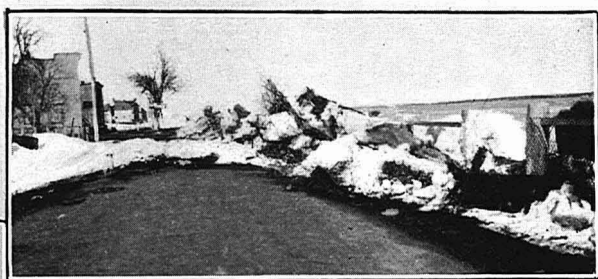
Chemins entretenus en 1928—Le chapitre 5 du présent rapport donne la liste des routes provinciales et régionales entretenues par le département en 1928.

Le chapitre 6 donne une liste complète de toutes les municipalités de la province où nous entretenons des chemins améliorés.

La longueur totale des chemins améliorés de toutes les classes entretenues par le département au 1er décembre 1928 était de 9,238 milles.

1,201 municipalités bénéficient de l'entretien aux frais du gouvernement.

Toutes les municipalités qui avaient construit de nouveaux chemins en 1927, soit avec subventions du gouvernement, soit sans subventions, se sont prévalu des dispositions de la loi et ont demandé par résolution que le département se charge de



1



2



3



4



5

MONTREAL-QUEBEC

La section de St-Sulpice à la suite de la débâcle

The section of St. Sulpice after the breaking up of the ice last spring.

away on a large number of roads. There were landslides, several bridges were washed away and erosion caused serious damage almost everywhere. Macadams especially suffered in the Montreal district.

The Closing of Highways to Heavy Traffic.—Every spring we have to face an inevitable but annoying task, both for the public and for ourselves. With a normal and early thaw, the closing of roads to heavy traffic causes little inconvenience. But when, like last spring, the thaw coincides with the moving season, when road conditions at the end of the winter are abnormal, and when, moreover, rain and floods add to our trouble, the closing of roads becomes a serious proposition and a real annoyance for the public. We reduce the closing season to a minimum. But to avoid irreparable damage, we must safeguard roads during the critical period of thaw. Otherwise several roads would soon be ruined, urgent spring repairs would mean double expense, and the roads might be defective throughout summer. On the whole, both the travelling public and the Province would be losers. The public recognizes the necessity of closing roads and co-operates willingly with our officers.

Maintenance in 1928.—The damage in the spring was the only disagreeable feature throughout the year. In every other way, especially as regards maintenance, the year was a success.

Thanks to the organization of the Department, the damage caused in the autumn of 1927 and the spring of 1928 was repaired at the beginning of July.

At this date, the roads were already in perfect condition throughout the Province and there only remained to complete the construction of certain bridges, which was done at the end of July.

At the beginning of this review, we stated that on the whole maintenance work had cost less in 1928 than in any other year. The main point in maintenance is economy. It is always possible with money to give the public good roads, but it is absolutely necessary to secure the highest quality at the lowest price.

Moreover, heavy maintenance work was less considerable in 1928, since in 1927 and in the previous years, heavy repairs had been effected by the Department.

The 9,238 miles of roads maintained at our expense, were kept in good condition until the last days of the season.

The good results obtained in 1927 after the passing of the Act providing for the full maintenance of all roads by the Province, were once more apparent, thus again demonstrating the excellence of this system.

Roads Maintained in 1928.—Chapter 5 of this Report gives the list of Provincial and Regional highways maintained by the Department in 1928.

Chapter 6 gives a complete list of all the municipalities in the Province in which we maintain improved roads.

The total length of improved roads of all classes maintained by the Department on December 1, 1928, was 9,238 miles.

1,201 municipalities benefited by maintenance at the expense of the Government.

All municipalities having constructed new roads in 1927, either with or without Government grants, availed themselves without delay of the provisions of the Act, and asked by resolution that the Department take charge in future of the main-

l'entretien futur de ces chemins. La plupart des demandes furent accordées. Comme en 1927 le département a exigé que certains chemins soient remis en bon état avant qu'il ne se charge de leur entretien, ou que certaines dettes pendantes soient réglées.

Au mois de juin, toutes les procédures étaient pratiquement complétées et le département avait ajouté au-delà de 1,400 milles à la longueur qu'il entretenait en 1927.

Voici un tableau comparatif des chemins entretenus chaque année aux frais du gouvernement depuis 1923.

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%	" " "
" 1928	 9,238 "	" 96.8%	" " "

On constate une légère diminution dans le pourcentage des chemins améliorés entretenus en 1928 aux frais du gouvernement. Cette différence est due principalement au fait que, les municipalités ayant amélioré des chemins hors de la direction immédiate des ingénieurs, un certain nombre de ces chemins ne sont pas tout à fait conformes aux exigences des devis du département. Nous sommes en pourparlers avec les municipalités. Aussitôt que les travaux requis auront été complétés, le département se chargera de l'entretien. Plusieurs municipalités, par exemple, ont amélioré leurs chemins sans réparer ou reconstruire les petits ponts défectueux. Le département prenant l'entretien des ponts de moins de 20 pieds d'arche, il est forcé de refuser tout chemin sur lequel ces ponts n'ont pas la résistance voulue.

Les chemins de gravier—La plus forte partie de nos chemins améliorés ont une surface de gravier. Sur une longueur totale de 9,238 milles de chemins entretenus par le département, les chemins gravelés forment à eux seuls 7,281 milles, ou 79%.

Il n'y a rien de nouveau à signaler au sujet de cette catégorie de chemins. Nos cantonniers grattent régulièrement, ce qui est la cause principale du succès de l'entretien. Les rechargements ont été moins nombreux en 1928, la plupart des chemins de gravier ayant l'épaisseur nécessaire. L'emploi du chlorure de calcium comme abat-poussière a été maintenu sur toutes les routes importantes.

Les touristes américains éprouvent une certaine crainte au seul nom de gravier. Pour eux, il s'agit tout simplement d'un "dirt road," c'est-à-dire d'un chemin plus ou moins régulier, boueux et glissant durant les pluies, et dont la condition laisse ordinairement à désirer. Cette crainte disparaît dès que le touriste est entré dans la province. Nous pourrions citer à ce propos beaucoup d'appréciations reçues des États-Unis.

Les macadams—Nos macadams ont été entretenus surtout au moyen de rapiéçages. Comme dans le cas des rechargements, les traitements à l'huile légère furent moins considérables au cours de la dernière saison. Nous avons eu simplement à réparer les ornières et à donner une bonne surface de roulement.

Nous avons également fait peu de tapis.

D'une façon générale, nos chemins de macadam sont en excellente condition, sauf sur certaines sections de routes portées au programme des revêtements permanents. Sur ces sections, nous entretenons les vieux macadams en aussi bonnes conditions que possible, mais nous ne dépensons pas d'argent inutilement en attendant le pavage définitif.

Les cantonniers—Nous avons employé 770 cantonniers au cours de la dernière saison. Nous en avions 700 en 1927. Là où l'augmentation dans la longueur des

tenance of such roads. Most requests were granted. Like in 1927, the Department requested that certain roads be put in good condition before taking charge of their maintenance and that certain pending debts be settled.

In June, all proceedings were practically complete, and the Department added over 1,400 miles to the length maintained in 1927.

Following is a comparative table of the roads maintained every year at the expense of the Government since 1923:

In 1923	.....	1,407 miles, that is 31%	of all improved roads
" 1924	.....	1,679 " " 31%	" " "
" 1925	.....	2,058 " " 34%	" " "
" 1926	.....	2,598 " " 39%	" " "
" 1927	.....	7,801 " " 99.4%	" " "
" 1928	.....	9,238 " " 96.8%	" " "

A slight reduction in the percentage of improved roads maintained at the expense of the Government is at once apparent.

This difference is chiefly due to the fact that, municipalities having improved roads without grants and outside of the immediate control of the Department, a number of these roads do not conform with the specifications of the Department. We have taken the matter up with the municipalities. As soon as the required work is completed, the Department will take charge of maintenance. Several municipalities, for instance, improved their roads without repairing or rebuilding the small bridges which were defective. As the Department is responsible for bridges of less than 20 feet span, it must reject any road with bridges lacking in resistance.

Gravel Roads.—Most of our improved roads have a gravel surface. Out of a total length of 9,238 miles, gravel roads aggregate 7,281 miles, that is 79%.

There is nothing noteworthy on this score. Our sectionmen scrape regularly, which accounts for the success of maintenance. There was less resurfacing in 1928, as most of our gravel roads had enough gravel to stand traffic. Chloride of calcium was still used on all improved roads to lay dust.

American tourists are somewhat apprehensive of gravel. For them, it simply means a dirt road, that is a more or less regular road, muddy and slippery when it rains, and generally leaving much to be desired. This impression vanishes as soon as the tourist enters the Province. In this connection we might quote many appreciative letters from Americans.

Macadams.—Our macadams are maintained especially by patching. As in the case of resurfacing, there was less light oil treating than last season. There was only to make ordinary repairs and give the public a good smooth surface.

Nor did we do much carpeting.

As a rule our macadam roads are in excellent condition, except on certain sections included in the programme of permanent pavements. On these sections, while old macadams are as well maintained as possible, we do not spend indiscriminately pending a permanent surface.

Sectionmen.—We employed 770 sectionmen last season. We had 700 in 1927. Where the increase in the length of maintained roads was about twenty per cent.,

chemins a l'entretien a été de vingt pour cent environ, l'augmentation du nombre de cantonniers n'a été que de dix pour cent. On voit immédiatement quelle économie nous avons pu réaliser sous le seul rapport du personnel.

Le cantonnier acquiert de l'expérience. Il lui est possible maintenant de se charger de quelques milles additionnels sans compromettre son travail de surveillance. De plus, à mesure que le réseau des chemins améliorés se développe, la composition d'une section de cantonnier devient plus facile.

Non seulement donnons-nous plus de travail au cantonnier, mais encore exigeons-nous davantage de lui. Le cantonnier est soumis à une surveillance de chaque jour de la part du cantonnier-chef et de l'ingénieur de division. Il fait l'objet de rapports périodiques. Son travail est soigneusement analysé sous les rapports de l'économie, de l'ordre, de la méthode, de l'activité, de la ponctualité, et de la docilité aux instructions. Sur un total possible de cent points, l'économie représente 50 points, l'ordre et la méthode 20 points, l'activité et la ponctualité 20 points, et la docilité 10 points. Aucun cantonnier ne reste à l'emploi du département s'il n'obtient les deux-tiers des points. Jusqu'à l'an dernier, nous tolérions en certains cas un minimum un peu moindre afin de donner chance aux nouveaux cantonniers de s'habituer à leur travail. La règle est maintenant sans exception.

Dans l'ensemble, nos cantonniers forment un personnel compétent et spécialisé dans le travail de l'entretien. La province doit à leurs connaissances et à leur travail une grande partie de l'économie réalisée en 1928.

Les ingénieurs de divisions—Pour fins de voirie, la province est divisée en vingt-sept divisions. Chaque division comprend deux ou trois comtés, et tout ce qui s'y fait en travaux de voirie est sous le contrôle immédiat d'un ingénieur ou inspecteur de division. Cet ingénieur a un assistant, un commis et une organisation complète de bureau. Il est une des cellules du département.

L'ingénieur de division fait exécuter les travaux de construction, l'entretien, il voit aux comptes, en un mot il contrôle absolument son territoire. Il en est aussi responsable. Les vingt-sept divisions forment quatre districts, en charge chacun d'un ingénieur de district avec bureau central à Québec. L'ingénieur en chef exerce un contrôle général sur le personnel technique.

Le département réunit chaque hiver ses ingénieurs de divisions. Le ministre et le sous-ministre étudient avec eux le travail de la saison écoulée, ils préparent la saison qui s'en vient, et discutent tous les problèmes auxquels l'ingénieur de division a à faire face.

Le sujet le plus important mis à l'étude est le coût d'entretien. Le prix de revient de chaque chemin, dans chaque municipalité, fait l'objet d'un examen serré. De cette façon il est possible de trouver toute défectuosité de méthode et de faire immédiatement les remarques voulues pour la prochaine saison. Cette étude de prix de revient permet en outre d'évaluer correctement les dépenses de l'année suivante. Lorsque la température n'apporte pas d'imprévu, le département se tient, pour chaque municipalité, dans les limites de son budget.

Eliminations de traverses à niveau et d'angles, améliorations de courbes, redressements, améliorations diverses

Le présent rapport contient un chapitre nouveau consacré exclusivement aux éliminations d'angles, de courbes prononcées, aux redressements, et aux améliorations diverses destinées à faciliter la circulation et à assurer la sécurité du public voyageur. Ces améliorations sont tellement importantes, elles répondent si parfaitement aux conditions actuelles de la circulation, elles sont si justement populaires parmi les automobilistes qu'elles méritent une mention toute particulière, au même titre que



BEAUCEVILLE-SHERBROOKE
Pres de Cookshire Near Cookshire

the increase in the number of sectionmen was only ten per cent. This shows what saving we have effected merely as regards labor.

The sectionman gains experience. He can now take charge of a few extra miles without compromising supervision. Moreover, with the extension of the system of improved highways it becomes easier to organize a sectionman's work.

The sectionman is not only given more work, but more is required of him. He is under daily supervision by the head sectionman and the divisional engineer. Frequent reports are made on his work, which is carefully analyzed as regards economy, order, method, activity, punctuality and docility to instructions. Out of a maximum of one hundred points, economy counts for 50, order and method for 20, activity and punctuality for 20, and docility for 10 points. No sectionman can remain in the Department's employ if he does not obtain two-thirds of the points. Until last year, we sometimes tolerated a somewhat lower minimum, in order to enable new sectionmen to get used to their work. The rule is now without exception.

On the whole, our sectionmen form a competent staff, specialized in maintenance work. To their efficiency the Province owes much of the economy effected in 1928.

Divisional Engineers.—The Province is divided for road purposes into twenty-seven divisions. Each division includes two or three counties, and all road work is under the immediate control of a divisional engineer or inspector. This engineer has an assistant, a clerk and a complete office organization. He is a component part of the Department.

The divisional engineer supervises construction and maintenance work, supervises accounts, in a word, has complete control over his territory. He is also responsible for it. The twenty-seven divisions form four districts, each in charge of a district engineer, with head office at Quebec. The chief engineer has general control of the technical staff.

Every winter the Department convenes its divisional engineers. With them, the Minister and Deputy Minister examine the work of the past season, prepare for the coming season and discuss all the problems confronting the divisional engineer.

The most important matter under consideration is the cost of maintenance. The cost of each road in every municipality is closely scrutinized. It is thus possible to detect any defective method, and to note at once the requirements for the coming season. This examination of the cost also permits a correct estimate of the expenditure for the following season. When bad weather does not interfere, the Department does not exceed the budget provided for each municipality.

Elimination of Railroad Level Crossings and Angles, Improvement of Curves, Straightening Out, Various Improvements

This report contains a new chapter entirely devoted to the elimination of angles and sharp curves, straightening out and various improvements intended to facilitate traffic and to ensure the safety of the travelling public. These improvements are so important, so consistent with present traffic conditions, and so deservedly

la construction et les revêtements permanents. Elles sont d'ailleurs une préparation aux revêtements.

Lors de l'amélioration initiale d'un chemin, l'important est d'offrir une surface convenable pour la circulation. Certains angles, certaines courbes, certaines sections plus ou moins sinueuses peuvent être laissés temporairement tels quels, quitte à y revenir plus tard lorsque la circulation l'exige. C'est ce qui eut lieu sur un grand nombre de routes. Le temps est aujourd'hui venu de parfaire l'amélioration initiale, au moins sur les routes les plus fréquentées.

Ce travail de perfectionnement est en marche depuis plusieurs années. Il s'impose davantage de jour en jour.

Les travaux effectués sont de diverses sortes; ils se prêtent peu à une sèche énumération. Les listes du chapitre 8 en donneront tout de même, nous l'espérons, une idée satisfaisante.

Dans les cas d'éliminations d'angles ou de courbes prononcées, le département a adopté les courbes de trois cents à cinq cents pieds de rayon. Nous avons fait au cours de la dernière saison des courbes allant jusqu'à 1,000 pieds de rayon. On consultera avec profit le diagramme illustrant quelques travaux-types de cette nature.

Plusieurs des redressements que nous avons faits ont éliminé du coup un certain nombre de traverses à niveau. Nous citerons à ce sujet le redressement fait dans la paroisse de St-Jérôme, au nord de la ville, sur la route Montréal-Mont-Laurier, où nous avons fait disparaître deux traverses.

Nous ferons une mention spéciale du défrichement dans les courbes masquées ou à l'approche d'une traverse à niveau. Ce travail peu dispendieux exempte dans bien des cas, au moins temporairement, des travaux plus considérables, et il assure à la circulation toutes les conditions désirables de sécurité.

Citons enfin la surélévation du côté extérieur des courbes, les corrections de bombement et les élargissements de pavages au nombre des travaux relatifs à la sécurité des routes.

Revêtements permanents

Depuis 1924, le département a construit environ 325 milles de pavages permanents sur les grandes routes de la province. Ce travail a été fait principalement sur les routes Montréal-Sherbrooke, Montréal-Québec, Montréal-Malone, Lévis-Rimouski, Montréal-Hull, Edouard VII (cette dernière route est entièrement pavée), Montréal-Mont-Laurier, Sherbrooke-Derby Line, Montréal-Rouse's Point via St-Jean, Québec-St-Siméon, Hull-Aylmer (terminée), Trois-Rivières-Grand'Mère, Montréal-Toronto et Iberville-St. Albans.

Les renouvellements de pavages faits depuis les cinq dernières années, tout importants qu'ils soient, ont besoin d'être complétés dans le plus bref délai possible tant pour satisfaire les exigences de la circulation que pour l'économie générale de l'entretien.

En 1927, le département avait préparé un programme de revêtements devant être exécuté dans une période de cinq ans. Ce programme a été révisé cet automne.

Le programme de six ans—Le nouveau programme, tel que soumis au gouvernement, couvre une période de six ans à partir de 1929 jusqu'à 1934 inclusivement. Il comporte une dépense totale probable de \$17,000,000 et couvre une longueur de 892 milles. Les sections les plus fréquentées des grandes routes seront pavées entièrement. Le programme comprend aussi le revêtement des sections situées dans les villages sur les routes gravelées à circulation moyenne. Il comporte les corrections d'alignements, de pentes, les élargissements, les éliminations d'angles, de courbes prononcées, etc., en un mot, tous les travaux énumérés au chapitre pré-

appreciated by motorists that they call for a special mention, together with construction and permanent resurfacing.

Besides, they are preparatory to resurfacing.

When roads were first improved, the important thing was to provide a suitable surface for traffic. Certain angles and curves, certain more or less crooked sections were allowed to stand for the time being. They would be attended to later on as traffic required. This policy was adopted for many roads. It is now time to complete the improvements, at least on the most travelled roads.

This process of improvement has been going on for several years and is daily becoming more imperative.

The various kinds of work effected cannot be easily described. However, the list in Chapter 8 will no doubt give a satisfactory idea.

In eliminating angles or sharp curves, the Department has adopted curves of a 300 to 500-foot radius. During the last season we even made curves of 1,000 feet radius. The diagram illustrating typical work of this kind will prove interesting.

In several instances, by straightening out, we have eliminated a number of level crossings. Thus, straightening out in the parish of St. Jérôme, north of the city, on the Montreal-Mont Laurier Highway suppressed two crossings.

Special mention may be made of clearing the approaches to blind curves or to level crossings. This inexpensive work, in many cases, at least for the time being, dispenses us from more considerable operations and ensures desirable security for traffic.

Among operations conducive to the safety of roads, we are raising outside curves, correcting and widening surfaces.

Permanent Pavements

Since 1924, about 325 miles of permanent pavements have been built by the Roads Department on main highways. The work was done mainly on the following highways: the Montreal-Quebec, Montreal-Sherbrooke, Montreal-Malone, Lévis-Rimouski, King Edward (completed), Montreal-Hull, Montreal-Mont Laurier, Sherbrooke-Derby Line, Montreal-Rouses's Point via St. Jean, Quebec-St. Siméon, Hull-Aylmer (completed), Trois Rivières-Grand'Mère, Montreal-Toronto and Iberville-St. Albans Highways.

Permanent pavements constructed during the last five years, however important they may be, have to be extended within the shortest possible delay to other sections of highways in order to meet the requirements of traffic and to bring more economy in the maintenance costs.

Last year, a five-year programme of permanent resurfacings had been prepared. This programme was modified last fall.

The Six-Year Programme.—The new programme submitted to the Government covers a period of six years between 1929 and 1934 inclusive, and calls for a probable expenditure of \$17,000,000. The length to be paved, according to the programme, is 892 miles. All heavy-travelled sections of main highways are to be paved entirely. Sections within limits of villages, on gravel roads with average traffic, are also to be paved. The programme includes further all necessary corrections in road location and grades, widenings, the elimination of sharp angles and

cédent. Il est hors de doute que, dans certains cas, il sera nécessaire de faire des modifications de détails. Toutefois, le programme s'il est approuvé, ne subira pas de changements dans ses grandes lignes.

Voici les principales sections de routes portées au programme :

La route Montréal-Sherbrooke de Longueuil à Chambly et de Granby à Magog; la route Montréal-Québec sur toutes les sections qui ne sont pas encore pavées; la route Lévis-St-Lambert de Longueuil à Sorel par les Grèves; la route Montréal-Malone sur la section qui reste à paver; la route Lévis-Rimouski entre St-Vallier et la limite est du village de Cacouna; la route Beauceville-Sherbrooke de Lennoxville à Cookshire; la route Montréal-Hull de Pont-Viau à Lachute et de Thurso à Hull; la route Lévis-Sherbrooke de Richmond à Sherbrooke; la route Montréal-Mont-Laurier de St-Jérôme à Ste-Agathe; la route St-Hyacinthe-Rougemont en entier; la route Sherbrooke-Derby Line de Waterville à la frontière du Vermont; la route Montréal-Rouse's Point via St-Jean jusqu'à la frontière; la route Montréal-Valleyfield en entier; la route Lévis-Jackman de Lévis à Beauceville; la route Montréal-Toronto de Dorion à la frontière; la route Iberville-St. Albans de Sabrevois à la frontière du Vermont; la route Hull-Maniwaki de Hull à Chelsea; la route St-Hyacinthe-Melbourne de St-Hyacinthe à St-Dominique; la route L'Assomption-Rawdon de L'Assomption au village de St-Jacques exclusivement; la route Grande-Baie-St-Bruno en entier; la route Vaudreuil-Pointe-Fortune en entier; le tour de l'île de Montréal; le tour de l'île Jésus.

Il n'est pas fait mention dans cette liste de la route Québec-St-Siméon parce qu'il est pratiquement impossible de l'élargir de Québec à Ste-Anne-de-Beaupré. Les municipalités qu'elle traverse forment presque un village ininterrompu, et les maisons, en pierre pour la plupart, sont construites en bordure de la route. Le cas de cette route est à l'étude.

Nouveaux produits à l'essai—Il y a nombre de produits offerts par diverses compagnies pour la confection des pavages permanents. Les produits employés jusqu'ici, l'amiesite ou le macurban, par exemple, ont donné de bons résultats, mais cela ne doit pas empêcher le département de se tenir constamment au courant des meilleures méthodes et des meilleurs produits à adopter. Nous avons, dans ce but, au cours de la dernière saison, fait l'essai de quelques produits nouveaux, parmi lesquels nous citerons particulièrement les produits colas, le colpravia et le cold-phalt.

Les produits colas sont une émulsion d'asphalte et d'eau formant un produit liquide aussi léger que l'eau. Le pavage dit "colaston" est fait d'après le même principe qu'un macadam à l'eau ordinaire. Ce macadam reçoit deux applications d'émulsion colas, formant un macadam bitumineux par pénétration. Les produits colas s'emploient aussi comme traitement de surface, et ils servent de plus à la réfection des pavages de gravier. Dans ce cas, le chemin est d'abord scarifié et ensuite remis en forme. L'on y ajoute une nouvelle couche de gravier d'environ deux pouces, qui reçoit elle-même deux applications plus ou moins espacées d'émulsion colas. On prétend que le nouveau pavage est exempt de poussière. Les produits colas sont en usage en Grande Bretagne, en Allemagne, dans l'Europe Centrale et en France depuis 1924. A venir jusqu'à 1928, l'on en avait employé 36,000,000 de gallons.

Le colprovia est un mélange de pierre liée par un mastic asphaltique transformé en une poudre très fine et additionné d'huile asphaltique. Le mélange est étendu sur le chemin de la même façon que l'amiesite ou le macurban, et roulé.



LÉVIS-ST-LAMBERT
Longueuil

sharp curves, in fine, all improvements enumerated in the preceding chapter. Undoubtedly, the programme is liable to be changed in its details, but it is not probable, if the programme is approved, that important modifications will be made.

Following are the principal sections of highways on the programme.

The Montreal-Sherbrooke Highway from Longueuil to Chambly and from Granby to Magog; the Montreal-Quebec Highway on all sections unpaved to date; the Lévis-St. Lambert Highway between Longueuil and Sorel, by the "Chemin des Grèves"; the Montreal-Malone Highway on the sections remaining to pave; the Lévis-Rimouski Highway between St. Valier and the eastern limit of the village of Cacouna; the Bécancour-Sherbrooke Highway between Lennoxville and Cookshire; the Montreal-Hull Highway between Pont Viau and Lachute, and between Thurso and Hull; the Lévis-Sherbrooke Highway between Richmond and Sherbrooke; the Montreal-Mont Laurier Highway between St. Jérôme and Ste. Agathe; the Rougemont-St. Hyacinthe Highway on its entire length; the Sherbrooke-Derby Line Highway between Waterville and the Vermont State boundary; the Montreal-Rouse's Point via St. Jean Highway to the New York State boundary; the Montreal Valleyfield Highway on its entire length; the Lévis-Jackman Highway between Lévis and Bécancour; the Montreal-Toronto Highway between Dorion and the Ontario boundary; the Iberville-St. Albans Highway between Sabrevois and the Vermont State boundary; the Hull-Maniwaki Highway between Hull and Chelsea; the St. Hyacinthe-Melbourne Highway between St. Hyacinthe and St. Dominique; the L'Assomption-Rawdon Highway between L'Assomption and the village of St. Jacques inclusive; the Grande Baie-St. Bruno Highway on its entire length; the Vaudreuil-Pointe Fortune Highway on its entire length; the road around the Island of Montreal; the road around Jésus Island.

No mention is made in the above list of the Quebec-St. Siméon Highway, the practical impossibility of widening this highway between Quebec and Ste. Anne de Beaupré being admitted. As a matter of fact, municipalities traversed by this section of the Quebec-St. Siméon Highway almost form an uninterrupted village, and the houses, stone-built in most cases, are situated just beside the road. The case of this particular highway is under study.

New Products Under Test.—A number of products for making permanent pavements are offered by various companies. Products hitherto used, amiesite or macurban for instance, have given good results, but the Department must nevertheless keep in touch with the best methods and best products. For this purpose, during the last season we tested some new products, among which special mention may be made of colas, colprovia and coldphalt.

The "colas" products are an emulsion of asphalt and water forming a liquid product as light as water. "Colaston" paving is made pretty much the same way as an ordinary waterbound macadam, and receives two applications of colas emulsion, forming a bituminous macadam by penetration. Colas products are also used as a surface treatment and for resurfacing gravel. In the case of gravel, the road is scarified, regraded, and a new coating of about two inches of gravel is added. Then follow two applications of colas emulsion. This new paving is supposed to be free from dust. Colas products are in use in Great Britain, Germany, Central Europe and France since 1924. Up to 1928, 36,000,000 gallons have been used.

Colprovia is a mixture of stones bound by asphalt putty, transformed into very fine powder to which asphaltic oil is added. The mixture is spread over the road the same way as amiesite or macurban, and rolled.

Le coldphalt est une émulsion contenant environ 50% d'eau et 50% d'asphalte. Ce produit est mélangé avec de la pierre dans un malaxeur et étendu sur une épaisseur de 3 à 4 pouces non tassé; le mélange est ensuite roulé. On y ajoute au besoin une quantité additionnelle d'émulsion par pénétration.

Ces deux derniers produits s'emploient également sur les vieux macadams et sur les chemins de gravier.

Les produits colas ont été mis à l'essai aux endroits suivants:

Sur une longueur de 1,623 pieds de la route du tour de l'île de Montréal dans la paroisse de Ste-Geneviève. Il a été fait un tapis sur l'ancien macadam:

Sur une longueur de 1,017 pieds de la route du tour de l'île de Montréal faisant suite à la section précédente. Cette dernière section a été recouverte d'un pavage "colaston" de 3 pouces d'épaisseur;

A St-Roch-sur-Richelieu, sur le parcours de la route Lévis-St-Lambert, sur une longueur de 1,360 pieds, nous avons fait l'essai du produit colas pour gravier.

Enfin le colprovia et le coldphalt ont été mis à l'essai sur certaines sections de la route Montréal-Malone. Les sections de cette route recouvertes de macurban, d'amiésite, de coldphalt et de colprovia sont dans des conditions identiques au point de vue sous-sol et anciens pavages, ce qui permettra de juger avec plus de justesse des mérites respectifs de chaque produit.

Construction des revêtements permanents en 1928

Voici un résumé succinct des travaux de la dernière saison:

Route Montréal-Sherbrooke—Nous n'avons pu poser le pavage permanent proprement dit, mais la préparation du chemin a été faite entre Magog et Sherbrooke. A la fin de la saison, la préparation était terminée, sauf sur 2 milles près de la limite de Sherbrooke. Cette section a subi une transformation complète. Les clôtures ont été déplacées à 66 pieds, l'alignement du chemin a été corrigé partout et les côtes ont été adoucies. La section en préparation entre Sherbrooke et Magog a 16 milles de longueur; le pavage sera posé en 1929. Il aura 20 pieds de largeur et il sera fait en macurban. Lorsque cette section sera terminée, il ne restera plus que la section Granby-Magog à paver pour compléter cette route.

Route Montréal-Québec—Nous avons fait de l'amiésite sur la section ouest de la paroisse de Maskinongé, y-compris le village, soit sur une longueur de 4.83 milles. Il reste à peu près 80 milles à paver sur cette route, lesquels sont au programme de six ans.

Route Montréal-Malone—Nous avons fait des travaux dans le canton Elgin, dans le canton Godmanchester, dans la ville de Huntingdon, à St-Malachie d'Orms-town, dans le village d'Orms-town, à Très-St-Sacrement d'Howick, dans le village de Howick et dans la paroisse de Ste-Martine. La longueur pavée en 1928 fut de 17.92 milles. La route Montréal-Malone sera entièrement terminée au cours de 1929. Les clôtures ont été déplacées à 66 pieds sur toute sa longueur et la largeur de pavage a été augmentée.

Route Lévis-Rimouski—Nous avons construit un pavage en macurban dans le village de St-Jean-Port-Joli, sur une longueur de 1.40 mille. La ville de Rimouski a aussi pavé 0.70 mille. Il y avait quelques autres sections au programme, mais nous avons dû remettre les travaux à l'été prochain.

Coldphalt is an emulsion containing about 50% of water and 50% of asphalt. It is mixed with stone in a mixer and spread over the road to a thickness of 3 to 4 inches loose.

The mixture is then rolled. If need be, an additional quantity of emulsion is added by penetration.

These products are also used on old macadam and gravel roads.

Colas products have been tested at the following places:

On a length of 1,623 feet on the road around the Island of Montreal, in the parish of Ste. Geneviève. On this section, a carpet coat was laid over an old macadam.

On a length of 1,017 feet of the road around the Island of Montreal, following the previous section. The latter was covered with a "colaston" paving three inches thick.

At St. Roch sur Richelieu, on the Lévis-St. Lambert Highway, on a length of 1,360 feet, we tested colas product for gravel.

Finally, colprovia and coldphalt were tested on certain sections of the Montreal-Malone Highway. The sections resurfaced with macurban, amiesite, coldphalt and colprovia are in the same condition as regards the subsoil and former pavements, thus enabling one to appreciate better the respective merits of each product.

Construction of Permanent Pavements in 1928

Following is a short résumé of the work done last season.

Montreal-Sherbrooke Highway.—We could not lay the pavement itself, but the road was prepared between Magog and Sherbrooke. At the close of the season, the preliminary work was completed, save on two miles near Sherbrooke. The section between Magog and Sherbrooke was completely transformed. Fences were removed to 66 feet, the road was straightened, and grades corrected. The length of this section is 16 miles. The pavement will be laid in 1929 on a width of 20 feet. Macurban will be used. When the work is finished, only the section between Granby and Magog will remain to pave on this highway.

Montreal-Quebec Highway.—The western section of Maskinongé, the village inclusive, was partly paved with amiesite on a length of 4.83 miles. The balance of this highway remaining to pave—about 80 miles—is on the six-year programme.

Montreal-Malone Highway.—Permanent pavements have been laid in the township of Elgin, the township of Godmanchester, the town of Huntingdon, the parish of St. Malachie d'Ormstown, the village of Ormstown, the village of Howick, the parish of Très St. Sacrement d'Howick and the parish of Ste. Martine. 17.92 miles were paved in 1928. The Montreal-Malone Highway will be completed throughout in 1929. On its entire length fences have been removed to 66 feet and the new pavement has been widened.

Lévis-Rimouski Highway.—A macurban pavement was laid in the village of St. Jean Port Joli—a length of 1.40 miles. 0.70 mile was paved in the town of Rimouski. A few additional sections were on the 1928 programme, but the work had to be postponed to 1929.

Route Montréal-Hull—La montée Labrie, à Ste-Dorothée et à Ste-Rose, a été élargie sur une longueur de 2.5 milles.

Route Montréal-Mont-Laurier—Nous avons fait du macurban dans la partie nord de la paroisse de St-Jérôme, à Shawbridge, à Prévost, à Piedmont et à St-Sauveur-des-Monts jusqu'à la montée Filion. La préparation du chemin fut commencée l'an dernier. Nous avons dans St-Jérôme fait un redressement considérable et éliminé deux traverses à niveau sur le parcours de la montée Thibault. Nous avons aussi éliminé un coin très dangereux dans le village de Prévost. Le nouveau pavage a 20 pieds; l'ancien en avait 18.

Route Montréal-Rouse's Point via St-Jean—Nous avons terminé la partie nord de la paroisse de St-Paul-de-l'Île-aux-Noix et avons donné un contrat pour la partie sud ainsi que pour une section d'un mille environ dans la paroisse de N.-D.-du-Mont-Carmel. Le chapitre 7 donne le détail des travaux sur cette route. Le parachèvement du pavage jusqu'à la frontière est au programme pour 1929. Le pavage est en béton; il a 16 pieds de largeur, et il est fait en deux travées de huit pieds.

Route Iberville-St. Albans—Nous avons fait du macurban à St-Athanase, à Ste-Anne-de-Sabrevois et à St-Pierre-de-Véronne. Le nouveau pavage a 18 pieds de largeur; l'ancien pavage avait 14 pieds. Sur une certaine partie, nous avons déplacé les clôtures à 66 pieds.

Route Lévis-Sherbrooke—Nous avons pavé en amésite la section de la ville de Richmond.

Routes Waterloo-Newport et Lacolle-Knowlton—Nous avons pavé en amésite les sections de ces deux routes situées dans le village de Knowlton.

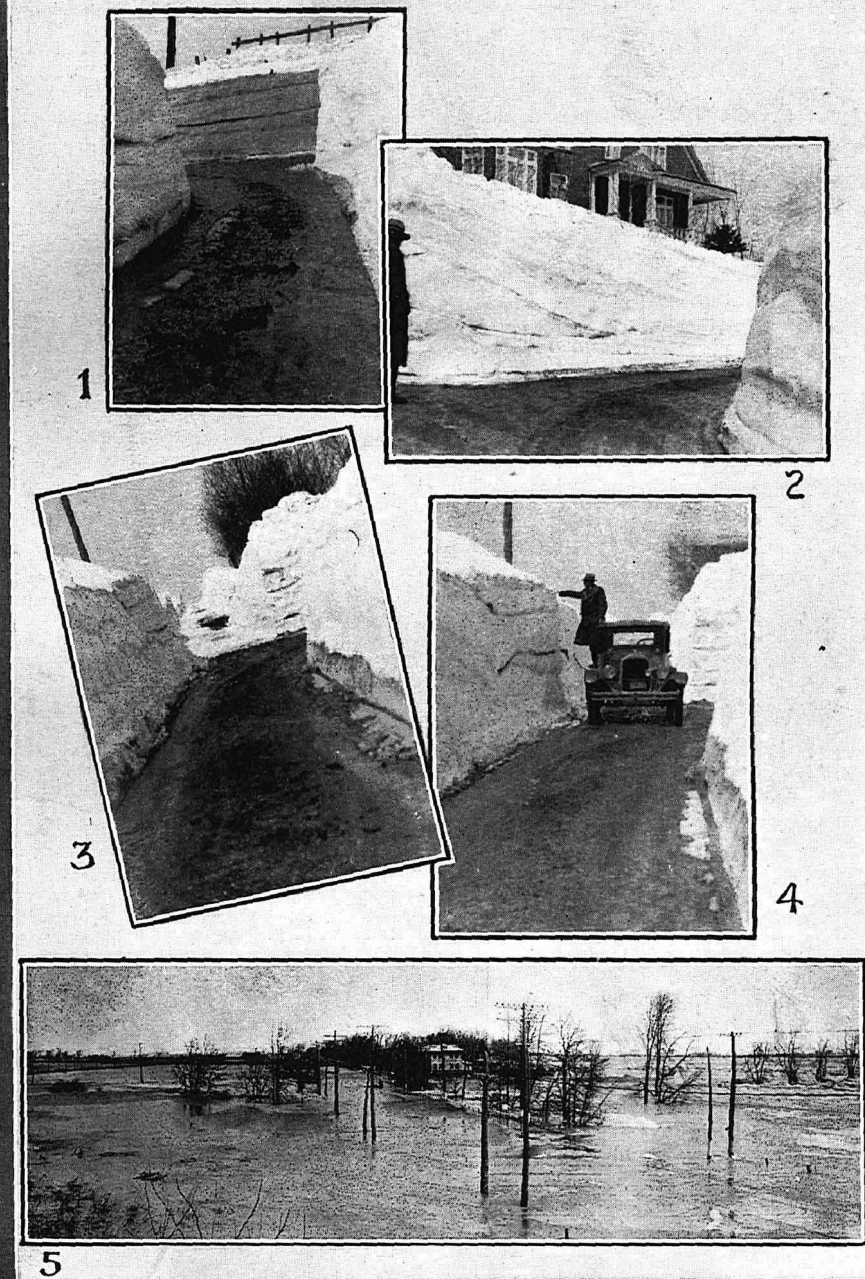
Nous avons fait des travaux de préparation sur la route Montréal-Toronto dans les comtés de Vaudreuil et de Soulanges, sur la route Montréal-Valleyfield dans la paroisse de Laprairie, et nous avons posé de l'amésite dans la paroisse de Ste-Madeleine-de-Rigaud, sur le parcours de la route Vaudreuil-Pointe-Fortune, et à Ste-Geneviève sur la route du tour de l'île de Montréal. Il faut mentionner en dernier lieu deux courtes sections sur la route Edouard VII, et un demi-mille dans la ville de Rimouski sur le parcours de la route Rimouski-Matapédia.

Ouverture des routes à la circulation des automobiles durant l'hiver

Cette question n'est pas nouvelle pour le département. Depuis plusieurs années, ce dernier a observé ce qui s'est fait ailleurs, il s'est tenu au courant des perfectionnements dans l'outillage, et il a attendu le moment de tenter l'expérience dans la province.

Il s'est dit et il s'est écrit beaucoup de choses sur le maintien des routes à la circulation automobile en hiver. Peut-être a-t-on quelquefois traité le sujet un peu à la légère et ignoré bien des difficultés. Sur ce sujet particulier, il ne faut être ni pessimiste ni trop optimiste. Il faut bien tenir compte de toutes les données du problème, ne pas procéder par comparaison avec les états du sud, et surtout attendre le résultat des essais.

Les états où les grandes routes sont maintenues toute l'année ouvertes aux automobiles ne sont pas dans les mêmes conditions de climat que la province de Québec. Dans la province de Québec même, il y a une différence marquée entre le sud et le nord. Les régions de Montréal et de Québec, par exemple, malgré leur faible différence de latitude, ont chacune un climat presque distinct. La chute de neige n'est pas uniforme d'un hiver à l'autre. Enfin il faut compter avec ces tempêtes qui parfois, en quelques heures, désorganisent le service des chemins de fer les mieux outillés.



1, 2, 3 et 4. Tranchées faites dans la côte de la station, à l'Ancienne-Lorette, le 3 mai 1928, pour ouvrir le chemin à la circulation d'été.
 5. La route Montréal-Québec sur l'île de Montréal lors des inondations du mois d'avril 1928.

1, 2, 3 and 4. Trenches dug in the snow by the Roads Department in station hill, at L'Ancienne Lorette, on May 3, 1928, for opening the road to summer traffic. 5. The Montreal-Quebec Highway on the Island of Montreal during the floods of April, 1928.

Montreal-Hull Highway.—The Montée Labrie, in Ste. Dorothee and Ste. Rose, was widened on a length of 2.5 miles.

Montreal-Mont Laurier Highway.—Macurban was laid in the parish of St. Jérôme, north of the town, and at Shawbridge, Prévost, Piedmond and St. Sauveur des Monts to the Montée Filion. Preliminary works were begun in 1927. The location of the road was changed on a considerable length in the parish of St. Jérôme, in Montée Thibault, thus eliminating two very dangerous railroad level crossings. A dangerous corner was also eliminated in the village of Prévost. The new pavement is 20 feet wide as against 18 feet for the former pavement.

Montreal-Rouse's Point via St. Jean.—The northern part of the parish of St. Paul de l'Île aux Noix was completed. A contract was let for the southern part of the parish and for a stretch of one mile in the parish of Notre Dame du Mont Carmel. Chapter 7 gives in detail the work done in 1928. The resurfacing of the balance of the highway to the New York State boundary is on the programme for 1929. A 16-foot concrete pavement is laid in two 8-foot slabs.

Iberville-St. Albans Highway.—A macurban pavement was laid at St. Athanase, Ste. Anne de Sabrevois and St. Pierre de Vérone. The new pavement has a width of 18 feet; the former pavement was only 14 feet wide. Fences have been removed to 66 feet on a few sections.

Lévis-Sherbrooke Highway.—The section of this highway in the town of Richmond was paved with amiesite.

Waterloo-Newport and Lacolle-Knowlton Highways.—The sections of these highways within the limits of the village of Knowlton were paved with amiesite.

Preliminary work was done on the Montreal-Toronto Highway in the counties of Vaudreuil and Soulanges, and on the Montreal-Valleyfield Highway in the parish of Laprairie. Amiesite was laid in the parish of Ste. Madeleine de Rigaud, on the Vaudreuil-Pointe Fortune Highway, at Ste. Geneviève, on the Island of Montreal Belt Highway, on two short sections of the King Edward Highway, and on one-half mile in the town of Rimouski, on the Rimouski-Matapédia Highway.

Opening of Roads to Motor Traffic During Winter

This is not a new question for the Department. For several years the latter has been observing what goes on elsewhere and has kept in touch with improvements in machinery, awaiting a favorable opportunity to carry out the experiment in the Province.

Much has been said and written on road maintenance in winter. The question has perhaps given rise to vague speculation which ignores many difficulties. In this particular instance one can neither be too hopeful nor despairing. All the aspects of the problem must be held in view without instituting comparisons with our southern neighbours. One must await the result of the experiments.

Countries in which highways are open throughout the year to motor traffic are not in the same climatic conditions as the Province of Quebec. Here, there is a marked difference between the north and the south. Notwithstanding their slight difference in latitude, the districts of Montreal and Quebec, for instance, have each an almost distinct climate. There is not always a uniform snowfall from one winter to another. Lastly, one must reckon with these storms which, in a few hours, sometimes, disorganize the best railroad service.

Il faut donc compter d'abord avec le climat. Il sera relativement facile de maintenir les routes dans le district de Montréal. Sera-t-il aussi facile de les maintenir dans le district de Québec? Voilà ce que les essais nous diront.

Toute la question de l'ouverture des routes durant l'hiver est dominée par deux facteurs essentiels: le coût de revient proprement dit et l'économie générale du système.

À prix d'argent, il est possible de maintenir ouvertes toutes les routes que l'on voudra. Il est bien évident cependant que le coût d'ouverture et d'entretien ne doit pas être prohibitif et dépasser les budgets qui y peuvent être affectés. Ensuite, à supposer que les routes puissent être maintenues ouvertes à un coût relativement modique, il faudra savoir si la circulation justifie la dépense. Tout est affaire de bon sens et de jugement.

À tout cela, il faut ajouter la portée possible de l'entretien d'hiver sur la route au printemps. Le pavage du chemin — en repos, peut-on dire, quatre ou cinq mois l'an à venir jusqu'ici — souffrira probablement du fait de la circulation d'hiver, circulation lourde en grande partie. De plus, le sous-sol gèlera sur une plus grande profondeur, ce qui accentuera les dommages du dégel et compliquera l'entretien d'été.

Ces diverses considérations — et d'autres qu'il serait facile d'y ajouter — n'ont pas pour but de présenter à priori l'entretien d'hiver sous un jour défavorable. Elles ne tendent au contraire qu'à bien poser le problème. Encore une fois, les expériences parleront.

À la suite des études faites par le département de la voirie, le gouvernement a décidé d'ouvrir à la circulation des automobiles, au cours du présent hiver, certaines sections de routes dans les banlieues de Montréal et de Québec. Il va sans dire que nous consacrerons à ces essais toutes notre énergie et tout notre travail, et que nous tâcherons d'en faire un succès.

Les sections de routes sur lesquelles les essais seront faits seront l'objet d'une surveillance suivie de la part des ingénieurs. Ces derniers prépareront des rapports et des statistiques détaillés pour chaque section. De plus il y sera fait un recensement de la circulation.

Voici la liste des sections de routes au programme pour l'hiver.

La route du tour de l'île de Montréal, section ouest.

Le chemin de Pont-Viau à la ville de Ste-Rose.

Le chemin de Pont-Viau à Terrebonne.

Le chemin de Pont-Viau à St-Eustache.

Le circuit Québec-Sillery-Ste-Foy-l'Ancienne-Lorette-Petite-Rivière.

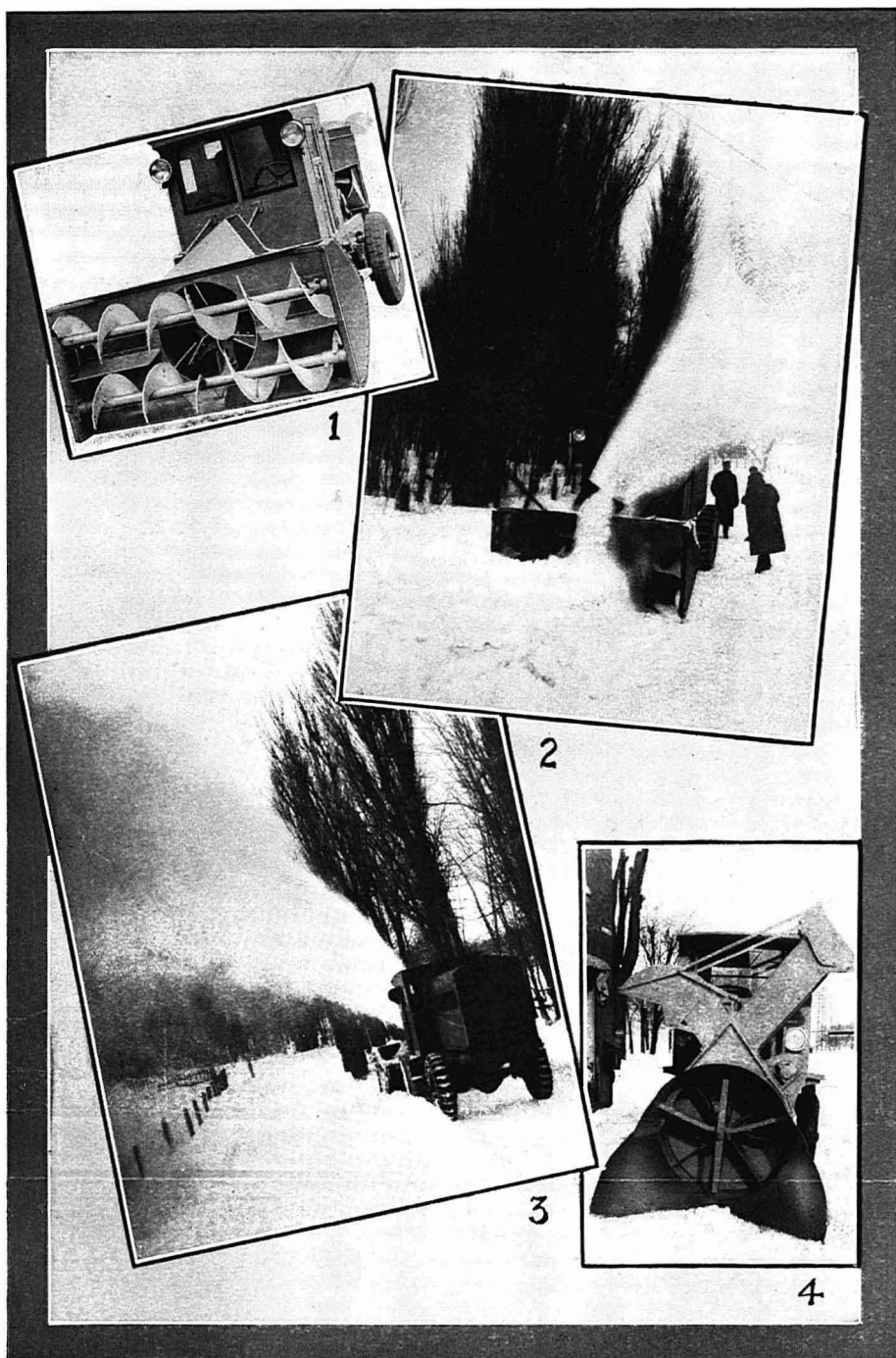
Le circuit Québec-Ouest-Charlesbourg-Québec.

CONSTRUCTION

Les listes des chapitres 9, 10 et 11 indiquent que la construction ne subit pas de ralentissement. Plus s'étend le réseau des grandes routes, plus la population apprécie la valeur des chemins améliorés.

Il n'y a plus dans la province de municipalités qui soient réfractaires aux bons chemins. Non seulement s'occupe-t-on d'améliorer les chemins importants, mais même les chemins d'importance tout à fait locale sont maintenant mis en état de porter la circulation automobile.

D'après le présent rapport, le gouvernement et les municipalités ont construit en 1928, soit sur les grandes routes, soit sur les routes secondaires, soit sur les chemins locaux, 978 milles de nouveaux chemins, ce qui porte la longueur totale des chemins améliorés dans la province à 10,531 milles.



ENTRETIEN D'HIVER

1 et 4. Types de machines en usage par le département; 2 et 3. Les machines en action.

WINTER MAINTENANCE

1 and 4. Types of snow removers used by the Department; 2 and 3. The removers at work.

Climate is, therefore, the first thing to be taken into account. It should be comparatively easy to maintain roads in the districts of Montreal. Will it be as easy to maintain them in the district of Quebec? Experiments will tell.

The whole question of opening roads during winter is controlled by two essential factors: the cost itself and the general economy of the system.

With money we can keep open all the roads wanted. It is quite obvious, however, that the cost of opening and maintaining must not be prohibitive, nor exceed appropriations. Then, assuming that roads can be kept open at a comparatively low cost, we must know if traffic justifies the expenditure. It is a matter of good sense and judgment.

To this must be added the possible effect that winter maintenance may have on the roads in spring. The pavements—hitherto at rest, so to say, for four or five months—will probably be affected by winter traffic, which is more or less heavy. Moreover, the subsoil will freeze to a greater depth, thus increasing the damage from thaw and complicating summer maintenance.

These various considerations—and others which might be added—are not intended to put winter maintenance in an unfavorable light. They are merely intended to set forth the problem clearly. Once more, experiments will tell.

Following the investigations made by the Roads Department, the Government has determined to open to motor traffic this winter certain roads in the outskirts of Montreal and Quebec. Needless to say that we will concentrate our efforts on these experiments to make them a success.

Road sections on which experiments are to be carried on will be closely supervised by the engineers. The latter will prepare detailed reports and statistics on each section.

Following is a list of the roads on the programme for maintenance during winter.

The road around the Island of Montreal, western section.

The road between Pont Viau and Ste. Rose.

The road between Pont Viau and Terrebonne.

The road between Pont Viau and St. Eustache.

The Quebec-Ste. Foy-l'Ancienne Lorette-Petite Rivière circuit.

The Quebec West-Charlesbourg-City of Quebec circuit.

CONSTRUCTION

The lists in Chapters 9, 10 and 11 show that there is no falling-off in construction. The more the highway system extends the more the population appreciates improved roads.

In the Province, no municipalities any longer object to good roads. They not only improve important roads but also make roads of merely local importance fit to carry motor traffic.

According to this report, in 1928, the Government and the municipalities constructed 978 miles of new roads (main highways, secondary and local roads), bringing the total length of improved roads in the Province to 10,531 miles.

L'entretien aux frais du gouvernement maintient sa portée sur la construction. Un grand nombre de municipalités construisent à leur frais.

Il a été construit une longueur considérable de chemins avec subventions du gouvernement.

Sur les grandes routes, les travaux sont exécutés soit par le département lui-même avec la contribution des municipalités intéressées, soit par les municipalités sous la direction des ingénieurs; le département remboursant à la fin de l'année sa part des frais.

Les statistiques consacrées à la construction donnent la liste complète, avec longueurs, de tous les travaux de construction exécutés durant la saison.

Voici les principales opérations sur le réseau des grandes routes.

Rapport de la construction des grandes routes

Route Lévis-St-Lambert—Le nouveau tracé par le chemin des Grèves, dans St-Joseph-de-Sorel et dans la paroisse de Contrecoeur, a été commencé au cours de l'été. Les travaux sont pratiquement terminés dans la paroisse de Contrecoeur. La section de St-Joseph-de-Sorel sera faite en 1929.

Route Beauce-Jonction-Sherbrooke—Nous n'avons pas fait de travaux de construction proprement dits, mais nous avons construit à Weedon un nouveau pont et un remblai pour remplacer le vieux viaduc en bois appelé communément le Pont Rouge. Le nouveau pont a 12 pieds de portée par 100 pieds de longueur et il constitue la base d'un remblai de 40 pieds de hauteur. Ce dernier est terminé par des garde-fous de chaque côté du chemin.

Route Richmond-Yamaska—Il n'a pas été fait de travaux de construction en 1927 entre St-Edmond et Yamaska, mais nous n'attendons que le consentement des municipalités intéressées pour que cette section de 15 milles soit mise sous contrat pour 1929.

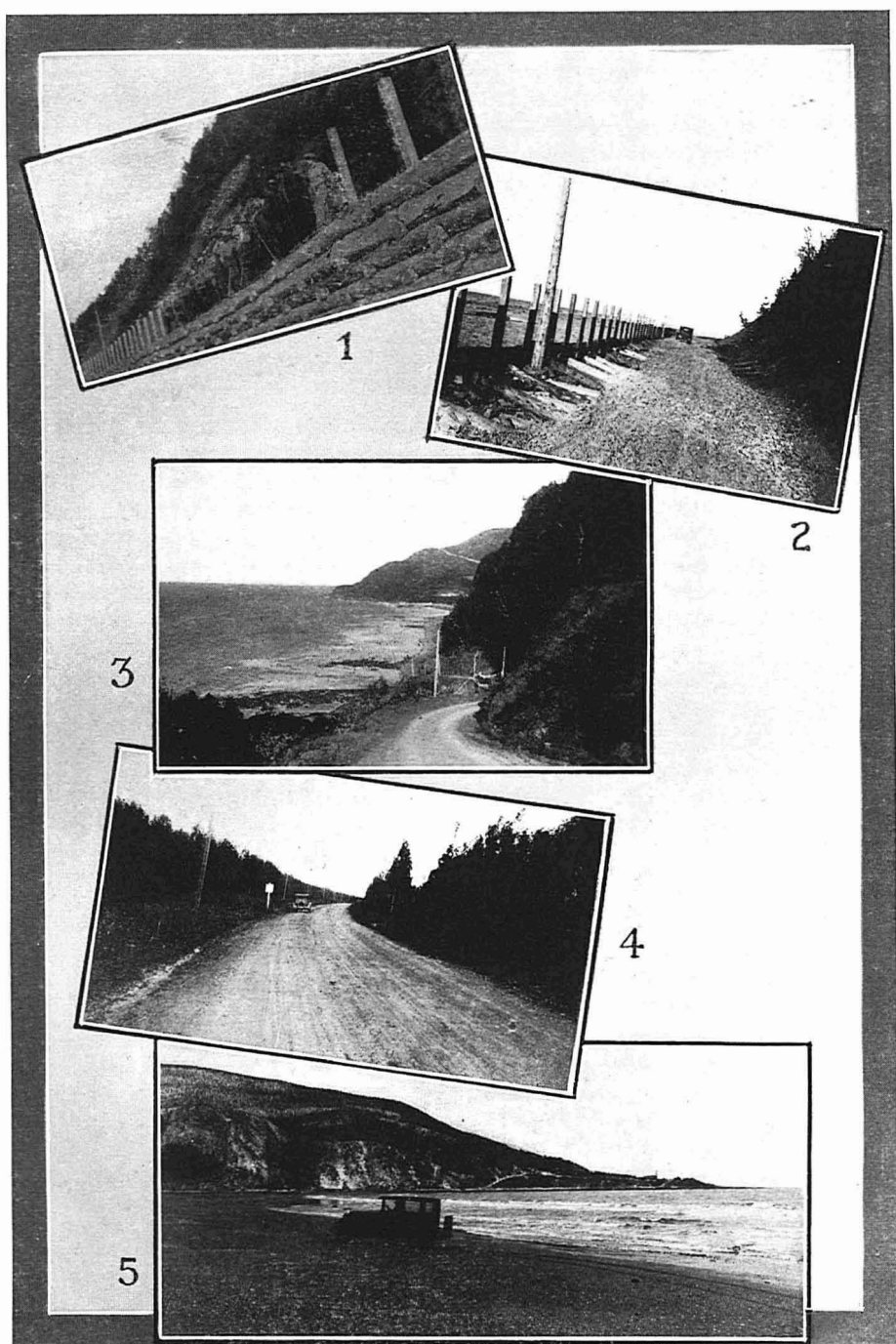
Route St-Georges-Lac Frontière—Il y avait 2.67 milles en construction l'an dernier à Ste-Rose et 4 milles environ qui n'avaient pas été touchés. Le tout a été gravelé au cours de la dernière saison, ce qui termine complètement la route.

Route Aylmer-Chapeau-Pembroke—Nous sommes en pourparlers avec la municipalité de l'Île-aux-Allumettes pour faire améliorer la partie qui traverse l'île du nord au sud, à partir de Chapeau. Il reste deux courtes sections à terminer dans le canton Waltham et dans le canton Chichester respectivement.

Route Hull-Maniwaki-Mont-Laurier—La section du canton Aylwin, sur laquelle il restait 3.00 milles à terminer, était pratiquement finie cet automne. Dans le canton Wright, il restait 8.00 milles à construire en 1928 sur une longueur totale de 13.10 milles. Les travaux étaient fort avancés à la fin de novembre. Dans le canton Low, il restait à construire 11 milles sur 12. La mise en forme était terminée au mois de novembre. Nous avons donné un contrat pour l'épandage du gravier. Cette section sera finie au printemps. Le canton de Wakefield-Nord est la partie la plus difficile de la route. Cette section de 10 milles environ longe la rivière Gatineau et elle est presque partout adossée au roc. Le chemin de fer du Pacifique-Canadien est lui-même adossé à la route quelques pieds plus bas. Il y a beaucoup de minage à faire pour donner au chemin une largeur suffisante. Le contrat donné cet automne pour la construction de cette section sera terminé l'été prochain.

Route St-Hyacinthe-Melbourne—Nous avons fait environ 4 milles dans le canton de Durham-Sud. Il reste 4 milles en tout à améliorer dans le canton Durham et dans le canton Melbourne.

Route Victoriaville-Woburn—Cette route est maintenant reliée aux routes de l'état du Maine par un tronçon de 25 milles ouvert l'été dernier du côté améri-



STE-ANNE-DES-MONTS-GASPÉ

1 et 2. Quai en construction à Mont-St-Pierre; 3. Près de Marsouin; 4. À l'ouest de la rivière Madeleine; 5. Près de Rivière à Claude. Les automobiles passaient sur la grève avant la construction de la route.

1 and 2. Wharf under construction at Mont St. Pierre; 3. Near Marsouin; 4. West of Rivière Madeleine; 5. Near Rivière à Claude. Automobiles had to pass on the shore before the construction of the road.

Maintenance at the expense of the Government gives impetus to construction. A number of municipalities construct at their own cost.

Municipalities built a considerable length of roads with Government grants.

On the highways, work was done either by the Department itself, with contributions from the interested municipalities, or by the municipalities, under the direction of the engineers, the Department refunding its share of expenses at the end of the year.

Statistics on construction give a complete list with length of all the construction work done during the season.

Following are the principal operations on the highway system:

Report of Construction on Main Highways

Lévis-St. Lambert Highway.—The road along the shore of the St. Lawrence, at St. Joseph de Sorel and Contrecoeur, was begun last summer. The works are practically completed in the parish of Contrecoeur. The section in St. Joseph de Sorel will be improved in 1929.

Beauce Junction-Sherbrooke Highway.—No real construction has been carried out on this highway, but we have built a culvert and a bank forty feet high to replace the old wooden viaduct commonly known as "Pont Rouge." The new culvert has a span of 12 feet and is 100 feet long. It is the base of the 40-foot fill. Guard rails have been placed on the top of the fill, on both sides of the road.

Richmond-Yamaska Highway.—No construction has been carried out in 1928 between St. Edmond and Yamaska, but, as soon as the interested municipalities have given their consent, this 15-mile section will be given by contract for construction in 1929.

St. Georges-Lac Frontiere Highway.—At the close of 1927, 2.67 miles were under construction at Ste. Rose, and about 4 miles remained untouched. Both sections were completed in 1928 and the highway is now improved throughout.

Aylmer-Chapeau-Pembroke Highway.—We are negotiating with the municipality of Ile aux Allumettes in connection with the improvement of the section across the Island from north to south, starting from Chapeau. Two short sections remain to improve in Waltham and Chichester townships respectively.

Hull-Maniwaki-Mont Laurier Highway.—The section in Aylwin township, remaining to complete on 3.00 miles, was practically completed this fall. 8.00 miles out of 13.10 miles remained to improve in 1928 in the township of Wright. The work was well advanced at the close of the season. Eleven miles out of twelve remained to complete in the township of Low. The grading was completed in November. The laying of gravel was given to a contractor, the gravelling to be completed next spring. The section in the township of North Wakefield is the most difficult on this highway. The road on this ten-mile section runs along the Gatineau River and is almost cut in the rock of the mountains. The Canadian Pacific Railroad runs along the road a few feet below the latter. Much blasting will have to be done to give the road a sufficient width. The construction of this section has been given to a contractor, the work to be completed next summer.

St. Hyacinthe-Melbourne Highway.—Four miles were constructed last season in the township of South Durham. Four miles remain to improve in the townships of Durham and Melbourne.

Victoriaville-Woburn Highway.—This highway is now connected with the highways in the State of Maine pursuant to the opening of a 25-mile section on

cain entre Woburn et Eustis. Il reste trois milles à faire dans la province pour rejoindre la frontière du Maine. Nous avons donné un contrat pour cette section. Cette route donne le débouché le plus direct entre Portland et Québec en passant par les routes Lévis-Jackman et St-Georges-Lac Mégantic.

Route Charlemagne-St-Eustache—Les sept milles de la paroisse de Lachenaie ont été terminés au mois de novembre. Nous avons construit 1,000 pieds de béton sur la partie sujette aux inondations, près de l'intersection de la route Montréal-Québec. Le reste est en gravier artificiel. La route Charlemagne-St-Eustache raccourcit de quinze milles le trajet Québec-Ottawa.

Route St-Hyacinthe-St-Germain—Il restait 14 milles à améliorer dans St-Hugues, St-Eugène et St-Germain. Toute la route est maintenant terminée, moins 1.60 mille à St-Eugène, pour lequel la municipalité est en pourparlers avec l'arrondissement intéressé, et un-demi mille à St-Guillaume. Nous avons fait sur cette route un grand nombre de redressements et d'élargissements et nous avons partout de beaux alignements. La route St-Hyacinthe-St-Germain est un tronçon de la route directe St-Hyacinthe-Québec.

Route du tour du lac St-Jean—Les municipalités de Ste-Jeanne-d'Arc et de Mistassini ont fait des travaux subventionnés par le département. Dolbeau et Albanel ont aussi travaillé. Il reste une douzaine de milles à graveler pour terminer le tour du lac.

Route Rimouski-Ste-Anne-des-Monts—La paroisse de Cap-Chat et la paroisse de Ste-Anne-des-Monts ont amélioré entièrement leurs sections respectives, ce qui termine la route sur toute sa longueur.

Route Matapédia-Gaspé—Nous renvoyons à la liste détaillée du chapitre 9 pour les longueurs améliorées dans chaque municipalité. Sur une longueur totale de 212 milles entre Matapédia et Gaspé, nous avons au printemps 12 milles sur lesquels les travaux avaient été commencés en 1927 et 45 milles sur lesquels il n'y avait rien de fait. La construction a été poussée avec vigueur. Au mois de novembre il ne restait que quatre milles sur lesquels nous n'avions pu commencer les travaux. Ces quatre milles devraient être terminés de bonne heure au printemps.

Route Ste-Anne-des-Monts-Gaspé—Il restait environ 38 milles à faire cette année dont 23 milles commencés en 1927 et 15 milles sur lesquels il n'y avait aucun travail de fait. Tout était pratiquement fini à l'automne, moins la partie de St-Majorique, où la municipalité fera les travaux au printemps. Les opérations sur la route Ste-Anne-des-Monts-Gaspé étaient beaucoup plus difficiles que sur la route Matapédia-Gaspé à cause du caractère excessivement accidenté de la côte nord de la Péninsule. Nous avons décidé de finir entièrement les travaux avant de livrer la route à la circulation, mais, dès le milieu de l'été, les automobilistes se sont mis à y circuler et nous avons dû nous occuper de donner un passage convenable sur toutes les sections, en construction avant de faire les travaux de surface. Les demandes de renseignements de la part des touristes, surtout des touristes américains, ont commencé à affluer au mois de juillet. Malgré l'état peu recommandable de certaines sections nous n'avons pu faire attendre les automobilistes. Là où la route était absolument impraticable, il nous a fallu maintenir un passage sur la grève. La Péninsule promet d'attirer les touristes de tous les coins du Canada et des États-Unis. Sa vogue sera amplement méritée.

Pour le bénéfice des municipalités situées à l'extrémité est de la Péninsule de Gaspé, au nord de la Baie de Gaspé, le département a décidé cet automne de prolonger la route entre la Rivière-au-Renard et le Cap des Rosiers, d'améliorer le portage de la Rancelle jusqu'à Baie-de-Gaspé-Nord, et d'améliorer le chemin entre Baie-de-Gaspé-Nord et St-Majorique. Ce nouveau tronçon de route offrira par surcroît aux touristes quelques points de vue additionnels à admirer.

the American side between Woburn and Eustis. Three miles remain to improve in the Province of Quebec to connect with the new American section. A contract was let by the Department for these three miles. The Victoriaville-Woburn Highway affords the most direct connection between Quebec and Portland, via the Lévis-Jackman and the St. Georges-Lac Mégantic Highways.

Charlemagne-St. Eustache Highway.—The seven miles in the parish of Lachenaie were completed in November. 1,000 feet of concrete pavement were built on the section subject to the floods, adjoining the Montreal-Quebec Highway. The balance was improved with artificial gravel. The Charlemagne-St. Eustache Highway shortens by fifteen miles the trip from Quebec to Ottawa.

St. Hyacinthe-St. Germain Highway.—Fourteen miles remained to improve in St. Hugues, St. Eugène and St. Germain. This highway is now completed throughout, save 1.60 miles at St. Eugène, for which the municipality is negotiating with the interested ratepayers along this particular section, and save one-half mile at St. Hugues. On most parts of the highway the road was widened and straightened, and the general course was much improved. The St. Hyacinthe-St. Germain Highway is a trunk of the direct route between St. Hyacinthe and Quebec.

Lake St. Jean Belt Highway.—The municipalities of Ste. Jeanne d'Arc, Mistassini, Dolbeau and Albanel have carried out improvement works with subsidies from the Government. About twelve miles remain to improve to complete the road around the lake.

Rimouski-St. Anne des Monts Highway.—The parishes of Cap Chat and Ste. Anne des Monts have improved their respective sections, thus completing this highway throughout.

Matapédia-Gaspé Highway.—See Chapter 9 for the detailed list of lengths completed in each municipality. Out of the total length of 212 miles between Matapédia and Gaspé, 12 miles were begun in 1927 and there remained last spring, in addition to these 12 miles, 45 miles entirely unimproved. Construction was pushed vigorously. In November last, only four miles remained unimproved. These four miles should be completed early next spring.

Ste. Anne des Monts-Gaspé Highway.—Thirty-eight miles remained to improve in 1928—23 miles on which construction was begun in 1927 and 12 miles entirely unimproved. This highway was completed early in the fall, save the section at St. Majorique, which the municipality will improve next spring. Construction on the Ste. Anne des Monts-Gaspé Highway was much more difficult than on the Matapédia-Gaspé Highway owing to the exceedingly broken character of the northern side of the Peninsula. We had decided not to open the road to traffic before we had completed it, but, early last summer, automobiles began to come to the Peninsula, and we had to give a suitable road on all sections under construction before we could complete the improvement. On sections absolutely unpassable, we had to maintain a passage on the shore. Requests for information from tourists poured in throughout the season. Gaspé Peninsula, to all appearances, will attract tourists from all districts in Canada and the United States. It deserves to be popular.

For the benefit of municipalities at the eastern end of the Peninsula, north of Gaspé Bay, it was decided last fall to continue the highway from Rivière au Renard to Cap des Rosiers, to improve the Portage de la Rancelle to Baie de Gaspé Nord, and to connect the latter municipality with St. Majorique. The new trunk will also afford some more grand scenes for tourists.

Route St-Siméon-Grande-Baie—Les districts de Chicoutimi et du Lac-St-Jean ont été reliés au district de Charlevoix et à Québec par l'ouverture de la route St-Siméon-Grande-Baie à la circulation des automobiles. Vers le milieu de septembre, on pouvait circuler sur cette route. Plusieurs automobilistes, y-compris notre ingénieur de division, ont fait le trajet Chicoutimi-Québec en dix heures, soit une distance de 207 milles. La section St-Siméon-Grande-Baie a une longueur de 80 milles. Le département travaille sur cette route depuis l'an dernier. La partie de la route comprise entre St-Félix-d'Otis et Petit-Saguenay avait souffert de lourds dommages au printemps du fait des inondations. Le chemin était devenu absolument impraticable et les communications avaient été interrompues complètement entre Petit-Saguenay, L'Anse-St-Jean, St-Félix-d'Otis et Grande-Baie. Le département de la voirie, de concert avec le département de la colonisation, s'est mis au travail au mois de juin. Il avait à déblayer le chemin, à réparer ou à reconstruire les ponts et à donner un passage convenable. Cette tâche fut terminée au mois d'août. La section St-Siméon-Petit-Saguenay n'ayant pas été affectée par les inondations, elle fut prête plus tôt que sa voisine. Sauf quelques sections déjà gravelées et que nous avons rechargées, la route est en terre. Les travaux préparatoires au gravelage sont plus avancées au nord de Petit-Saguenay qu'au sud, mais, par contre, les travaux seront plus faciles au sud.

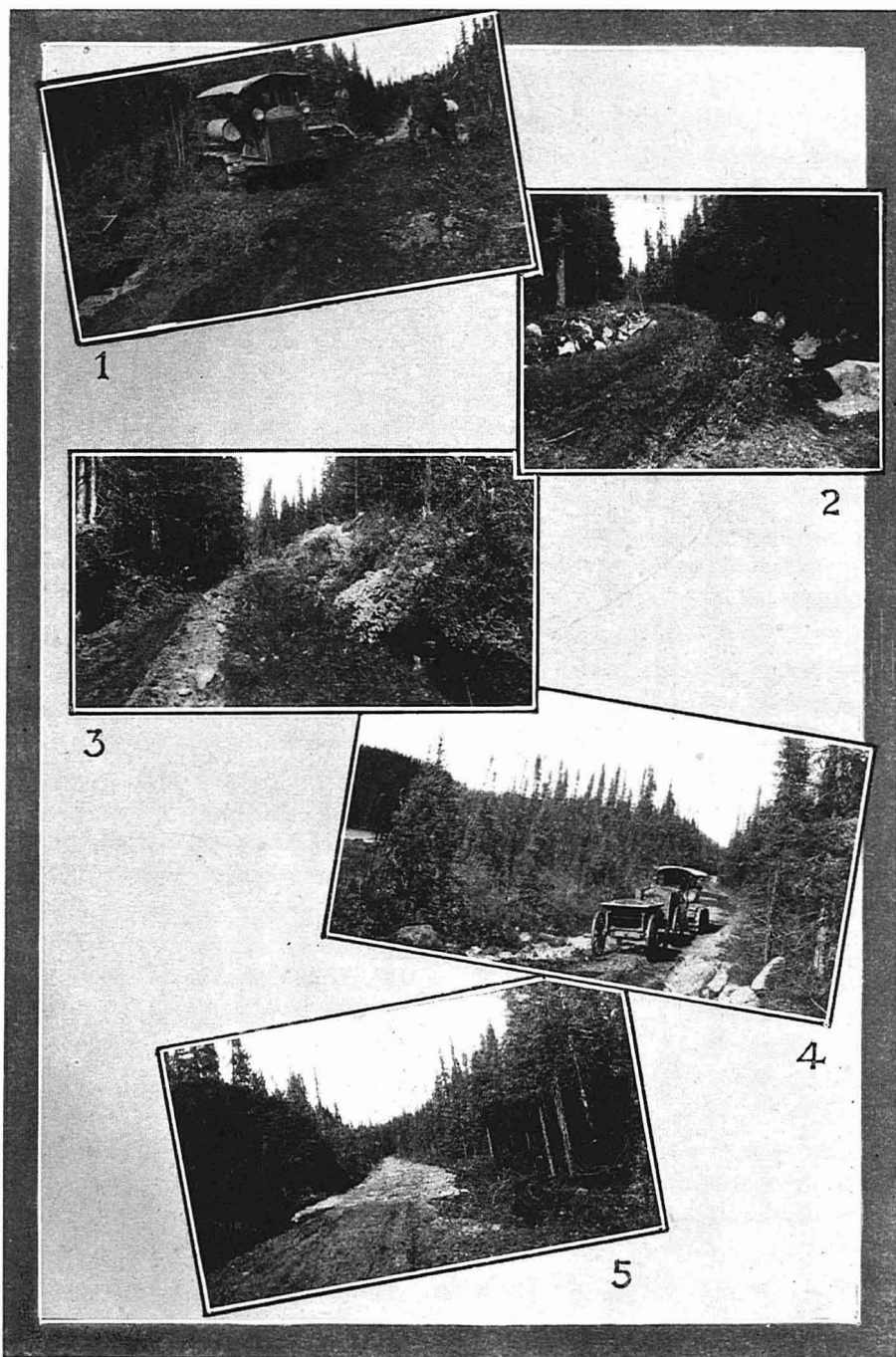
Route Québec-Hébertville—Nos équipes sont au travail depuis le mois de juin entre Stoneham et la tête du grand lac Jacques-Cartier. Les pluies du commencement de l'été ont beaucoup nui à l'avancement des travaux, mais, à l'automne, le chemin était passable sur toute la section en construction. Le travail a consisté en mise en forme, construction de ponceaux, défrichement, etc. La surface du chemin est en terre. Les travaux sont exécutés avec des fonds fournis par la compagnie Shawinigan Power, par les départements de la voirie, de la colonisation et des terres, et par la Donnacona Paper Company. Les fonds sont administrés par le ministère de la voirie.

Route Grand'Mère-La Tuque—Cette route avait été rendue impraticable par les inondations de l'automne de 1927 et du printemps de 1928. Le département ayant été mis en charge des travaux, il lui a fallu reconstruire les ponts, réparer les éboulis, faire des détournements considérables et remettre le chemin en forme sur toute sa longueur. Au mois de septembre, cette route de 95 milles était passable d'un bout à l'autre pour les automobiles. La surface du chemin est en terre sur pratiquement toute la longueur de la route.

Route Lachute-Ste-Agathe—Au printemps, il ne restera à terminer que la section du canton Howard, près de Ste-Agathe. La municipalité a commencé les travaux à l'automne, mais il lui faudra encore quelques mois avant de pouvoir les achever. Nous avons fini en 1928 le canton de Gore, où il restait 7.18 milles à faire, le canton Mille-Iles où il restait 1.25 mille, et le canton Morin où il restait 2.10 milles.

Route Lachute-St-Jovite—Nous avons terminé le canton Chatham et le canton Arundel et presque fini les cantons de Harrington et de Montcalm. Il restera, pour 1929, à faire trois milles dans Harrington, le canton Grenville et augmentation au complet, soit trois milles, et à finir les cantons Montcalm et Harrington ainsi que les cantons unis de Salaberry et de Grandison. Dans ces derniers cantons, la municipalité a ébauché le travail à l'automne.

Route Buckingham-Mont-Laurier—Le canton de Buckingham est fini moins $\frac{1}{4}$ de mille où il y a une difficulté de tracé. Le canton Portlan-Est achève; il ne reste qu'un bout au Malcolm Creek, pour lequel nous avons accordé du 50% à la municipalité. Il y a trois milles terminés dans le canton Villeneuve sur une longueur



QUÉBEC-HÉBERTVILLE

Vues montrant le caractère du district et la route en construction.

Views showing the character of the district and the road under construction.

St. Siméon-Grande Baie Highway.—The Chicoutimi and Lake St. Jean districts were connected with the district of Charlevoix and with Quebec by the opening of the St. Siméon-Grande Baie Highway to automobile traffic. In mid-September the road was passable throughout. A number of automobilists, including our divisional engineer, covered in 10 hours the 206 miles between Chicoutimi and Quebec. The section between St. Siméon and Grande Baie is 81 miles long. Works were commenced in 1927 by the Roads Department. The road had suffered heavy damages last spring through the floods between Petit Saguenay and St. Félix d'Otis. Communications were entirely interrupted between Petit Saguenay, L'Anse St. Jean, St. Félix d'Otis and Grande Baie. The Roads Department, in concert with the Colonization Department, began the repairs last June. The road had to be cleared, culverts and bridges repaired or rebuilt, and a suitable passage given to vehicles. All these works were completed in August. The section between St. Siméon and Petit Saguenay was not affected by the floods and was accordingly suitable for traffic earlier in the season than the section to Grande Baie. Except for a few sections already gravelled, and on which an additional course of gravel was laid last summer, the surface of the highway is earth. Preliminary works are more advanced on the northern section, but the work will be easier on the southern section.

Quebec-Hébertville Highway.—Our construction gangs have been working all summer between Stoneham and the northern extremity of Lake Jacques Cartier. Early summer rains somewhat checked the progress of the work in the beginning, but, last fall, the road was quite passable on the whole section under construction. The work consisted principally in levelling, construction of bridges and culverts, clearing, etc. The surface of the road is earth. The work is paid jointly by the Shawinigan Power Company, the Departments of Roads, Colonization and Lands, and by the Donnacona Paper Co. The Roads Department is the trustee of the funds gathered for financing the construction.

Grand'Mère-La Tuque Highway.—Following the floods of the fall of 1927 and of the spring of 1928, this highway became absolutely impassable. The Roads Department having taken charge of the works, we had to build 42 bridges and culverts, to repair landslides, to divert long sections and open a new road, and to level the surface throughout the highway. In September, this 95-mile highway was passable for autos on the whole distance. The surface of the road is earth on practically its entire length.

Lachute-Ste. Agathe Highway.—Next spring, only the section in the township of Howard, near Ste. Agathe, will remain to improve. Works were begun last fall by the municipality, but their completion will take a few more months. The following sections were completed in 1928: the township of Gore, where 7.18 miles remained to improve; the township of Mille Îles, where 1.25 miles remained to improve, and the township of Morin, where 2.10 miles remained to improve.

Lachute-St. Jovite Highway.—The townships of Chatham and Arundel were completed, and the works are nearing completion in the townships of Harrington and Montcalm. The following sections will remain to improve in 1929: three miles in Harrington, the three miles of Grenville and Augmentation, a section in the townships of Montcalm and Harrington, and the whole section in the united townships of Salaberry and Grandison. In the latter townships, the work was begun last fall by the municipality.

Buckingham-Mont Laurier Highway.—The section in the township of Portland is completed, save one-quarter of a mile where there is some difficulty in the location of the road. Works are nearing completion in Portland East; only a short stretch remains to complete in Malcolm Creek, the work to be done by the muni-

de 13 milles. Les 22½ milles des cantons Bigelow; Wells, Blake et McGill sont terminés sur 10 milles faits en 1927. En somme, les travaux ne furent pas très actifs sur cette route en 1928, les municipalités ne consentant pas volontiers à contribuer leur part de la dépense.

Route Senneterre-La Reine—Le département a pris charge de cette route en 1926 et il l'améliore graduellement depuis. La plupart des sections ont été rechargées de gravier et élargies.

Route Rouyn-Macamic-Témiscamingue-Nord—Cette route de 105 milles fut ouverte par le département de la colonisation. Elle fut confiée le printemps dernier au département de la voirie. Les principaux travaux requis pour parfaire la route consistaient en allongements de pontceaux, en construction de garde-fous, et en rechargements partiels de gravier. La température nous a empêchés de tout finir cette année. Nous charroyerons le gravier cet hiver, et le travail sera fini l'été prochain. Les principales sections à graver sont les suivantes: de Macamic à Ste-Rose-de-Pouliaries (12 milles); de Rouyn à Provencher (12½ milles; élargissement et rechargement); de Provencher à Moose Creek (8 milles; rechargement partiel); de Moose Creek au camp Desrochers (13½ milles à graver sur 28 milles); du camp Desrochers à Guérin (gros travaux sur six milles).

Le chapitre 9 donne la liste des travaux exécutés sur plusieurs autres routes moins importantes.

CIRCULATION

LE RECENSEMENT DE LA CIRCULATION

Le chapitre 17 donne les statistiques complètes pour chacune des routes sur lesquelles le recensement a été fait. On trouvera aussi dans ce chapitre plusieurs tableaux comparatifs entre les recensements de 1927 et de 1928.

Le recensement de 1928 a été fait du mercredi matin 1er août au mardi soir 7 août sur 51 routes, formant un longueur totale d'environ 3,300 milles. Le comptage des véhicules a été fait sur les mêmes routes qu'en 1927, pour établir une comparaison plus exacte entre les chiffres des deux recensements. Voici une analyse sommaire du recensement:

Augmentation de 11.4% sur 1927—En 1927, la moyenne journalière de circulation par route, pour l'ensemble des routes sur lesquelles le recensement a été fait, était de 1,006 véhicules. La moyenne de 1928 est de 1,121 véhicules, soit une augmentation de 11.4%. Cette augmentation aurait été plus considérable si la température avait été plus favorable. Nous eûmes trois jours de pluie durant les sept jours de comptage.

Composition de la circulation—La circulation moyenne de 1,121 véhicules par jour est composée comme suit: automobiles portant licences de Québec, 647, soit 57.7% de la circulation totale; automobiles des autres provinces, 89, soit 8% de la circulation totale; automobiles des Etats-Unis, 168, soit 14.9%; autres véhicules automobiles (autobus, camions, motocyclettes), 108, soit 9.6%; véhicules à traction animale, 109, soit 9.7%. L'ensemble des automobiles de promenade représente 80.7% de la circulation totale, et l'ensemble de tous les véhicules automobiles, y compris les autobus, les camions et les motocyclettes, 90.3%.

cipality with a 50% subsidy. In the township of Villeneuve, three miles are completed out of the total length of 13 miles. In the townships of Bigelow, Wells, Blake and McGill, 10 miles are completed out of 22½ miles. Altogether, construction on this highway was not very active in 1928, municipalities not agreeing to pay their share of the expense.

Senneterre-La Reine Highway.—The Roads Department was put in charge of this highway in 1928, and has since been carrying on gradual improvements. Most sections were widened and covered with an additional course of gravel.

Macamic-Rouyn-Témiscamingue Nord Highway.—This 105-mile highway was opened by the Colonization Department. The Roads Department took it over last spring. Works required to complete the road were principally lengthening of culverts, construction of guard-rails, and laying of additional courses of gravel. Weather prevented the work from being completed in 1928. Gravel will be hauled this winter and the works resumed next spring. The sections to gravel are as follows: from Macamic to Ste. Rose de Poularies (12 miles); from Rouyn to Provancher (12½ miles; widening of the road and gravelling); from Provancher to Moose Creek (8 miles; partial gravelling); from Moose Creek to Camp Desrochers (3½ miles to gravel out of 28 miles); from Camp Desrochers to Guérin (heavy works on six miles).

TRAFFIC

TRAFFIC CENSUS

Chapter 17 gives complete statistical data for each of the highways on which the census was taken. A number of comparative tables between 1927 and 1928 will also be found in the same chapter.

The 1928 census was taken from Wednesday morning, August 1, to Tuesday evening, August 7. Traffic was recorded on 51 highways, making a total length of 3,300 miles. The 1928 census was taken on the same highways as the 1927 census, so as to secure more reliable comparative data for both years. Following is a summary analysis of the 1928 census.

Increase of 11.4% over 1927.—In 1927, the daily average traffic per highway, for the whole system, was 1,006 vehicles. The average for 1928 is 1,121 vehicles, or an increase of 11.4%. This increase would certainly have been more considerable had the weather been more favorable. We had three days of rain during the census.

Analysis of Traffic.—The average daily traffic of 1,121 vehicles is composed as follows: touring cars bearing Quebec licenses, 647, or 57.7% of the total traffic; touring cars from other Provinces, 89, or 8% of the total traffic; touring cars from the United States, 168, or 14.9%; other motor vehicles (autobuses, trucks, motorcycles), 108, or 9.6%; horse-drawn vehicles, 109, or 9.7%. All touring cars together represent 80.7% of the total traffic, and all motor vehicles, including autobuses, trucks and motorcycles, 90.3%.

Augmentation du tourisme étranger—En 1927, le nombre moyen d'automobiles des Etats-Unis enregistré chaque jour était de 142. Il fut de 168 en 1928, soit une augmentation absolue de 18.3%. Le nombre des automobiles des autres provinces était de 73 en 1927. Il est de 89 en 1928, soit une augmentation de 21.9%. Le nombre des automobiles des Etats-Unis accuse une augmentation sur pratiquement toutes les routes.

Circulation automobile et circulation animale—En 1927, le nombre moyen des véhicules à traction animale enregistré était de 118. Il fut de 109 en 1928. La circulation des véhicules à traction animale est donc toujours à la baisse. En regard de la circulation totale, elle a baissé de 2.1%. En 1925, les véhicules à traction animale représentaient 17.6% de la circulation totale; en 1926, ils représentaient 14.1% de la circulation totale; en 1927, 11.8% et en 1928, ils ne représentent plus que 9.7%.

La sécurité de la circulation

Les accidents—La saison de 1928 a vu encore une fois une augmentation du nombre des accidents d'automobiles, tant au Canada qu'aux Etats-Unis. La province de Québec n'a pas été épargnée. Il est vrai que la circulation augmente partout considérablement, mais il n'en reste pas moins que si l'on prêtait plus d'attention, si l'on respectait mieux les règlements de vitesse et si l'on coopérait plus volontiers aux campagnes de sécurité conduites d'un bout à l'autre du pays, le nombre des accidents diminuerait à vue d'oeil. Les causes reconnues d'accidents ont produit le même effet en 1928 qu'en 1927 et que durant les années précédentes. Ces causes sont la vitesse excessive, l'inattention, le manque d'habileté et, dans bien des cas, l'ivresse.

Les traverses à niveau—Les traverses à niveau plus particulièrement ont vu une recrudescence d'accidents, à tel point que le ministère de la voirie a dû, pour protéger les automobilistes contre eux-mêmes, appliquer rigoureusement la loi de la vitesse à ces endroits. Il y a des cas où la rencontre de l'automobile et de la locomotive est un pur accident, mais presque toujours il y a imprudence.

Le problème des traverses à niveau n'est pas exclusif à la province de Québec, au Canada ou à l'Amérique du Nord. Ce problème existe dans tous les pays du monde. Le chemin de fer existe partout depuis longtemps, tandis que la circulation automobile n'est que d'hier. Il faut nécessairement travailler à la disparition des traverses, à la protection des passages que l'on ne peut faire disparaître immédiatement, et il faut surtout, de toute nécessité, réduire le nombre des accidents. Ce travail ne peut être fait du jour au lendemain. Il y faut de l'étude, du temps et de l'argent. Il y a environ 2,500 traverses à niveau dans la province de Québec. Il est bien évident que l'on ne peut s'attendre à la disparition de toutes ces traverses à brève échéance.

A défaut d'élimination complète, l'on préconise divers moyens de donner plus de sécurité aux traverses à niveau. Il y a à choisir entre le signal ordinaire, la barrière automatique, le wig-wag et le surveillant.

Le travail de département—Depuis quelques années, le département de la voirie a, de concert avec les compagnies de chemins de fer et la commission des chemins de fer, éliminé plusieurs traverses dangereuses en les remplaçant par des viaducs ou par des passages en-dessous de la voie. A venir jusqu'ici, les prescriptions de la loi relative au fonds fédéral des traverses à niveau comportaient beaucoup de procédures. De plus, le fonds ne pouvait s'appliquer qu'à la disparition totale d'une traverse. La commission des chemins de fer a décidé de faire modifier la loi, de façon à appliquer le fonds des traverses à niveau plus largement et de subventionner les éliminations partielles.



LÉVIS-ST-LAMBERT
Contrecoeur

Increase in Foreign Traffic.—In 1927, the average daily number of cars from the United States was 142. It was 168 in 1928—an absolute increase of 18.3%.

The number of autos from other Provinces was 73 in 1927. It was 89 in 1928—an increase of 21.9%.

Automobiles from the United States show an increase on practically all highways.

Motor Traffic and Horse-drawn Traffic.—In 1927, the average daily number of horse-drawn vehicles recorded was 118. It was 109 in 1928. Horse-drawn traffic steadily decreases each year. Compared with the total traffic, horse-drawn traffic has decreased by 2.1% in 1928. In 1925, horse-drawn traffic represented 17.6% of the total traffic; in 1926 it represented 14.1%; in 1927, 11.8%. In 1928, the proportion fell to 9.7%.

Traffic Safety

Accidents.—The season of 1928 witnessed another rise in the number of automobile accidents, both in Canada and the United States. The Province of Quebec did not escape. It is true that traffic is everywhere on the increase, but if more attention were paid to speed regulations and heartier co-operation given to safety campaigns conducted throughout the country, the number of accidents would rapidly fall. The well-known causes of accidents produced the same effect in 1928 as in 1927 and previous years. These causes are: excessive speed, inattention, incapable drivers and in many cases, drunkenness.

Level Crossings.—Accidents due to level crossings especially increased to such an extent that the Roads Department, to protect motorists against themselves, had to apply the speed law rigorously at such places. In some cases, the meeting of a motor and a train is purely accidental, but it is generally due to imprudence.

The problem of level crossings is not confined to the Province of Quebec, to Canada or to North America. It exists throughout the world. Railways have been long in existence everywhere, while motor traffic is quite recent. It is necessary to suppress level crossings, to safeguard such crossings as cannot at once be suppressed, and especially to reduce the number of accidents. This cannot be done overnight. It demands study, time and money. There are about 2,500 level crossings in the Province of Quebec. They cannot obviously be done away with all at once.

Failing complete elimination, various means are suggested to promote safety at level crossings: the ordinary signal, the automatic gate, the wig-wag and the watchman.

The Work of the Department.—For several years the Roads Department, in co-operation with railway companies and the Railway Commission, has eliminated several dangerous crossings, replacing them by viaducts and tunnels. Hitherto, the provisions of the law respecting the federal funds for railway crossings entailed much procedure. Moreover this fund could only be applied for the complete suppression of crossings. The Railway Commission decided to have the law amended so as to apply the funds for level crossings more extensively and to subsidize partial eliminations.

Autant que la chose est possible, le département redresse les routes là où le redressement peut éliminer une ou plusieurs traverses. On verra au chapitre 8 du présent rapport ce qui a été fait au cours de la saison de 1928.

Enfin, tant par l'éducation que par l'application rigoureuse de la loi, le département contribue sa grande part à la sécurité des automobilistes aux traverses.

Voitures à traction animale, bicycles, etc.—Les voitures à traction animale constituent le soir un danger permanent pour la circulation. Les cultivateurs se rendent de plus en plus compte de la nécessité d'une lumière ou d'un réflecteur. Il y va de l'intérêt tout autant de l'attelage que de l'automobile. La campagne d'éducation faite par le département et par les diverses organisations de sécurité publique de la province, par les clubs d'automobiles, etc., a eu jusqu'ici d'excellents résultats.

Les bicyclistes ont été victimes de plusieurs accidents au cours de la saison. Les bicycles sont toujours un danger sur la route, même le jour. Le soir, ils devraient porter eux aussi une lumière ou un réflecteur.

Les enfants et les piétons sont également causes et surtout victimes d'accidents. L'éducation parviendra peut-être avec le temps à assurer la sécurité de la route pour tous. En attendant et sans négliger l'éducation, la meilleure protection est encore l'application de la loi.

LE TOURISME

Avant cinq ans, le nombre d'automobiles américaines qui viendront dans la province atteindra probablement le million annuellement. Et rien n'empêchera le tourisme de progresser presque indéfiniment si nous y donnons l'attention qu'il mérite et si le développement de cette industrie est dirigé judicieusement. Le tourisme—non seulement le tourisme automobile, mais le tourisme par bateaux et par chemins de fer—offre des perspectives presque illimitées.

La province de Québec offre au touriste un ensemble d'attraits que nulle autre province et nul état de l'Amérique du Nord ne possède. Elle a en propre l'histoire, l'ancienneté des traditions, la langue et la population bien distinctes du reste de l'Amérique, en un mot un caractère absolument différent. Voilà de quoi créer la plus florissante industrie du tourisme.

La province de Québec possède en plus le pittoresque, la pêche, la chasse, les plages, les sports, les grandes villes, les districts industriels, une véritable Suisse au nord de l'Outaouais et du Saint-Laurent, et enfin une région riche en ressources naturelles et en sites majestueux: la péninsule de Gaspé.

La province de Québec possède enfin les routes nécessaires pour amener le flot du tourisme et pour le distribuer dans tous les coins de notre territoire.

Par contre, elle ne fait que s'éveiller à la valeur de cette industrie et prendre conscience de ses ressources illimitées. La publicité systématique ne date que d'hier; l'aménagement hôtelier, dans l'ensemble, laisse encore à désirer. Il reste énormément à faire pour asseoir le tourisme sur des bases solides.

La valeur du tourisme—Bien que le tourisme soit encore dans la période de développement, il constitue déjà pour la province une de ses principales sources de revenus. Il suffit, pour atteindre la conviction immédiate, d'étudier rapidement les statistiques des cinq ou six dernières années.

Il n'est pas possible d'évaluer avec exactitude les revenus provenant du tourisme. Mais il y a moyen de faire des évaluations assez approximatives. En prenant comme base certains calculs de la Commission Fédérale de Voirie, nous avons trouvé que la tourisme automobile américain avait rapporté à la province, de 1923

As much as possible, the Department straightens out roads where such straightening can eliminate one or more crossings. Chapter 8 of this Report shows what was done during the season of 1928.

Lastly, both by education and by the rigorous application of the law, the Department does its full share in ensuring the safety of automobilists at crossings.

Horse-drawn Vehicles, Bicyclists, etc.—Horse-drawn vehicles are a standing danger at night for traffic. Farmers realize the need of a light or reflector. It is in the interest both of the farm vehicle and of the automobile. The education campaign carried on by the Department and by various organizations for promoting public safety in the Province, by motor clubs, etc., has given excellent results. Bicyclists were the victims of several accidents during this season. They are always a danger on the road, even during the day. At night they should also carry a light or reflector.

Children and pedestrians are also the cause and especially the victims of accidents. In time, education will, perhaps, ensure the safety of the road for all. Meanwhile, and without neglecting education, the best preservative is the application of the law.

TOURIST TRAFFIC

Within five years the number of American cars entering the Province will probably reach one million yearly. Nothing prevents tourist traffic from advancing almost indefinitely if it is given due attention, and if this industry is judiciously developed. Tourist traffic—not only by automobile but also by rail and boat—opens almost limitless prospects.

The Province of Quebec offers to the tourist attractions unparalleled in any other Province or State in North America. It is characterized by history, traditions, a language and population quite distinct from the rest of America. This can be the basis of a most flourishing tourist industry.

Besides its picturesqueness, the Province of Quebec can boast of fisheries, hunting, summer resorts, sports, large cities, industrial areas, a little Switzerland north of the Ottawa and the St. Lawrence, and a district rich in natural resources and majestic scenery: the Gaspé Peninsula.

The Province of Quebec also provides the necessary roads to attract tourists and distribute them throughout our territory.

On the other hand, the Province is only awakening to the value of this industry and to a realization of its limitless resources. Systematic advertising has only just begun. Hotel accommodation is still defective on the whole. Much remains to be done to make tourist traffic a success.

The Value of Tourist Traffic.—Although tourist traffic is still in process of developing, it is already one of the Province's main sources of revenue. A glance at the statistics for the last five or six years will at once bring home this fact.

While it is impossible to make an accurate estimate of revenues from tourist traffic, an approximate one can be obtained. Taking as a basis certain statistics prepared by the Federal Highway Commission, we find that American tourist traffic yielded over two hundred million dollars to the Province from 1923 to 1927:

à 1927, au-delà de deux cents millions de dollars. Si, avec les chiffres que nous possédons pour l'année 1928, nous préparons une évaluation sur la même base, nous arrivons à un revenu de soixante-quinze millions de dollars environ. En six ans, le tourisme automobile américain seul a donc produit un revenu d'environ trois cents millions de dollars, soit plus de trois fois le montant total dépensé depuis 1911 pour la construction, la réfection, l'entretien et l'administration des routes.

Si le revenu exact du tourisme ne peut être évalué avec une exactitude absolue, une chose est hors de doute: c'est que la tourisme est une industrie payante et qui ne nous coûte à peu près rien. Nos ressources touristiques sont inépuisables. Elles sont un capital indestructible. Le rendement annuel de ce capital peut accroître presque indéfiniment. Les frais de publicité, l'aménagement hôtelier, en un mot la mise en exploitation de nos ressources touristiques n'exige qu'une dépense insignifiante en regard du revenu annuel. L'entretien des routes et le renouvellement des pavages—que l'on ne doit pas porter entièrement au compte du tourisme—nous sont remis indirectement vingt fois par nos visiteurs. Ceux-ci contribuent d'ailleurs presque directement au coût de l'entretien par la taxe de gazoline.

Toutes les classes de la population, tous les districts de la province bénéficient du tourisme. Au moins en bénéficieront-ils tous lorsque la province sera parfaitement aménagée.

Le tourisme en 1928—La saison, l'an dernier encore, a été courte. Malgré cela, les statistiques indiquent une augmentation considérable. On trouvera au chapitre 3 un tableau comparatif pour les douze dernières années. Les chiffres officiels donnent une augmentation moyenne de vingt-cinq pour cent par année. Si cette moyenne se maintient simplement, nous devrions recevoir au moins un million de voitures américaines dans cinq ans d'ici. Les chiffres pour 1928 ne sont pas complets, la compilation définitive n'étant pas faite avant l'hiver. Le nombre total pour 1928 devrait approcher 500,000 automobiles.

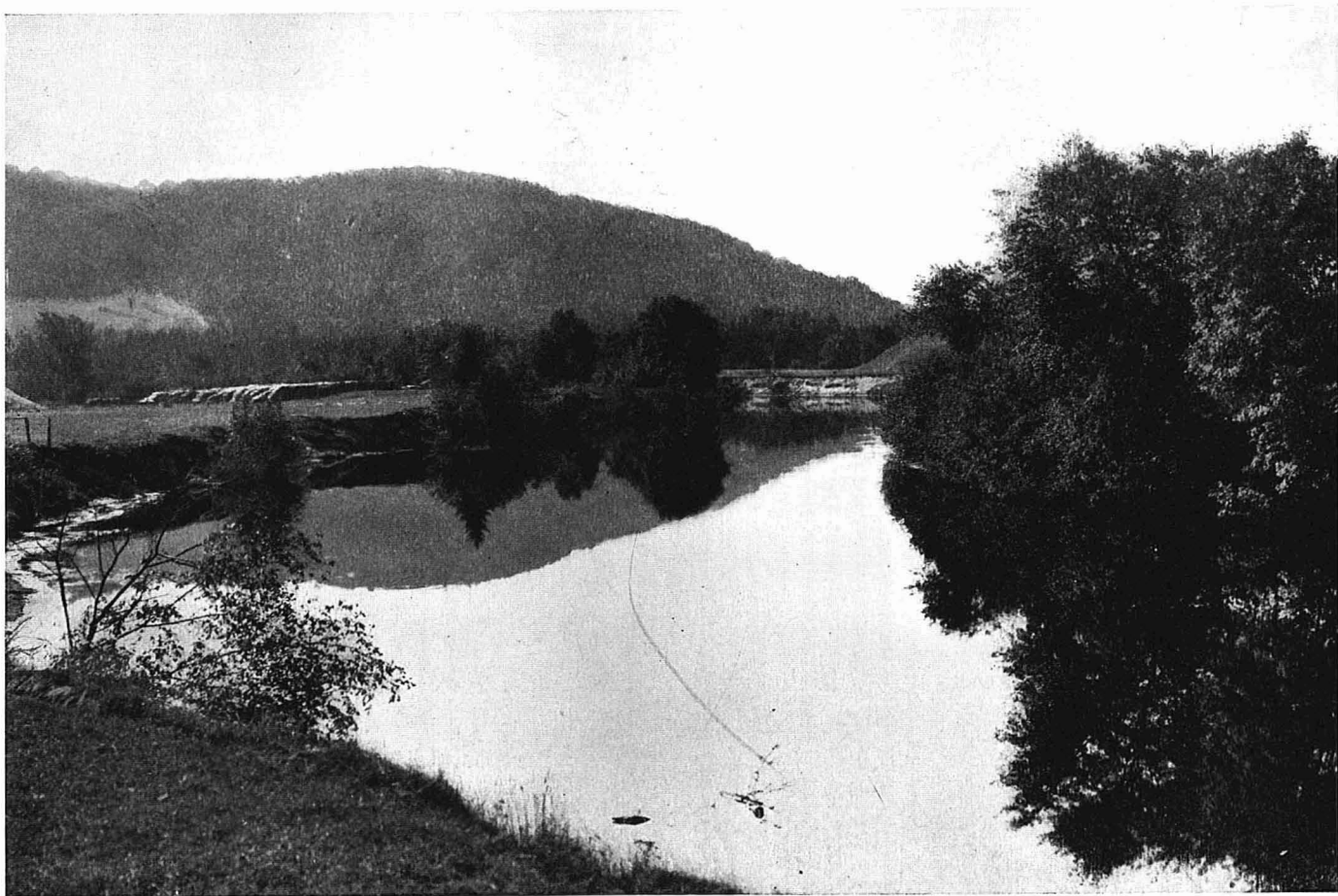
Les touristes demeurent généralement plus longtemps dans la province de Québec qu'ailleurs. En 1927, par exemple, 49.76 pour cent des automobiles américaines qui sont venus dans notre province y ont demeuré pour une période allant de deux jours à deux mois. Sous ce rapport, Québec tient la tête.

Depuis l'extension des routes, le tourisme offre une autre caractéristique: il ne se confine plus aux grands centres, mais, aux contraire, il se distribue de plus en plus dans les diverses régions de la province. Voilà un résultat éminemment désirable et qui est l'un des buts non seulement de la construction des routes, mais de toute notre publicité.

Parmi les districts nouveaux ouverts au tourisme, il faut citer Chicoutimi et le Lac-St-Jean, les Laurentides au nord du St-Laurent et de l'Outaouais, et enfin la Gaspésie.

La publicité touristique—Notre publicité touristique a pris une ampleur nouvelle en 1928. Le Bureau Provincial du Tourisme s'avère de plus en plus l'organisation dont la province a besoin pour se faire connaître à l'étranger. Ce bureau a rassemblé une documentation tout à fait unique et fort complète sur les divers districts de la province. A venir jusqu'ici nous n'avons employé qu'une partie infime de cette documentation, mais nous aurons l'occasion d'en faire un plus complet usage en 1929.

Notre publicité touristique a pour but de faire connaître la province de Québec aux Etats-Unis, de faire naître chez le touriste possible le désir de la connaître, et, surtout de la faire demeurer dans la province aussi longtemps que possible. Le



Vue prise près de St-Jovite.

MONTREAL-MONT-LAURIER

View taken near St. Jovite.

If, with the figures at our disposal for 1928, we prepare an estimate on the same basis, we reach a revenue of about \$75,000,000.00. In six years American tourist traffic alone yielded a revenue of about three hundred million dollars, that is over three times the amount spent since 1911 for road construction, resurfacing, maintenance and administration.

If the revenue from tourist travel cannot be estimated with accuracy, there is no doubt that the tourist traffic is a paying industry, and which costs practically nothing. Our tourist resources are inexhaustible. They are indestructible. The yearly income from this capital can increase almost indefinitely. Advertising costs, hotel accommodation, in fine, the development of our tourist resources demand but a trifling expenditure compared with the annual revenue. Road maintenance and resurfacing—which must not be charged entirely to the tourist traffic—are reimbursed twenty times over by our visitors. Besides, the latter contribute almost directly to the maintenance cost by the gas tax.

All classes of the population and every district of the Province benefit by tourist travel. At least they will all benefit when the Province is perfectly organized.

Tourist Traffic in 1928.—Despite a too short season statistics reveal a considerable increase. In Chapter 3 is a comparative table for the last twelve years. Official figures denote an average increase of twenty-five per cent a year. If this average merely keeps up we should receive at least a million American vehicles five years hence. Figures for 1928 are not complete, as they are not definitely compiled before the winter. The total number for 1928 should reach 500,000 automobiles.

Tourists generally remain longer in the Province of Quebec than elsewhere. In 1927, for instance, 49.76 per cent. of American cars coming into our Province remained for a period ranging from two days to two months. Quebec leads in this respect.

Since the extension of roads, tourist traffic is marked by another characteristic. It is not confined to large centres but spreads more and more into the various districts of the Province. This eminently desirable result is one of the objects not only of road construction but of our advertising.

Among the new districts opened to tourist traffic may be mentioned Chicoutimi and Lake St. John, the Laurentians north of the St. Lawrence and Ottawa, and finally the Gaspé Peninsula.

Tourist Publicity.—Our tourist publicity expanded in 1928. It has become evident that the Provincial Tourist Bureau is the organization required by the Province for advertising purposes abroad. This Bureau has gathered together unique and most complete data on the various districts of the Province. Hitherto we have utilized only a fraction of this data, but we shall have an opportunity to draw more on them in 1929.

The object of our tourist publicity is to make the Province of Quebec known in the United States, to foster among possible tourists a wish to know it, and especially to make them remain in the Province as long as possible. The time is past

temps doit être passé où le touriste ne faisait qu'entrer et sortir, où il ne jetait rapidement les yeux que sur un seul district. D'ailleurs, le succès du tourisme ne peut être assuré qu'à une condition: c'est que le visiteur voie beaucoup de la province, qu'il y fasse un séjour prolongé, qu'il la connaisse plus intimement. De cette façon, non seulement est-il un client profitable, mais, s'il est satisfait—et c'est à nous de voir qu'il soit satisfait—il nous fait une réclame plus puissante que tout ce que nous pouvons faire nous-mêmes.

Nos publications—Nous dirons d'abord quelques mots de nos publications. L'imprimé n'est pas tout, mais il est le moyen initial que nous devons mettre en oeuvre pour implanter le nom de Québec sur le marché touristique. La brochure touristique est le représentant de la province parmi les touristes. Elle est un ambassadeur. Elle doit donc être attrayante en même temps que digne et créer d'elle-même une impression favorable. Sur ce point, il est admis que les publications de la province de Québec ne le cèdent en rien aux publications des autres provinces ou de quelque état américain que ce soit.

Si nous tenons compte des publications que nous sommes à lancer actuellement, nous aurons distribué, en douze mois, près de 1,500,000 brochures, cartes routières, bulletins, cartes postales, etc. Ce volume de matière publicitaire est très considérable comparé au budget que nous pouvons y affecter.

Voici la liste des principales publications distribuées durant l'année où en voie de distribution actuellement.

Carte routière et touristique.....	230,000 copies
Brochure "Quebec, the French-Canadian Province".....	10,000 "
Bulletin Officiel.....	140,000 "
Calendriers de 1928.....	107,000 "
Brochure "4, 5 and 6 Days in Quebec".....	65,000 "
Brochure "The Old World at Your Door".....	50,000 "
Brochure "Quebec, the Historic City".....	10,000 "
Dépliant "Winter Sports in Quebec".....	10,000 "
Brochures sur Montréal.....	5,000 "
Cartes postales sur la Gaspésie.....	500,000 "
Brochure de 20 pages formant une section spéciale dans deux volumes de l'American Blue Book.....	300,000 "
Publications diverses, itinéraires, rapports, etc.....	30,000 "
Total.....	1,457,000 "

Les brochures "4, 5 and 6 Days in Quebec, Canada" et "The Old World at Your Door" sont deux publications nouvelles de l'année. La première (64 pages) décrit en détail les promenades les plus intéressantes et les plus instructives pour le touriste qui désire séjourner quatre, cinq ou six jours dans la province. Cette brochure, de présentation attrayante, contient des renseignements pratiques destinés à guider le touriste tout en lui faisant voir autant de pays qu'il lui est possible d'en voir durant le temps limité qu'il a à sa disposition. Elle contient en plus des suggestions pour des promenades de durées plus longues. La seconde brochure (12 pages) fait ressortir le côté historique de la province de Québec, et son caractère spécial. Notre province est le "Vieux Monde" de l'Amérique.

Les cartes postales de la Gaspésie présentent des vues aériennes de la péninsule. Elles montrent les principaux villages, les montagnes, les baies, et le ruban de routes en bordure du golfe et de la baie des Chaleurs. Elle ouvrent la campagne de publicité que le département se propose de lancer en faveur de la Gaspésie.

Les publications sur la ville de Québec et sur la ville de Montréal nous ont été fournies par les clubs d'automobile et par les autorités civiques, qui bénéficient ainsi de nos listes de distribution.

when the tourist merely came and went, only glancing at a section of the Province. Besides, the success of tourist travel can only be secured on one condition: that the visitor sees much of the Province, that he prolongs his stay, and knows it more thoroughly. Thus, he not only becomes a profitable customer but, if he is satisfied—and it is for us to see that he is—he is a better advertising agent than ourselves.

Our Publications.—A word about our publications. Printed matter is not everything, but it is our first means of putting the name of Quebec on the tourist market. The tourist pamphlet represents the Province among tourists. It is an ambassador. It must, therefore, be attractive to make a good impression. It is admitted that the publications of the Province of Quebec are in no way inferior to those of other Provinces or of any American State.

Taking into account the publications now being issued or distributed, we shall have distributed in twelve months nearly 1,500,000 pamphlets, road maps, bulletins, post-cards, etc. This voluminous publicity is very considerable as compared with our budget.

Following is a list of the principal publications distributed this year, or in course of distribution:

Highway and Tourist Maps.....	230,000	copies
Pamphlet, "Quebec, the French-Canadian Province"....	10,000	"
Official Bulletin.....	140,000	"
Calendars for 1928.....	107,000	"
Pamphlet, "4, 5 and 6 Days in Quebec".....	65,000	"
Pamphlet, "The Old World at Your Door".....	50,000	"
Pamphlet, "Quebec, the Historic City".....	10,000	"
Folder, "Winter Sports in Quebec".....	10,000	"
Pamphlets on Montreal.....	5,000	"
Postcards on Gaspé Peninsula.....	500,000	"
Pamphlet (20 pages), forming a special section in two volumes of the American Blue Book.....	300,000	"
Various publications, routings, etc.....	30,000	"
Total.....	1,457,000	"

The pamphlets, "4, 5 and 6 Days In Quebec, Canada" and "The Old World at Your Door," are two new publications of the year. The former (64 pages) gives a detailed description of the most interesting and instructive tours for a tourist wishing to remain four, five or six days in the Province. This attractive pamphlet contains practical information intended to guide the tourist, while showing him as much of the country as possible during the limited time at his disposal. It also contains suggestions for longer tours. The second pamphlet (12 pages) sets forth the historic aspect of the Province and its special characteristics. Our Province is the "Old World" of America.

The postcards of the Gaspé Peninsula present aerial views of the Peninsula. They show the principal villages, mountains, bays and the roads skirting the gulf and the Baie des Chaleurs; thus opening the publicity campaign which the Department intends to launch to advertise the Gaspé Peninsula.

The publications on the cities of Quebec and Montreal were supplied by Auto Clubs and by Civic Authorities, who thus have the benefit of our mailing lists.

Le département accueille avec plaisir les publications particulières de toutes les villes et de tous les districts de la province, et il se fait un devoir de les "placer" aussi judicieusement qu'il le peut.

Enfin, les demandes de renseignements par lettres ont augmenté de quatre à cinq cents pour cent en 1928.

Les expositions et les congrès—Le département fait une partie de sa publicité touristique aux congrès et aux expositions. Nous mentionnerons plus particulièrement le Chicago International Travel Show, la New York Hotelmen's Convention, et l'Exposition annuelle d'Ottawa. Nous avons eu des exhibits à chacune de ces expositions. L'exposition de Chicago eut lieu du 11 au 18 novembre à l'hôtel Sherman, au cœur de la ville de Chicago. Les principaux pays du monde, tant de l'Amérique du Sud, de l'Europe, que de l'Asie, y étaient représentés. L'exhibit de Québec fit honneur à la province. Nous avons distribué à Chicago 75,000 publications et nous avons donné aux visiteurs une somme considérable de renseignements sur la province.

Nous mentionnerons encore le Congrès Mondial de l'Automobile, tenu à Rome du 25 au 29 septembre, et auquel nous avions un représentant.

Le département a, à titre d'encouragement, subventionné le cours de tourisme de l'Université de Montréal, destiné à former des guides compétents. La compétence des guides dans les grandes villes est une question très importante. Il ne faut pas laisser à la fantaisie le soin de renseigner le touriste qui veut partir avec une idée exacte de ce qu'il a vu.

EMBELLISSEMENT

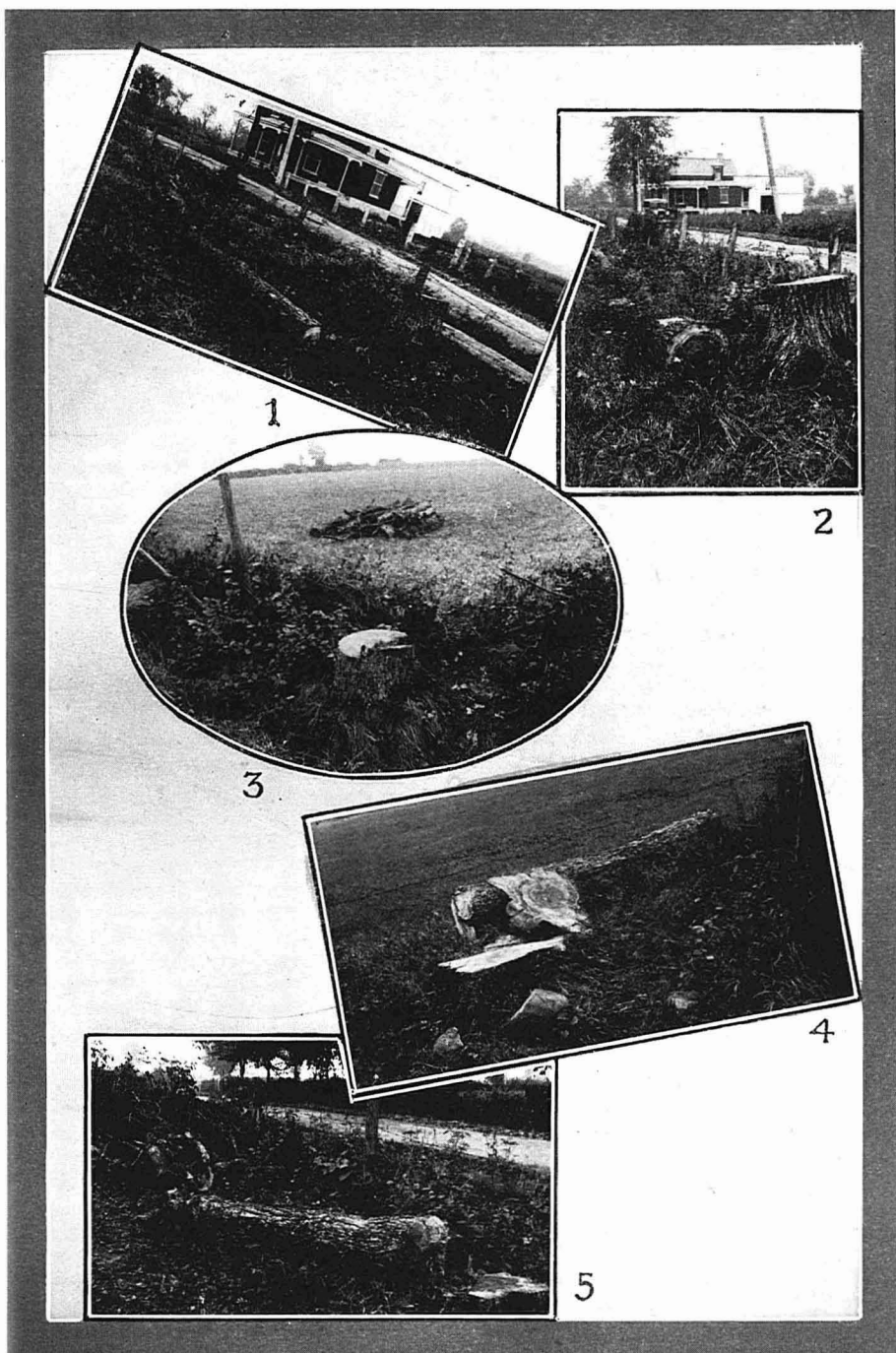
Plantation d'arbres d'ornement—Nous avons planté, au cours de la dernière saison, 41,000 arbres d'ornement le long des grandes routes. Le nombre total d'arbres plantés depuis 1922 est de 162,000. Les plantations furent particulièrement considérables en 1927 et en 1928. Le chapitre 15 donne un état complet des arbres plantés à date ainsi que des différentes variétés employées.

La plantation des arbres est aisée. Ce qui est plus difficile, c'est de protéger les jeunes plants et de les faire parvenir à maturité. Les jeunes arbres ont pour adversaires le froid, le vent, la neige, les animaux, les passants et, bien souvent, les résidents en bordure des routes. Le soin des arbres est dévolu aux cantonniers, mais ceux-ci ne pouvant être en faction, pour ainsi dire, continue, ils ne peuvent pas toujours empêcher la destruction des plants.

Le printemps dernier, nous avons fait faire un relevé des arbres brisés au cours de l'hiver de 1927-28 dans les limites de nos routes. Nous en avons trouvé 1,321. Les arbres n'ont pas tous été brisés malicieusement, mais cela fut évidemment le cas pour un grand nombre. Il est malheureux que, sur ce point, le département n'ait pu encore s'assurer complètement la coopération nécessaire au maintien des arbres. Il y a là une éducation à faire. Cette éducation a fait l'objet d'une campagne très active au cours de la saison.

Campagne d'embellissement—Cette campagne n'a pas eu trait seulement aux arbres d'ornement. L'apparence des maisons, des bâtiments, des clôtures, des jardins, des parterres, etc., laisse à désirer un peu partout dans la province. Nous avons tâché d'intéresser l'opinion publique à la question d'embellissement. La campagne de propagande instituée par le ministre de la voirie devrait amener d'ici à peu d'années, une transformation complète des abords des routes.

Concours d'embellissement—Dans le but d'encourager l'embellissement des propriétés en bordure des routes, le département a institué à titre d'essai deux concours, un sur le parcours de la route Montréal-Hull, dans la paroisse de St-Hermas, comté de Deux-Montagnes, et un sur le parcours de la route du tour du lac St-Jean, dans le village de Chambord.



Arbres coupés inutilement le long des routes de la province.

A few cases of ill-advised tree cutting along the roads.

The Department gladly welcomes special publications from all towns and districts in the Province and places them as judiciously as possible.

Finally, requests for information by letter increased from four hundred to five hundred per cent. in 1928.

Shows and Conventions.—The Department's tourist publicity is partly carried on at shows and conventions. We shall mention especially the Chicago International Travel Show, the New York Hotelmen's Convention, and the Ottawa Annual Exhibition. We had exhibits at each of these shows. The Chicago International Travel Show was held from November 11 to 18 at the Hotel Sherman, in the heart of Chicago. The principal countries in the world, including South America, Europe and Asia, were represented. The exhibit of the Province of Quebec compared favorably with those of other countries. We distributed 75,000 publications in Chicago and gave visitors much information regarding the Province.

We shall also mention the World's Automobile Congress, held in Rome from September 25 to 29 and where we had a representative.

By way of encouragement, the Department subsidized the Tourist Course at the Montreal University, intended to train competent guides. To have competent guides in large cities is most important. The tourist who wishes to leave with an accurate idea of what he has seen must not be given unreliable information.

EMBELLISHMENT

Tree Planting.—During the last season, we planted 41,000 ornamental trees along the highways. The total number of trees planted since 1922 aggregates 162,000. Plantations were particularly numerous in 1927 and 1928. Chapter 15 gives a complete statement of trees planted to date and of their different varieties.

Tree planting is easy, but to protect young plants and bring them to maturity is difficult. The enemies of young trees are: cold, wind, snow, animals, passers-by and frequently residents along the highways. The care of trees devolved on section-men, but, as the latter cannot always be on guard, they cannot always prevent destruction.

Last spring, we made a list of the trees broken during the winter of 1927-28 along the highways. There were 1,321. All the trees were not wilfully broken, but many of them were. It is unfortunate that the Department has not yet been able to secure complete co-operation for the protection of trees. People have to be educated. This education was the object of a very active campaign this season.

Embellishment Campaign.—This campaign was not confined to ornamental trees. The appearance of houses, buildings, fences, gardens, flower plots leaves room for improvement almost everywhere in the Province. We have endeavored to interest public opinion in embellishment. Within a few years the campaign launched by the Minister of Roads should effect a complete transformation along the highways.

Embellishment Competitions.—In order to encourage embellishment of property along highways, the Department organized two competitions, one along the Montreal-Hull highway in the parish of St. Hermas, county of Deux Montagnes, and one along the Lake St. Jean Belt Highway in the village of Chambord.

Le concours de St-Hermas a été réservé aux parterres; celui de Chambord fut un concours d'embellissement général. Les deux concours ont été jugés par des experts du service provincial d'horticulture. Nous avons décerné des médailles aux plus méritants et, à Chambord, nous avons en plus distribué des arbres d'ornement. Nous avons aussi donné des arbres à certaines municipalités de la province désireuses d'en planter.

AMÉLIORATION DES HÔTELS

Sans bonnes hôtelleries, pas de tourisme. L'amélioration de l'hôtellerie de campagne est une des conditions essentielles sans laquelle notre travail de publicité serait fort compromis. Aussi avons nous, au printemps de 1927, créé un service spécial pour prendre charge de la campagne d'éducation indispensable. Rappelons que le service d'amélioration des hôtels du ministère de la voirie est un service basé sur la coopération mutuelle et qu'il n'a rien de coercitif. Les propriétaires d'hôtels ont tout intérêt à aménager convenablement leurs établissements et à recevoir les visiteurs avec toute l'attention qui leur est due. La cuisine est particulièrement à soigner. Nous avons, en 1927, visité 90 hôtels de campagne et, en 1928, 65. Le total de 1928 est un peu inférieur à celui de 1927. Cela est dû au fait que nous avons réservé un certain nombre de demandes pour l'hiver afin de les mieux grouper, ce qui est nécessaire à la bonne administration et à l'économie du service. Au printemps, nous aurons visité environ 200 hôtels, soit 12% environ du nombre total des hôtels de la province de Québec. L'inspection comporte une première visite au cours de laquelle notre conférencière explique en détail les améliorations à faire, et une seconde visite au cours de laquelle elle se rend compte de ce qui a été fait, et renouvelle ses suggestions s'il y a lieu. Il y a beaucoup de travail à faire pour les hôtels. Il n'y a pas à se dissimuler que l'aménagement complet de l'hôtellerie dans la province prendra encore plusieurs années.

Cours d'art culinaire—Dans le but de former des cuisiniers compétents, le département a décidé de faire donner, au mois d'avril prochain, des cours d'art culinaire aux employés d'hôtels et aux personnes qui se destinent à cet emploi. Les cours auront lieu à l'Ecole Ménagère Provinciale de Montréal, et ils seront donnés par les cuisinières expertes du service d'enseignement ménager. Ces cours seront gratuits, mais les élèves devront payer eux-mêmes leurs frais de déplacement et de pension. L'inscription est limitée pour l'instant à 25 élèves.

Notre traité d'art culinaire, "La bonne cuisine canadienne," maintient toute sa popularité. Nous en avons fait faire plusieurs impressions au cours de l'année. L'amélioration de la cuisine est non seulement un travail qui s'impose dans les hôtelleries, mais l'on peut la considérer aussi comme une oeuvre sociale. C'est pour cette raison que le livre de la bonne cuisine n'a pas été réservé exclusivement aux hôtelleries, mais que tous les foyers en bénéficient.

Lors d'une visite récente des ingénieurs de voirie de l'Etat de New York, la voirie de la province de Québec a fait l'objet d'appréciations flatteuses. Nos routes n'ont pas la largeur des routes de New York, cela est entendu. Nous n'avons pas autant de pavages permanents, mais il n'y a guère de provinces ou d'états qui, avec l'argent que la province de Québec a dépensé, eussent fait autant. Nos routes sont en excellente condition. Elles couvrent la province en tous sens et donnent accès à tous ses districts. Les pavages permanents viendront graduellement. Déjà la voirie de la province a une envergure qui fait l'admiration des étrangers qui nous visitent et l'orgueil de la population.



L'exhibit de Québec à l'Exposition Internationale des Voyages de Chicago.

The Quebec booth at the Chicago International Travel Show.

The St. Hermas competition was devoted to flower plots, that of Chambord was a general embellishment competition. Both competitions were judged by experts of the Provincial Horticultural Service. We awarded medals to the most deserving, and, at Chambord, we also distributed ornamental trees. We also gave trees to certain municipalities in the Province anxious for them.

HOTEL IMPROVEMENT

Without good hotels, no tourist traffic. Failure to improve country hotels would compromise our publicity activities. In the spring of 1927 we therefore organized a special service to conduct indispensable education in the country. Be it observed that the Hotel Improvement Service of the Roads Department is based on mutual cooperation, and is not compulsory. Hotel proprietors are interested in fitting out their establishments properly, and in receiving visitors with all due attention. Cooking calls for special attention. In 1927, we visited 90 country hotels and in 1928, 65. The total for 1928 is somewhat below that for 1927, owing to the fact that we postponed a number of applications till winter, in order to group them better. This was necessary for the good administration and economy of the service. Next spring, we will have visited about 200 hotels, that is about 12% of all the hotels in the Province of Quebec. Inspection includes a first visit during which our expert lecturer explains the details of improvement to be made, and a second visit during which she ascertains what has been done, and renews suggestions if necessary. There is much to be done. There is no denying that it will take some years more to bring about perfect hotels.

Courses in Cooking.—With a view of training competent cooks, the Department has decided to give, next April, courses in cooking to hotel employees and persons intending to become cooks. The courses will be held at the Montreal Provincial Household Science School, and will be given by expert cooks in the Household Science Service. These courses will be free, but students will have to pay their travelling and board expenses. At present the enrollment of pupils is limited to twenty-five.

Our cookery book, "*La bonne cuisine canadienne*," continues to be popular. It was reprinted several times this year. Improvement in cooking is not only imperative for hotels, but it is also beneficial for the public at large. For this purpose, the cookery book is not reserved exclusively for hotels but all homes are welcome to it.

On a recent visit, New York State road engineers spoke highly of the road system of the Province of Quebec. Our highways are not so wide as those in New York, nor have we so much permanent pavements, but no Province or State could have done better with the same amount of money. Our highways are in excellent condition, they cover the Province in every direction and give access to every district. Permanent pavements will come gradually. The extent of our highway system is the admiration of strangers and the pride of our people.

CHAPITRE II

RÉSUMÉ DES TRAVAUX DE 1928

État au 1er décembre 1928

ENTRETIEN AUX FRAIS DU GOUVERNEMENT

Routes régionales et provinciales	3,522.81 milles
Chemins municipaux	5,714.91 milles
LONGUEUR TOTALE	9,237.72 milles

REVÊTEMENTS PERMANENTS—En milles

	Grandes routes	Chemins municipaux	Longueur totale
Béton bitumineux	50.40	3.08	53.48
Béton de ciment	6.14	1.04	7.18
Macadam .....	.....	3.57	3.57
LONGUEUR TOTALE	56.54	7.69	64.23

CONSTRUCTION—Longueurs terminées en milles

	Grandes routes	Chemins municipaux subventionnés	Chemins municipaux non subventionnés	Total
Sable et glaise .....	.....	7.10	.....	7.10
Gravier	342.85	330.14	288.56	961.55
Macadam	0.24	8.76	.....	9.00
Béton de ciment	0.19	.....	.....	0.19
TOTAL	343.28	346.00	288.56	977.84

CHEMINS RESTANT EN CONSTRUCTION AU 1er DÉCEMBRE

Grandes routes	305.19 milles
Chemins municipaux	76.81 milles
TOTAL	382.00 milles

CHEMINS DE TERRE améliorés en 1928 sous la direction du ministère de la voirie

123.36 milles

PONTS ET PONCEAUX construits en 1928 sous la direction du ministère de la voirie et subventionnés comme travaux spéciaux

106

CHAPTER II

SUMMARY OF THE WORK OF 1928

Statement to December, 1928

MAINTENANCE AT THE GOVERNMENT'S EXPENSE

Provincial and regional highways.....	3,522.81 miles
Municipal roads.....	5,714.91 miles
TOTAL LENGTH.....	9,237.72 miles

PERMANENT PAVEMENTS—In miles

	Main Highways	Municipal roads	Total length
Bituminous concrete.....	50.40	3.08	53.48
Cement concrete.....	6.14	1.04	7.18
Macadam.....		3.57	3.57
TOTAL LENGTH.....	56.54	7.69	64.23

CONSTRUCTION—Lengths completed, in miles.

	Main Highways	Municipal roads with subsidies	Municipal roads without subsidies	Total
Sand-clay.....		7.10		7.10
Gravel.....	342.85	330.14	288.56	961.55
Macadam.....	0.24	8.76		9.00
Cement concrete.....	0.19			0.19
TOTAL.....	343.28	346.00	288.56	977.84

ROADS UNDER CONSTRUCTION ON DECEMBER 1

Main highways.....	305.19 miles
Municipal roads.....	76.81 miles
TOTAL.....	382.00 miles

EARTH ROADS IMPROVED in 1928 under the direction of the Roads Department..... 123.36 miles

BRIDGES AND CULVERTS BUILT in 1928 under the direction of the Roads Department, and subsidies as special works..... 106

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 1928

Statement to December 1, 1928

Gravier—Gravel.....	8,276.33 milles—miles=	78.59%
Sable et glaise—Sand-clay :	332.21 “ “ =	3.15%
Macadam.....	1,453.19 “ “ =	13.81%
Macadam bitumineux—Bituminous macadam	124.45 “ “ =	1.18%
Béton de ciment—Cement concrete.....	100.07 “ “ =	0.95%
Béton bitumineux—Bituminous concrete.....	244.51 “ “ =	2.32%

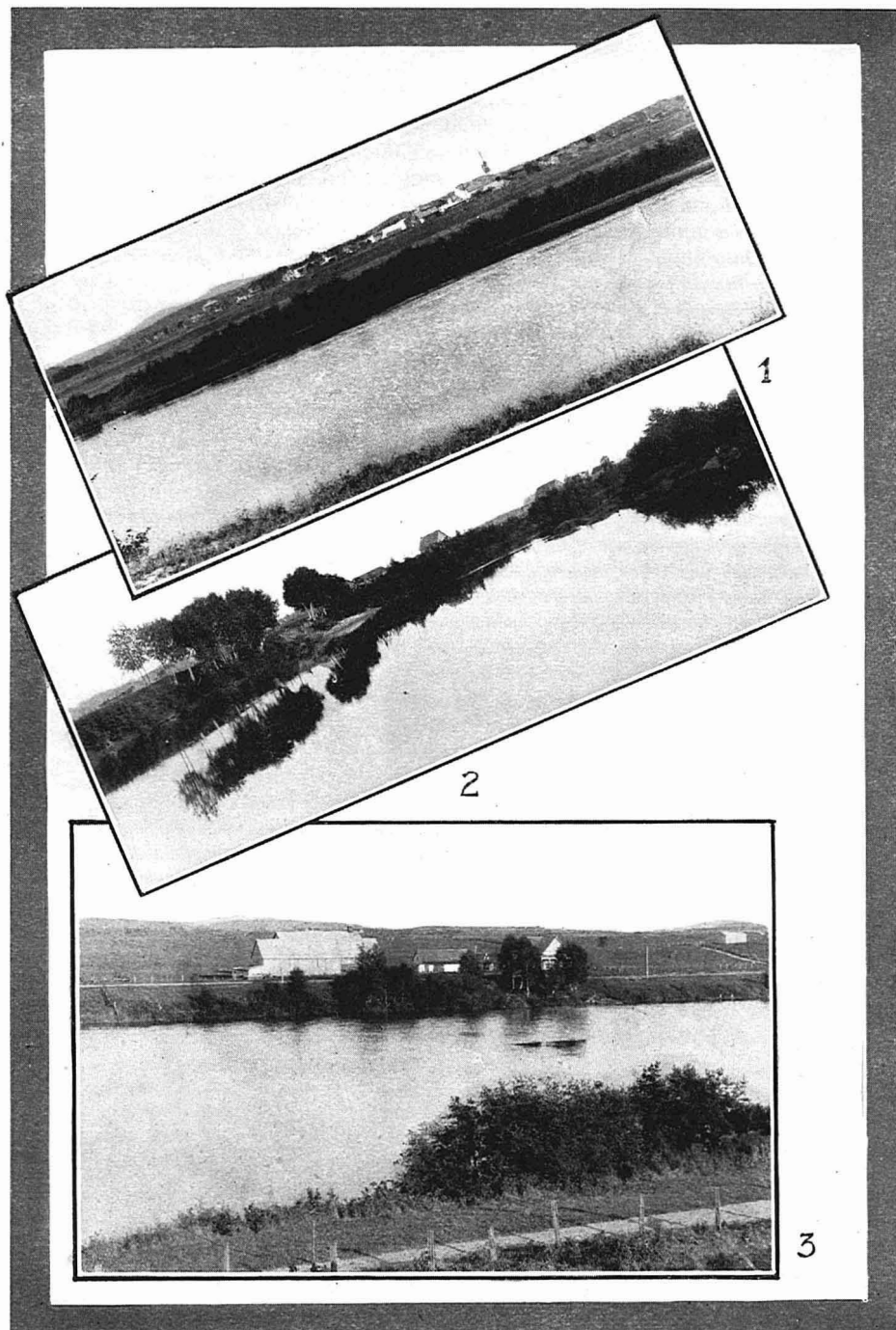
LONGUEUR TOTALE—TOTAL LENGTH . . .	10,530.76	{ milles miles.	100.00%
------------------------------------	-----------	--------------------	---------

N.B.—Cet état tient compte des pavages changés en 1928. Ces travaux n'ajoutent rien à la longueur totale des chemins améliorés, mais ils modifient la distribution des différents genres de pavages.

Cet état sera révisé lors du prochain inventaire général des chemins au 31 janvier 1929.

N.B.—The above statement takes into consideration the surfaces changed to higher types of pavements during 1928. These works do not add to the length of improved roads, but they modify the distribution of the various types of pavements.

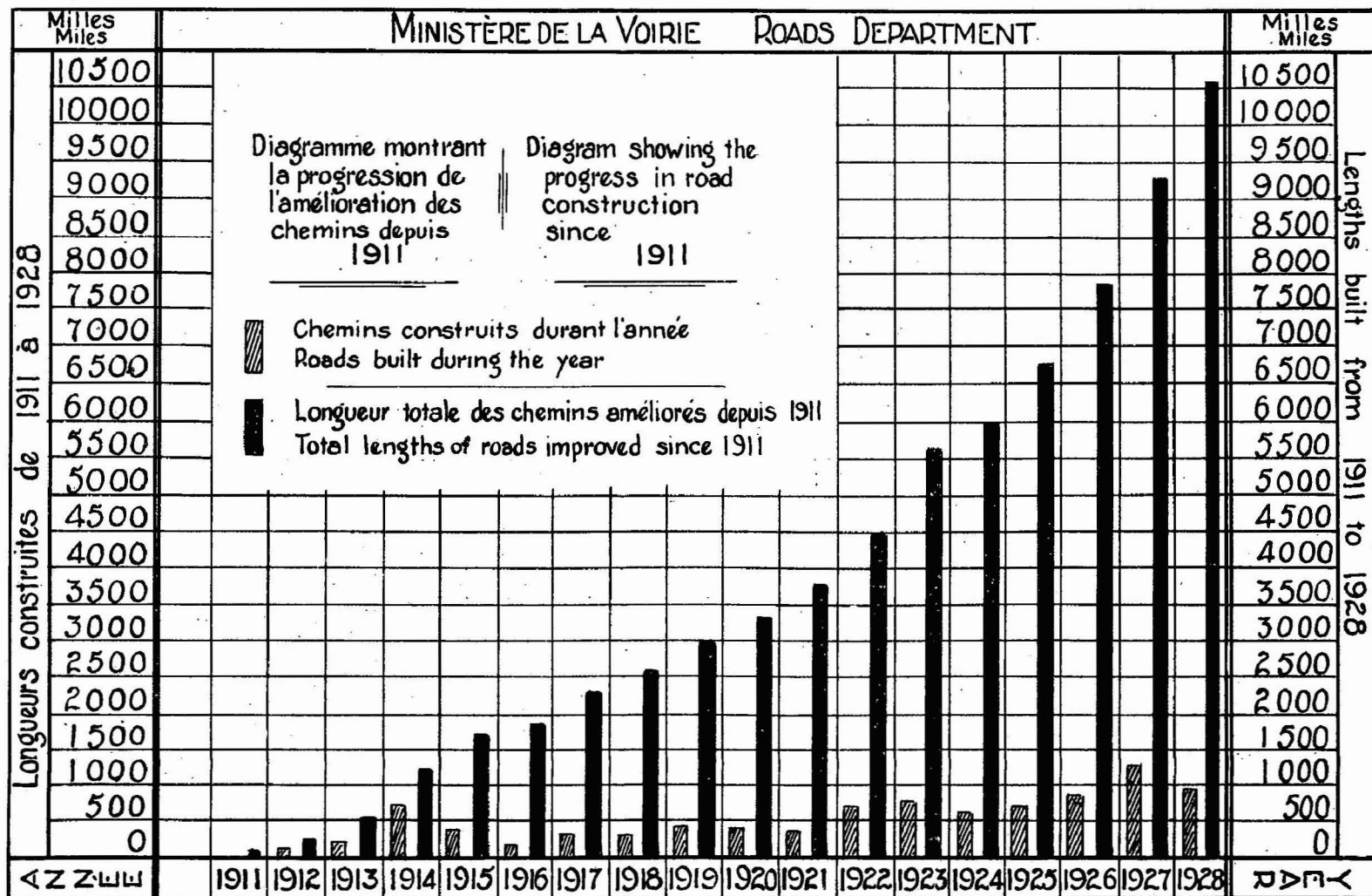
This statement will be revised by the general inventory of roads as of January 31, 1929.



MONT-LAURIER-FERME-NEUVE

1. Village de Ferme-Neuve; 2 et 3. Vues le long de la rivière du Lièvre, montrant le caractère du district.

1. Village of Ferme Neuve; 2 and 3. Views taken along Rivière du Lièvre, showing the character of the district.

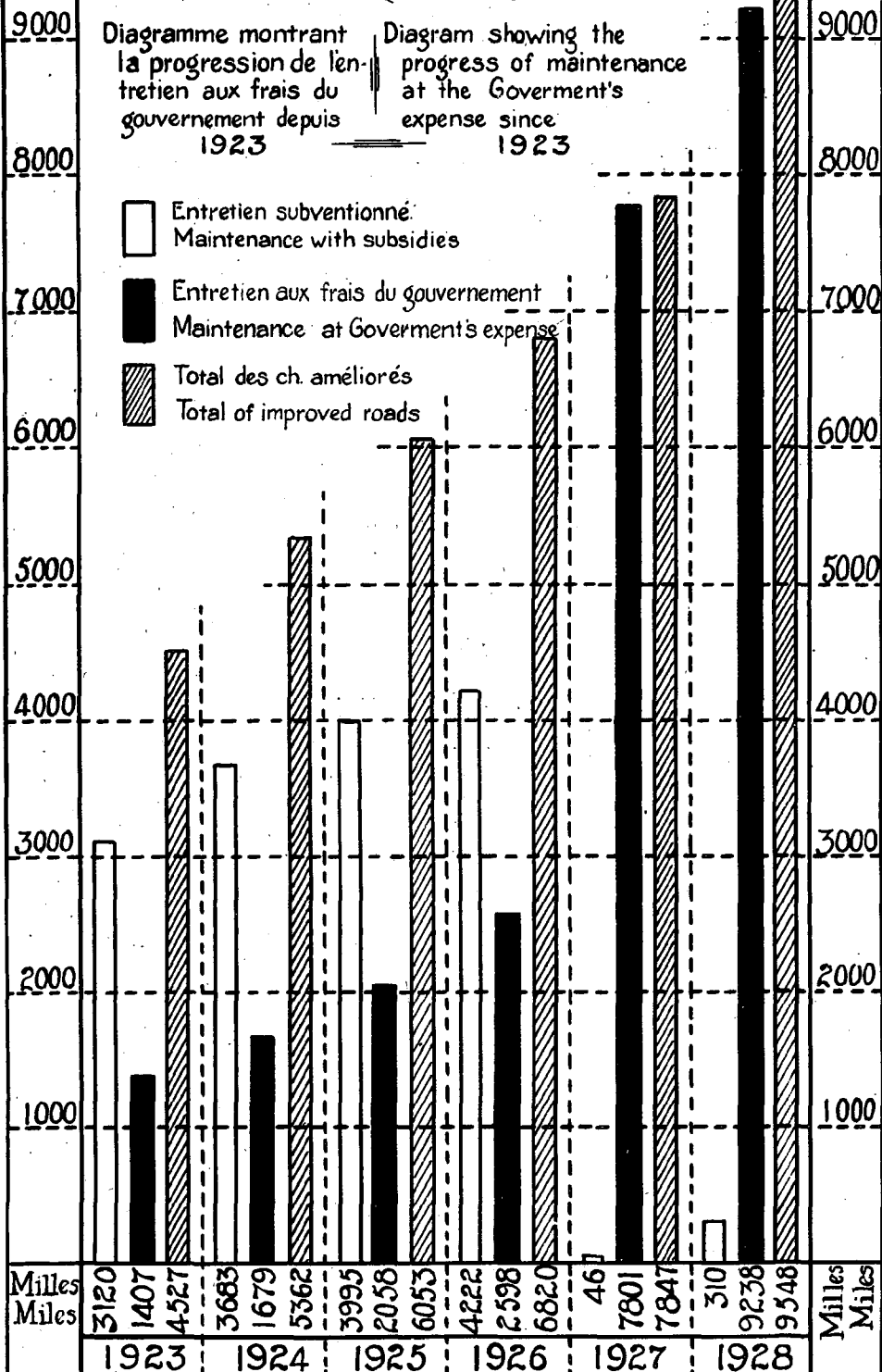


MINISTÈRE DE LA VOIRIE ROADS DEPARTMENT QUÉBEC

Diagramme montrant la progression de l'entretien 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	Automo- biles de pro- menade — Touring cars	Taxis	Autobus Auto- busses	Motocy- clettes — Motor- cycles	Camions — Trucks	Total
1907	254	⊕	⊕	⊕	⊕	254
1908	396	⊕	⊕	⊕	⊕	396
1909	485	⊕	⊕	⊕	⊕	485
1910	786	⊕	⊕	⊕	⊕	786
1911	1,878	⊕	⊕	⊕	⊕	1,878
1912	3,535	⊕	⊕	⊕	⊕	3,535
1913	5,452	⊕	⊕	⊕	⊕	5,452
1914	6,824	⊕	⊕	205	384	7,413
1915	9,288	⊕	⊕	296	528	10,112
1916	19,159	⊕	⊕	460	729	15,348
1917	19,448	⊕	⊕	644	1,121	21,213
1918	24,187	⊕	⊕	940	1,804	26,931
1919	29,472	⊕	⊕	1,504	2,565	33,541
1920	35,965	⊕	⊕	1,528	4,069	41,562
1921	47,375	⊕	⊕	1,709	5,586	54,670
1922	52,177	⊕	⊕	1,886	6,877	60,940
1923	60,363	⊕	261	1,701	8,995	71,320
1924	66,212	4,524	281	2,018	11,914	84,949
1925	75,218	5,726	307	2,083	14,174	97,418
1926	88,517	6,135	373	2,084	14,902	107,994
1927	100,128	7,076	476	2,216	18,208	128,104
1928	111,136	7,074	423	2,122	20,199	140,954

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

N.B.—Les chiffres pour 1928 sont à la date du 1er septembre.

N.B.—The figures for 1928 show the registrations on September 1.

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 1917 à 1928.

STATISTICS OF AMERICAN TOURIST TRAFFIC INTO THE PROVINCE OF QUEBEC

Number of touring automobiles which crossed the lines at
different points of the Province, from 1917 to 1928.

Ports d'entrée — Entering port	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928 15 nov.
St-Armand.....	227	156	240	688	1,020	2,428	4,325	8,614	12,316	4,805	7,193	3,917
Abercorn.....	154	193	647	2,379	3,303	4,875	8,359	12,656	12,986	1,305	23,225	23,556
Armstrong.....	648	940	1,700	2,570	2,674	3,247	6,182	7,200	8,306	9,212	11,595	14,023
Hemmingford.....	59	130	174	305	462	1,168	1,315	1,490	4,392	7,889	5,749	6,109
Standhope.....	381	377	580	1,072	1,473	2,224	3,091	11,114	16,655	18,821	21,003	25,903
Dundee.....	710	798	1,275	2,110	3,537	4,016	5,990	7,917	11,692	11,141	11,718	9,560
Rock Island.....	2,132	1,900	3,650	4,416	5,929	38,943	39,179	66,788	47,794	43,857	60,160	70,259
Lacolle.....	4,055	3,491	7,668	15,960	18,424	25,963	39,012	41,717	15,273	42,226	51,323	67,987
Noyan Jct.....	17	14	24	216	340	766	1,105	1,564	4,588	5,215	9,571	10,312
Mansonville.....	233	169	147	158	171	890	1,645	1,245	747	792	1,882	3,545
Trout River.....	811	1,009	2,110	2,300	4,600	3,280	7,000	14,940	21,240	25,241	23,721	25,470
Beebe Jct.....				33	24	882	941	1,423	1,618	2,036	5,592	19,886
Highwater.....						6,461	8,564	11,258	29,750	16,948	21,875	19,270
Athelstan.....							649	1,064	1,078	159	146	176
Lacolle Jct. (Cantic).....							90	713	28,939	3,272	6,959	6,882
Cummins Mills.....							2,652	2,700	6,154	5,177	8,780	9,439
Clarenceville.....								1,515	610	11,869	1,252	1,225
Phillipsburg.....									13,991	30,245	38,443	51,836
Franklin Centre.....											1,505	1,047
Frontier.....											1,162	510
Herdman.....											7,464	7,477
Hereford Road.....											22,170	30,092
Frelighsburg.....											13,248	14,451

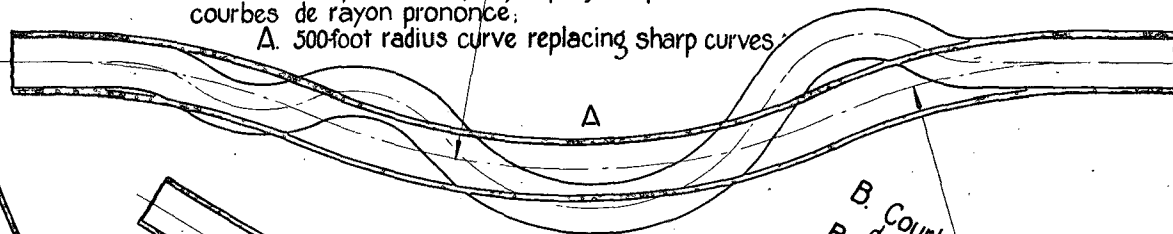
Ports d'entrée — Entering port	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928 15 nov.
Covey Hill											819	1,851
St-André Road											15,454	7,549
Ste-Agnès-de-Dundee											167	43
St-Camille											6	46
St-Régis											10,051	12,450
Montréal											121	.....
Route Montreal-Toronto								5,000	21,830	25,638	35,207	43,142
TOTAL	7,427	9,177	18,105	31,918	41,957	95,163	130,099	199,008	259,959	265,848	417,561	489,013

MINISTÈRE DE LA VOIRIE — QUÉBEC — ROADS DEPARTMENT,

ÉLIMINATION DES ANGLES DROITS ET DES COURBES PRONONCÉES
ELIMINATION OF SHARP ANGLES AND CURVES

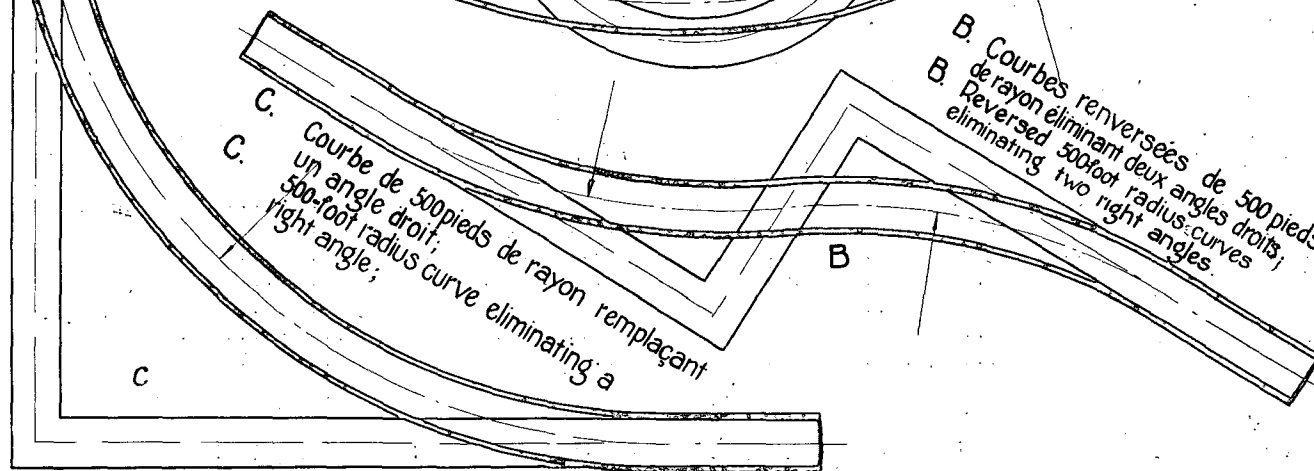
DIAGRAMME MONTRANT LE GENRE DE COURBES ADOPTÉ PAR LE DÉPARTEMENT
DIAGRAM SHOWING CURVES ADOPTED BY THE DEPARTMENT

A. Courbe de 500pieds de rayon remplaçant plusieurs
courbes de rayon prononcé;
A. 500-foot radius curve replacing sharp curves.



B. Courbes renversées de 500pieds
de rayon éliminant deux angles droits;
B. Reversed 500-foot radius curves
eliminating two right angles.

C. Courbe de 500pieds de rayon remplaçant
un angle droit;
C. 500-foot radius curve eliminating a
right angle.





1



2



3



4



5

Etat de la route Lévis-St-Lambert à Boucherville, à la fin d'avril 1928.

Condition of the Lévis-St. Lambert Highway at Boucherville, at the end of April, 1928.

CHAPITRE IV

RÉSEAU DES GRANDES ROUTES DE LA PROVINCE DE QUÉBEC

Etat au 1er décembre 1928

CHAPTER IV

QUEBEC MAIN HIGHWAY SYSTEM

Statement on December 1, 1928

NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueurs en milles—Lengths in miles			
	Totales	Terminées	En cons- truction	Non amé- liorées
	Total	Com- pleted	Under con- struction	Unim- proved
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	60.91	.....	.....
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	87.47	.....	6.20
30 Hull-Maniwaki-Mont-Laurier.....	120.14	109.28	10.86	.....
31 Rimouski-Matapédia.....	115.18	115.18	.....	.....
32 St-Hyacinthe-Melbourne.....	46.42	42.46	.....	3.96
33 Rawdon-L'Assomption.....	28.42	28.42	.....	.....
34 Victoriaville-Woburn.....	87.32	84.59	2.73	.....
35 Charlemagne-St-Eustache.....	24.38	24.38	.....	.....
36 Beauharnois-St-Jean.....	47.30	41.33	.....	5.97
37 Drummondville-Annville.....	27.33	27.33	.....	.....
38 St-Hyacinthe-St-Germain.....	31.11	31.11	.....	.....
39 Waterloo-Newport.....	31.06	31.06	.....	.....

NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueurs en milles—Lengths in miles			
	Totales Total	Terminées Com- pleted	En cons- truction Under con- struction	Non amé- liorées Unim- proved
40 Marieville-Cowansville.....	28.69	28.69	.....	.....
41 Victoriaville-St-Angèle.....	35.60	35.60	.....	.....
42 Grande-Baie-St-Bruno.....	46.15	46.15	.....	.....
43 Tour du lac St-Jean.....	149.30	136.89	12.41	.....
44 Rimouski-St-Anne-des-Monts..	96.53	96.53	.....	.....
TOTAL.....	3,100.08	3,037.43	26.00	36.65

ADDITIONS AU RÉSEAU DES GRANDES ROUTES

ADDITIONS TO THE MAIN HIGHWAY SYSTEM

NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueurs en milles—Lengths in miles			
	Totales Total	Terminées Com- pleted	En cons- truction Under con- struction	Non amé- liorées Unim- proved
Valleyfield-Fort Covington.....	33.83	33.83	.....	.....
Matapédia-Gaspé.....	211.16	199.76	8.13	4.07
St-Anne-des-Monts-Gaspé.....	132.31	121.49	8.97	1.85
St-Siméon-Grande Baie.....	80.40	.....	80.40	.....
Québec-Hébertville.....	152.00	10.00	142.00	.....
Montréal-Terrebonne-St-Donat...	67.00	62.24	4.76	.....
Grand'Mère-La Tuque.....	95.00	19.00	76.00	.....
Victoriaville-Drummondville.....	24.29	14.04	.....	10.25
Sorel-Iberville-St-Jean.....	43.60	31.85	.....	11.75
St-Jean-Port-Joli-St-Pamphile....	31.70	31.70	.....	.....
St-Pamphile-Lac Frontière.....	21.10	15.78	.....	5.32
St-Georges-Lac Mégantic.....	45.75	37.74	1.23	6.78
Birchton-Beecher Falls.....	31.76	31.76	.....	.....
St-Eustache-Lachute (via Oka)....	38.02	38.02	.....	.....
Lachute-St-Agathe.....	42.00	38.96	.....	3.04
Lachute-St-Jovite.....	49.42	30.51	15.90	3.01
Buckingham-Mont-Laurier.....	86.37	31.17	.....	55.20
Tour de l'île de Montréal.....	25.97	25.97	.....	.....
Tour de l'île Jésus.....	35.00	35.00	.....	.....
Berthier-Joliette.....	16.02	16.02	.....	.....
St-Jacques-Lachute.....	42.61	19.18	11.97	11.46
Joliette-St-Côme.....	48.24	30.60	.....	17.64
Berthier-St-Michel-des-Saints....	66.89	61.97	.....	4.92
Louiseville-St-Alexis.....	24.85	13.95	10.90	.....
Senneterre-La Reine.....	146.05	146.05	.....	.....
Macamic-Rouyn-Témiscamingue...	105.00	84.76	15.16	5.08
Vaudreuil-Pointe Fortune.....	25.91	25.91	.....	.....
TOTAL.....	1,723.05	1,207.26	375.42	140.37

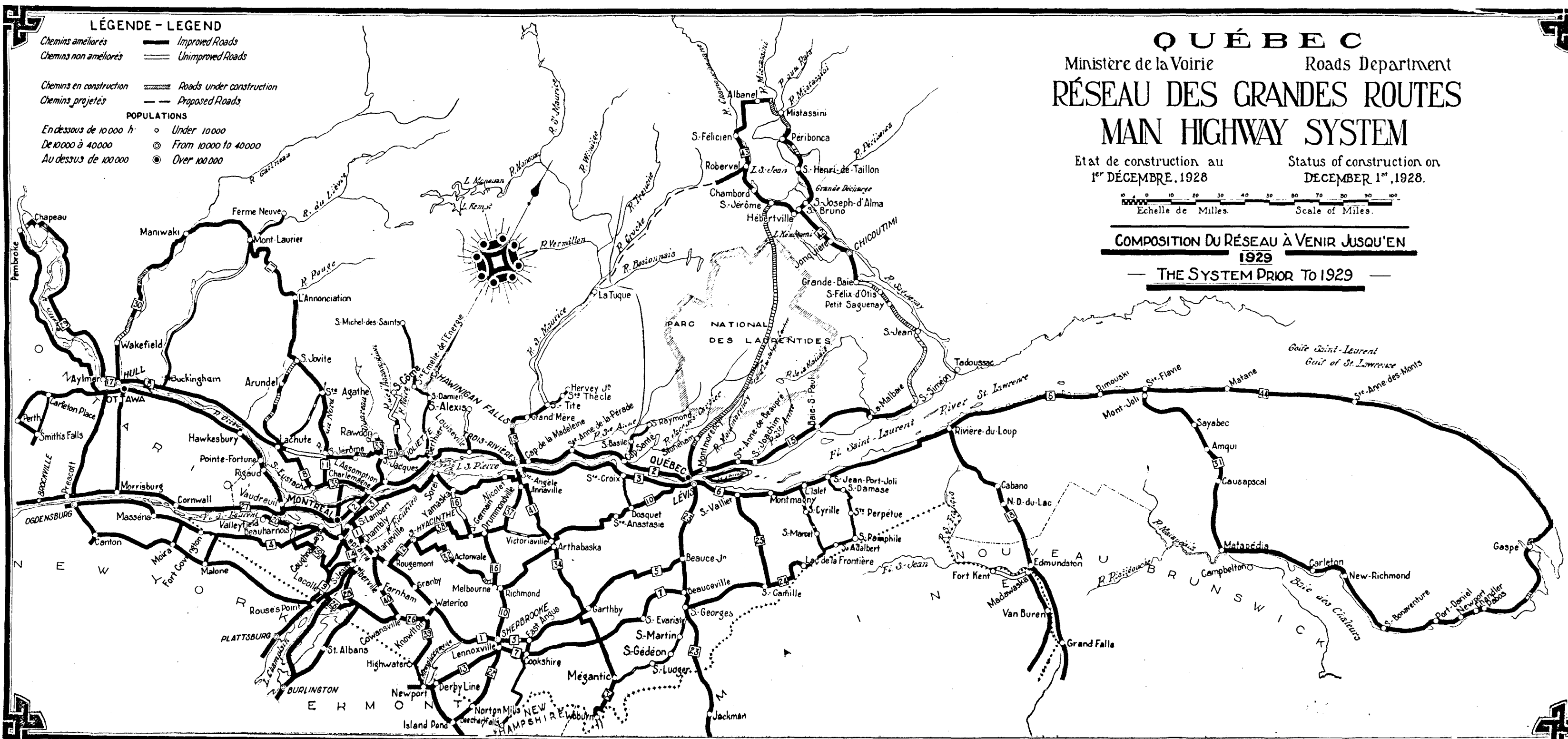
LÉGENDE - LEGEND

Chemins améliorés — Improved Roads
Chemins non améliorés — Unimproved Roads

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

POPULATIONS

Endessous 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 Voirie Roads Department

RÉSEAU DES GRANDES ROUTES

MAN HIGHWAY SYSTEM

Etat de construction au
1^{er} DÉCEMBRE, 1928

Status of construction on
DECEMBER 1st, 1928.

Echelle de Milles. Scale of Miles.

COMPOSITION DU RÉSEAU À VENIR JUSQU'EN 1929

— THE SYSTEM PRIOR TO 1929 —

**NOUVELLE NOMENCLATURE ET
NOUVEAU NUMÉROTAGE DES
GRANDES ROUTES**

**NEW NOMENCLATURE AND NEW
NUMBERING OF MAIN
HIGHWAYS**

Entrant en vigueur le 1er janvier 1929

Effective January 1, 1929

Etat de construction du nouveau réseau
au 1er décembre 1928

Status of construction of the new system
on December 1, 1928

No	NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueurs en milles—Lengths in miles			
		Totales	Ter-	En con-	Non amé-
		Total	minées Completed	struction Under construction	liorées Unimproved
1.	Montréal-Sherbrooke-Thetford Mines				
	Lévis.....	191.88	186.07	.....	5.81
2.	Edmundston-Rivière-du-Loup-Québec-				
	Montréal-Toronto.....	423.12	423.12	.....	.....
3.	Lévis-Fort Covington.....	251.33	251.33	.....	.....
4.	Montréal-Malone.....	49.76	49.76	.....	.....
5.	Lévis-Sherbrooke (via Richmond).....	130.92	130.92	.....	.....
6.	Boulevard Perron (tour de la Gaspésie)...	536.67	513.65	17.10	5.92
7.	Montréal-St. Albans.....	27.41	27.41	.....	.....
8.	Montréal-Hull-Aylmer-Pembroke.....	214.99	208.79	.....	6.20
9.	Edouard VII.....	39.61	39.61	.....	.....
10.	Rivière-du-Loup-Ste-Flavie.....	85.10	85.10	.....	.....
11.	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki-Hull...	289.29	278.42	10.87	.....
12.	Rougemont-St-Hyacinthe-Drummond-				
	ville Trois-Rivières.....	74.34	74.34	.....	.....
13.	Sherbrooke-Derby Line.....	33.87	33.87	.....	.....
14.	Montréal-Rouse's Point (via St-Jean)...	36.15	36.15	.....	.....
15.	Québec-Chicoutimi-tour du lac St-Jean-				
	Québec.....	541.11	306.30	234.81	.....
16.	Richmond-Yamaska.....	50.78	36.07	.....	14.71
17.	Montréal-Ottawa.....	25.91	25.91	.....	.....
18.	Montréal-Terrebonne-St-Donat.....	67.00	62.24	4.76	.....
19.	Trois-Rivières-La Tuque.....	123.08	47.08	76.00	.....
20.	Victoriaville-Drummondville.....	24.29	14.04	.....	10.25
21.	Sorel-Iberville-St-Jean.....	43.60	31.85	.....	11.75
22.	Sherbrooke-Norton Mills.....	27.28	27.28	.....	.....
23.	Lévis-Jackman.....	90.21	90.21	.....	.....
24.	St-Jean-Port-Joli-St-Pamphile-St-Camille	75.06	69.74	.....	5.32
25.	St-Vallier-St-Camille-St-Georges-Lac Mé-				
	gantic.....	130.20	122.19	1.23	6.78
26.	Waterloo-Rouse's Point (via Knowlton)...	51.66	51.66	.....	.....
27.	Birchton-Beecher Falls.....	31.76	31.76	.....	.....
28.	Lévis-Sherbrooke (via Beauceville).....	92.09	92.09	.....	.....

No	NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueurs en milles—Lengths in miles			
		Totales Total	Ter- minees, Com- pleted	Non ame- liorees Unim- proved	En con- struction Under con- struction
29.	Lachute-Charlemagne (via Oka).....	62.40	62.40	.....	.....
30.	Lachute-Ste-Agathe.....	42.00	38.96	.....	3.04
31.	Lachute-St-Jovite.....	49.42	30.51	15.90	3.01
32.	St-Hyacinthe-Richmond.....	46.42	42.46	.....	3.96
33.	L'Assomption-Rawdon.....	28.42	28.42	.....	.....
34.	Trois-Rivières-Woburn.....	122.92	120.19	2.73	.....
35.	Buckingham-Mont-Laurier.....	86.37	31.17	.....	55.20
36.	Beauharnois-St-Jean.....	47.30	41.33	.....	5.97
37.	Tour de l'île de Montréal.....	25.97	25.97	.....	.....
38.	Tour de l'île Jésus.....	35.00	35.00	.....	.....
39.	Waterloo-Newport.....	31.06	31.06	.....	.....
40.	Marierville-Cowansville.....	28.69	28.69	.....	.....
41.	Berthier-Joliette-Lachute.....	67.66	44.23	11.97	11.46
42.	Berthier-Joliette-St-Côme.....	48.24	30.60	.....	17.64
43.	Berthier-St-Michel-des-Saints.....	66.89	61.97	.....	4.92
44.	Louiseville-St-Alexis.....	24.85	13.95	10.90	.....
45.	Senneterre-La Reine.....	146.05	146.05	.....	.....
46.	Macamic-Rouyn-Témiscamingue....	105.00	84.76	15.16	5.08
TOTAL.....		4,823.13	4,244.68	401.43	177.02

NOTE—Les longueurs totales indiquées en regard des routes ne doivent pas être considérées comme des distances. Là où deux routes chevauchent, la longueur de chevauchement n'a été attribuée qu'à une route, afin que la longueur totale du réseau ne contienne jamais deux fois la même longueur. Certaines longueurs seront sujettes à modification lors du chaînage final.

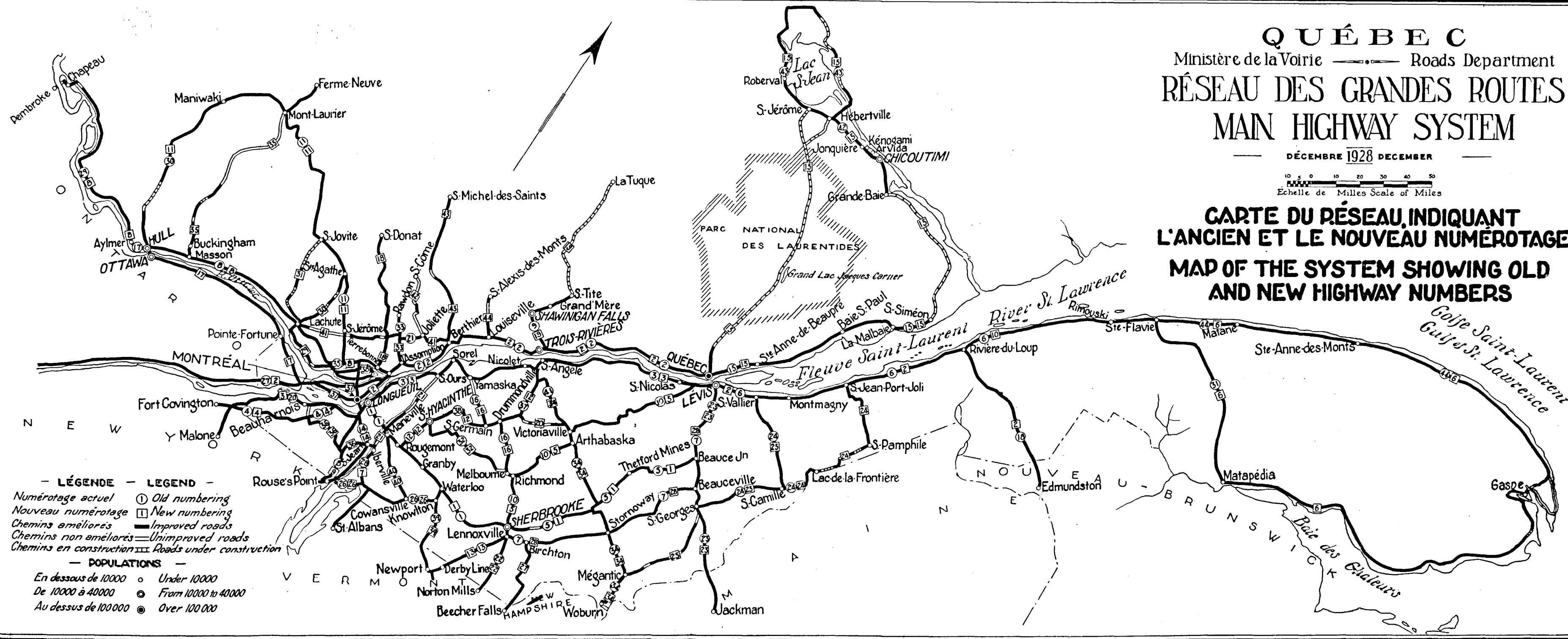
N.B.—The lengths shown in the "Total" column are not necessarily distances. Where two or more highways overlap, the length of overlapping has been attributed to one highway only, in order that the total length of the System may not include the same length twice. The total lengths mentioned are subject to modifications after final measurements.

Ministère de la Voirie ——— Roads Department

10 5 0 10 20 30 40 50
 Echelle de Milles Scale of Miles

**CARTE DU RÉSEAU, INDIQUANT
L'ANCIEN ET LE NOUVEAU NUMÉROTAGES**

**MAP OF THE SYSTEM SHOWING OLD
AND NEW HIGHWAY NUMBERS**



ENTRETIEN

MAINTENANCE

CHAPITRE V

ENTRETIEN DES ROUTES RÉGIONALES ET PROVINCIALES EN 1928

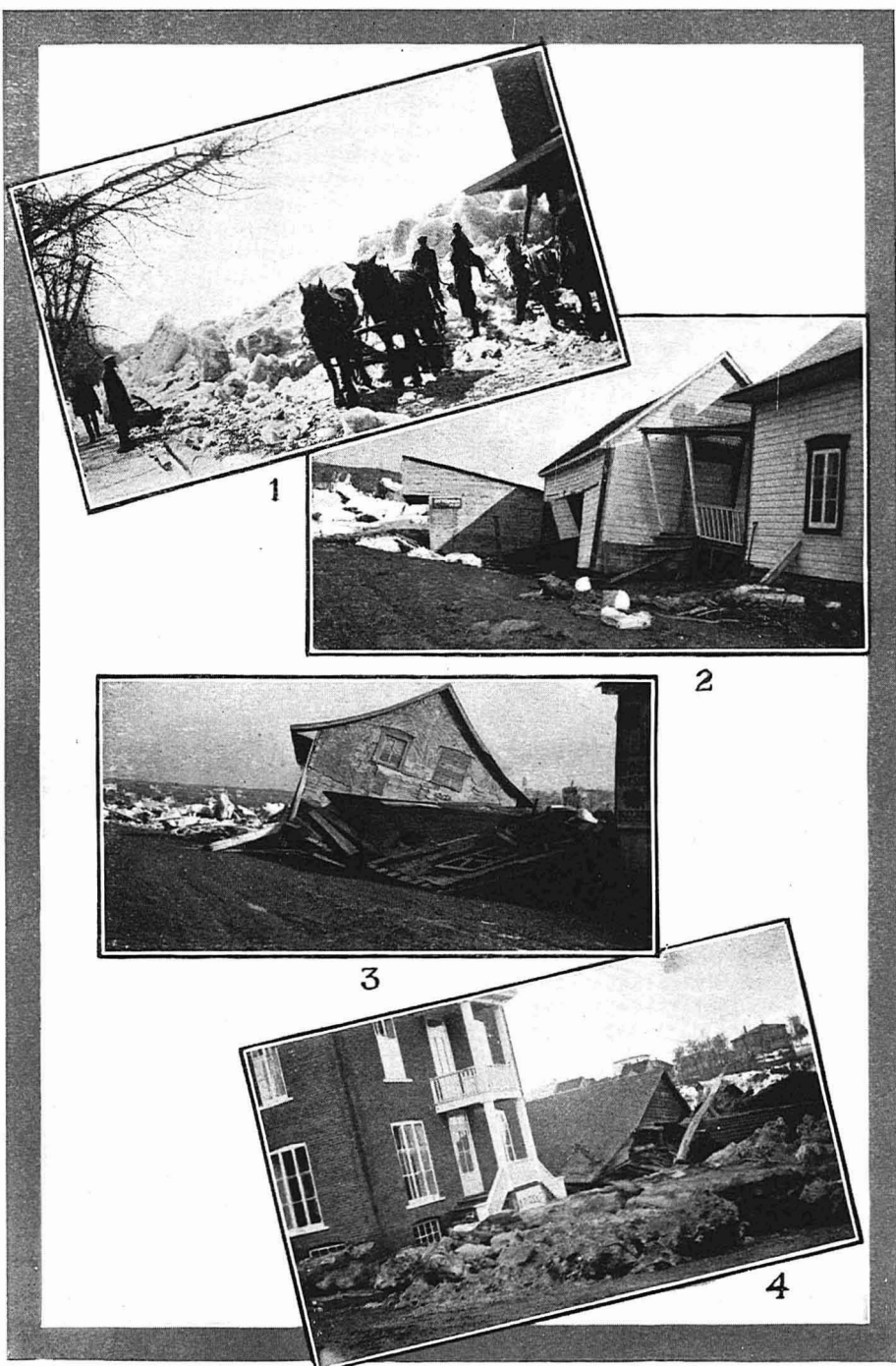
Routes dont l'entretien est à la charge du ministère
de la voirie.

CHAPTER V

MAINTENANCE OF PROVINCIAL AND REGIONAL HIGHWAYS IN 1928

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.....	46.20	0.29	.....	15.13	27.60	89.22
2. Montréal-Québec.....	1.00	83.84	4.75	10.69	54.50	154.78
3. Lévis-Saint-Lambert.....	58.66	99.62	4.77	9.28	0.33	172.66
4. Montréal-Malone.....	0.29	40.21	7.79	1.48	.....	49.77
5. Beauce-Jonction-Sherbrooke.....	87.68	6.58	0.63	.....	.....	94.89
6. Lévis-Rimouski.....	170.45	7.33	1.28	.....	.....	179.06
7. Beauceville-Sherbrooke.....	91.19	.....	.....	.....	0.06	91.25
8. Montréal-Ottawa via Hull.....	82.60	21.71	8.91	.....	.....	113.22
9. Edouard VII.....	.....	28.99	4.85	0.52	4.36	38.72
10. Lévis-Sherbrooke.....	115.20	7.03	1.21	0.70	0.10	124.24
11. Montréal-Mont-Laurier.....	140.32	3.01	.....	7.73	7.76	158.82
12. Saint-Hyacinthe-Rougemont.....	14.82	.....	.....	.....	.....	14.82
13. Sherbrooke-Derby Line.....	23.60	1.68	.....	.....	7.12	32.40
14. Montréal-Roussé's Point via St-Jean..	20.46	13.57	.....	.....	.....	34.03
15. Québec-Saint-Siméon.....	85.83	18.81	0.70	1.42	4.10	110.86
16. Richmond-Yamaska.....	35.22	0.73	.....	.....	.....	35.95
17. Hull-Aylmer.....	.....	0.50	.....	.....	4.30	4.80



Dégâts causés le long de la route Lévis-Jackman par la débâcle de la rivière Chaudière au printemps de 1928.

Damages caused along the Lévis-Jackman Highway by the breaking up of the ice on Chaudière River last spring.

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.....	.....	21.19	.....	0.53	.....	21.72
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.....	26.39	.....	.....	0.72	.....	27.11
23. Lévis-Jackman.....	75.25	13.80	.....	.....	.....	89.05
24. Saint-Georges-Lac-Frontière.....	52.75	.....	.....	.....	.....	52.75
25. Saint-Vallier-Saint-Camille.....	51.05	.....	.....	.....	.....	51.05
26. Lacolle-Knowlton.....	41.22	3.92	1.54	.....	.....	46.68
27. Montréal-Toronto.....	21.98	9.15	26.79	.....	.....	57.92
28. Iberville-St. Albans.....	7.55	19.28	.....	.....	.....	26.83
29. Aylmer-Chapeau.....	58.24	2.79	.....	.....	.....	61.03
30. Hull-Maniwaki-Mont-Laurier.....	70.83	5.37	.....	.....	.....	76.20
31. Rimouski-Matapédia.....	115.08	0.88	.....	.....	.....	115.96
32. St-Hyacinthe-Melbourne.....	35.29	0.38	.....	.....	.....	35.67
33. Rawdon-L'Assomption.....	22.26	6.52	.....	.....	.....	28.78
34. Victoriaville-Woburn.....	85.22	1.59	.....	.....	.....	86.81
35. Charlemagne-St-Eustache.....	.....	17.06	0.23	.....	.....	17.29
36. Beauharnois-St-Jean.....	25.52	17.45	.....	.....	.....	42.97
37. Drummondville-Annaville.....	27.42	.....	.....	.....	.....	27.42
38. St-Hyacinthe-St-Germain.....	17.31	.....	.....	.....	.....	17.31
39. Waterloo-Newport.....	29.24	1.82	.....	.....	.....	31.06
40. Marieville-Cowansville.....	30.87	1.26	.....	.....	.....	32.13
41. Victoriaville-Ste-Angèle.....	35.71	.....	.....	1.06	.....	36.77
42. Grande-Baie-St-Bruno.....	38.87	.....	1.49	.....	.....	40.36
43. Tour du Lac St-Jean.....	98.08	15.45	.....	.....	.....	113.53

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
44. Rimouski-Ste-Anne-des-Monts.....	143.09			0.45		143.54
Vaudreuil-Pointe Fortune.....		25.88				25.88
Laprairie-Hemmingford.....	8.62	13.25	0.60	4.67		27.14
St-Hyacinthe-Beloeil-Montréal.....	12.91	11.47	1.75			26.13
Magog-Coaticook.....	24.89	0.46	0.50	0.19		26.04
Iberville-Farnham-Frelighsburg.....	22.79	1.41				24.20
Tour de l'île de Montréal.....		23.23	5.62		0.40	29.25
Tour de l'île Jésus.....		27.60	7.31			34.91
Joliette-Berthierville.....	13.92	3.19				17.11
Matapédia-Gaspé.....	130.42					130.42
Ste-Croix-Dosquet.....	7.10	6.71				13.81
Senneterre-La-Reine.....	139.22					139.22
Lachute-St-Jovite.....	17.00					17.00
Lachute-Ste-Agathe.....	13.38					13.38
Valleyfield-Fort-Covington.....	21.11	7.00				28.11
Ste-Anne-des-Monts-Gaspé.....	28.44					28.44
Buckingham-Mont-Laurier.....	55.25					55.25
Total.....	2,649.99	621.22	84.53	56.44	110.63	3,522.81

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 5,000 inhabitants or over.

CHAPITRE VI

ENTRETIEN DES CHEMINS PAR LE DÉPARTEMENT

Liste des municipalités pour le compte desquelles le département entretient 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 OF ROADS UNDER DIRECT CONTROL OF THE DEPARTMENT

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

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

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 ré- gionales 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 Roussillon, 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	17.94	19.04	36.98
Grenville, v.....	M	.....	3.93	3.93
Grenville & Augmentation...	G	11.14	0.81	11.95
Mille-Iles.....	G	3.18	0.54	3.72
Morin, Part.Sud-S.Part, c. (t)	G	4.00	8.81	12.81
Carillon, v.....	G	.....	1.20	1.20
Gore, c. (t).....	G	2.75	2.66	5.41
St-Jérusalem, p.....	G	8.51	15.82	24.33
St-Jérusalem, p.....	M	1.48	1.51	2.99

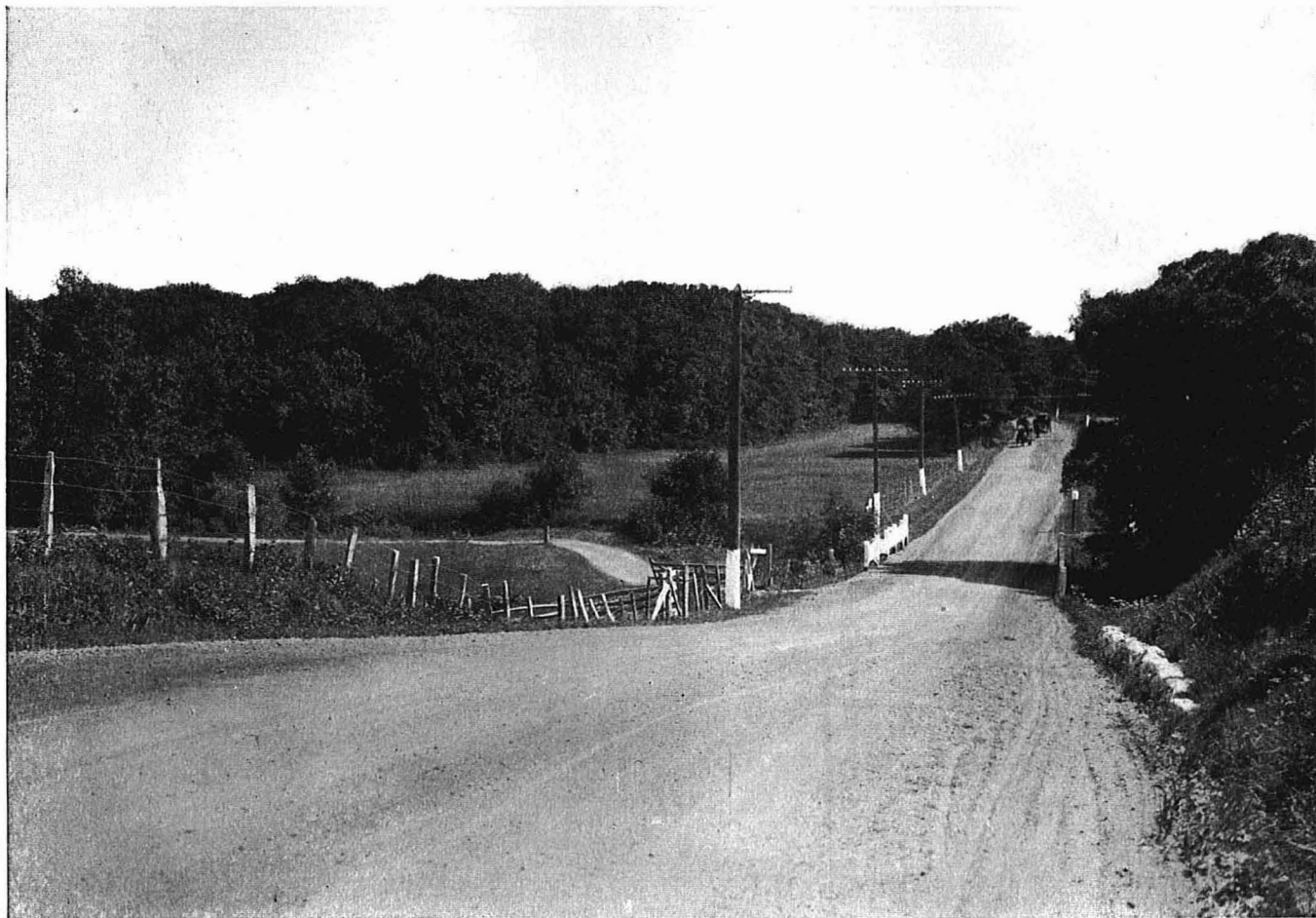
COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- Chemins gionales ou municipaux provinciales	Longueur totale
COUNTY and MUNICIPALITY		Highways	Total length
ARGENTEUIL (suite—con.)			
St-André, p.	G	....	11.05
Lachute, ville (town).....	G	....	0.11
Lachute, ville (town).....	MB-BM	1.33	5.04
Calumet, v.	G	2.03	2.03
Howard, c. (t).....	G	....	5.68
Harvington, c. (t).....	G	2.00	2.00
Arundel, c. (t).....	G	8.00	8.00

ARTHABASKA

St-Louis-de-Blanford, p.	G	....	6.52	6.52
Ste-Victoire, p.	G	7.44	11.10	18.54
St-Albert, p.	G	....	8.01	8.01
Stanford, c. (t)	G	7.95	18.49	26.44
St-Norbert, p.	G	....	8.01	8.01
Chesterville, v.	G	1.43	0.46	1.89
Ste-Anne-du-Sault, p.	G	....	4.51	4.51
Arthabaskaville.....	G	0.90	2.13	3.03
Arthabaskaville.....	M	1.83	....	1.83
Princeville, v.	G	1.57	1.33	2.90
Chester-Ouest, c. (t).....	G	7.09	3.80	10.89
St-Valère, p.	G	9.41	1.11	10.52
Chénier.....	G	....	5.45	5.45
Daveluyville, v.	G	....	0.98	0.98
Maddington, c. (t).....	G	....	6.00	6.00
St-Rosaire, p.	G	....	4.16	4.16
Warwick, c. (t).....	G	7.90	9.41	17.31
Warwick, v.	G	....	0.57	0.57
Warwick, v.	M	1.64	0.91	2.55
Ste-Elisabeth-de-Warwick, p.	G	....	4.75	4.75
St-Christophe, p.	G	6.49	0.96	7.45
Victoriaville, ville (town)....	G	0.54	1.06	1.60
Victoriaville, ville (town)....	B-C	1.76	....	1.76
Tingwick, c. (t).....	G	....	2.26	2.26
Ste-Clothilde-de-Horton, p...	G	....	3.15	3.15

BAGOT

Acton Vale, ville (town).....	G	1.58	1.96	3.54
Acton Vale, ville (town).....	M	....	0.17	0.17
Ste-Christine, p.	G	3.91	1.30	5.21
St-Dominique, p.	G	6.26	9.88	16.14
St-Dominique, v.	G	1.06	1.17	2.23
Ste-Hélène, v.	G	....	1.09	1.09
St-Liboire, p.	G	5.97	1.54	7.51
St-Liboire, v.	G	1.00	0.95	1.95



ST-VALLIER-ST-CAMILLE
St-Vallier

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-Nazaire-d'Acton, p.	G	.....	3.68	3.68
St-Pie, p.	G	.....	11.12	11.12
St-Pie, v.	G	.....	1.49	1.49
St-Pie, v.	M	.....	1.46	1.46
St-Simon, p.	G	6.24	2.25	8.49
St-Théodore-d'Acton, p.	G	.....	0.18	0.18
Upton, v.	G	1.86	.....	1.86
Upton, v.	M	.....	2.57	2.57
St-André-d'Acton, p.	G	7.87	2.98	10.85
St-Ephrem-d'Upton, p.	G	1.37	.....	1.37
St-Hugues, p.	M	.....	1.53	1.53
St-Hugues, p.	G	1.09	0.97	2.06
St-Hugues, v.	G	.....	1.29	1.29
St-Hugues, v.	M	.....	0.61	0.61
St-Hugues, v.	B-C	.....	0.78	0.78
Ste-Rosalie, p.	G	4.99	.....	4.99
Ste-Hélène, p.	G	.....	1.26	1.26
BEAUCE				
L'Enfant-Jésus, p.	G	4.83	1.23	6.06
L'Enfant-Jésus, v.	G	0.84	0.69	1.53
St-Benoît-Labre, p.	G	.....	7.55	7.55
St-Elzéar, p.	G	.....	1.19	1.19
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	4.13	10.81
Ste-Marie, p.	G	6.91	1.13	8.04
St-Martin, p.	G	.....	12.05	12.05
St-Victor, v.	G	0.39	0.48	0.87
Aubert-Gallion.	G	12.11	4.35	16.46
Linière, v.	G	1.13	0.24	1.37
Shenley, c. (t).	G	.....	8.85	8.85
Shenley, c. (t).	M	.....	0.39	0.39
St-Côme-de-Kennebec, p.	G	9.72	3.09	12.81
St-Ephrem-de-Tring, p.	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	12.31	2.18	14.49
St-Pierre-de-Broughton, p.	G	0.07	6.02	6.09
Beauceville, ville (town)	G	0.28	2.13	2.41
Beauceville, ville (town)	M	1.75	1.57	3.32
Sts-Anges, p.	G	.....	5.71	5.71
Metgermette-Nord, c. (t)	G	.....	10.18	10.18
St-Victor-de-Tring, p.	G	5.86	4.12	9.98

COMTE ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY and MUNICIPALITY				
BEAUCE (suite—con.)				
Ste-Marie, v.	M	1.68	0.19	1.87
Sacré-Coeur-de-Jésus, v.	G	1.62	1.95	3.57
Metgermette-Nord-North, Part. N., N. Part, c. (t) ...	G	....	2.05	2.05
Linrière, c. (t)	G	5.67	....	5.67
Sacré-Coeur-de-Jésus, p.	G	6.58	....	6.58
St-Frédéric, p.	G	9.49	1.03	10.52
St-Théophile, p.	G	8.35	1.25	9.60
Tring Jonction, v.	G	1.24	1.80	3.04
St-Jules, p.	G	....	0.09	0.09
St-Philibert, p.	G	....	0.10	0.10
N.D. de-la-Providence, p.	G	2.96	....	2.96
BEAUHARNOIS				
St-Timothée, v.	M	1.41	0.46	1.87
St-Louis-de-Gonzague, p.	G	....	1.14	1.14
St-Louis-de-Gonzague, p.	M	....	18.16	18.16
Beauharnois, ville (town)	M	1.17	0.87	2.04
St-Clément, p.	M	....	3.37	3.37
St-Stanislas-de-Kostka, p.	G	....	0.35	0.35
St-Stanislas-de-Kostka, p.	M	0.24	17.06	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, p.	G	....	3.09	3.09
St-Timothée, p.	G	....	0.67	0.67
St-Timothée, p.	M	6.29	17.14	23.43
BELLECHASSE				
St-Charles, p.	G	....	12.44	12.44
St-Charles, p.	M	....	11.52	11.52
St-Damien, p.	G	....	9.40	9.40
St-Raphaël, p.	G	8.71	11.04	19.75
St-Vallier, p.	G	11.53	7.37	18.90
La Durantaye, p.	G	....	14.92	14.92
St-Charles, v.	M	....	1.11	1.11
St-Michel, p.	G	4.32	11.23	15.55
St-Cajetan-d'Armagh, p.	G	9.57	5.52	15.09

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY and MUNICIPALITY				
BELLECHASSE (suite—con.)				
St-Etienne-de-Beaumont, p. . .	G	6.08	11.95	18.03
St-Lazare, p.	G	....	9.72	9.72
St-Gervais, p.	G	....	11.94	11.94
Honfleur, p.	G	....	7.88	7.88
Roux, Bellechasse & Daaquam, c. (t).	G	9.51	0.68	10.19
St-Camille, p.	G	11.85	1.45	13.30
St-Philémon, p.	G	8.54	1.84	10.38
St-Raphaël, v.	G	0.71	1.33	2.04
N.D.-de-Buckland, p.	G	....	9.40	9.40
Ste-Sabine, p.	G	....	1.02	1.02
BERTHIER				
St-Cuthbert, p.	G	....	4.25	4.25
St-Cuthbert, p.	BB-BC	3.35	....	3.35
St-Damien-de-Brandon, p. . . .	G	....	9.30	9.30
St-Gabriel-de-Brandon, p. . . .	G	....	6.18	6.18
St-Gabriel-de-Brandon, v. . . .	G	....	5.19	5.19
St-Michel, p.	G	....	4.63	4.63
St-Norbert, p.	G	....	11.75	11.75
St-Zénon, p.	G	....	6.97	6.97
Comté de (County of) Berthier	G	....	9.51	9.51
St-Barthélemi, p.	G	....	4.39	4.39
St-Barthélemi, p.	BB-BC	3.67	....	3.67
Ste-Geneviève-de-Berthier, p. .	G	3.78	4.21	7.99
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	1.29	0.22	1.51
Berthierville.	B-C	....	0.83	0.83
Lanoraie, p.	M	8.98	....	8.98
Lavaltrie, p.	M	3.66	....	3.66
St-Viateur, p.	BB-BC	1.59	....	1.59
Lavaltrie, v.	M	1.11	....	1.11
BONAVENTURE				
Musseleyville.	G	....	4.54	4.54
New-Carlisle.	G	3.74	1.22	4.96
St-Godefroi, c. (t).	G	1.80	1.76	3.56
St-Siméon, p.	G	3.73	2.92	6.65
St-Charles-de-Caplan, p. . . .	G	7.98	0.47	8.45
St-Bonaventure-de-Hamilton, p.	G	11.39	15.64	27.03
St-Jean-l'Evangéliste, p. . . .	G	8.84	....	8.84
St-Omer, p.	G	4.05	....	4.05
Carleton, c. (t).	G	5.14	0.92	6.06

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales	Chemins municipaux	Longueur totale
COUNTY and MUNICIPALITY		Highways	Municipal roads	Total length
BONAVENTURE (suite—con.)				
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	1.68	0.53	2.21
Carleton-sur-Mer.....	G	3.50	0.61	4.11
St-Alexis-de-Matapédia, p....	G	.....	2.65	2.65
New-Richmond, c. (t).....	G	9.68	1.58	11.26
Mann, c. (t).....	G	9.60	.....	9.60
Escuminac.....	G	8.64	.....	8.64
Maria, c. (t).....	G	7.83	.....	7.83
Paspébiac-Ouest.....	G	1.69	.....	1.69
Hope, c. (t).....	G	5.21	.....	5.21
Shigawake.....	G	3.49	.....	3.49
Port Daniel-Ouest-West.....	G	6.48	.....	6.48
Port Daniel-Est-East.....	G	2.66	.....	2.66

BROME

Adamsville, v.....	G	.....	2.14	2.14
Brome, c. (t).....	G	7.65	5.35	13.00
Brôme, v.....	G	.....	4.37	4.37
Farnham-Est-East, v.....	G	.....	3.16	3.16
Foster, v.....	G	5.88	2.63	8.51
Potton, c. (t).....	G	11.89	3.36	15.25
Sutton, c. (t).....	G	.....	19.63	19.63
Sutton, v.....	G	.....	1.90	1.90
Sutton, v.....	M	.....	0.06	0.06
Sutton, v.....	B	.....	0.64	0.64
Bolton-Est-East.....	G	6.75	5.89	12.64
Knowlton, v.....	G	2.02	0.26	2.28
Knowlton, v.....	M	2.20	1.32	3.52
Eastman, v.....	G	4.22	0.28	4.50
Farnham-Est-East, c. (t)....	G	1.54	9.28	10.82
Bolton-Ouest-West, c. (t)....	G	6.19	.....	6.19

CHAMBLY

St-Basile-le-Grand, p.....	G	.....	2.98	2.98
St-Basile-le-Grand, p.....	M	4.64	1.26	5.90
St-Joseph-de-Chambly, p....	BB-BC	2.06	.....	2.06
St-Bruno-de-Montarville, p...	G	.....	7.86	7.86
St-Bruno-de-Montarville, p...	M	3.23	4.84	8.07
Roucherville, v.....	M	0.83	2.08	2.91
Montréal-Sud-South, ville(town)	MB-BM	.....	1.07	1.07
Montréal-Sud-South, ville(town)	BB-BC	0.10	.....	0.10



MONTRÉAL-MONT-LAURIER
Ste-Thérèse

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales	Chemins municipaux	Longueur totale
COUNTY and MUNICIPALITY		Highways	Municipal roads	Total length
CHAMBLY (suite—con.)				
Boucherville, p.....	SG-SC	....	0.94	0.94
Boucherville, p.....	M	1.69	23.66	25.35
Boucherville, p.....	MB-BM	1.64	....	1.64
Boucherville, p.....	B-C	1.04	....	1.04
Chambly-Bassin, v.....	M	....	1.77	1.77
Chambly-Bassin, v.....	BB-BC	1.84	....	1.84
Chambly-Canton, v.....	M	0.02	0.65	0.67
Chambly-Canton, v.....	BB-BC	1.00	....	1.00
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	3.47	....	3.47
St-Hubert, p.....	M	....	8.72	8.72
St-Hubert, p.....	BB-BC	5.48	....	5.48

CHAMPLAIN

Ste-Anne-de-la-Pérade, p.....	G	.....	20.48	20.48
Ste-Anne-de-la-Pérade, p.....	M	7.17	.....	7.17
St-Timothée, p.....	G	.....	4.03	4.03
St-Maurice, p.....	G	.....	5.10	5.10
St-Narcisse, p.....	G	.....	7.23	7.23
La Pérade, v.....	M	0.77	0.42	1.19
La Pérade, v.....	BB-BC	.....	0.75	0.75
Ste-Geneviève-de-Batiscan, p.	G	.....	5.42	5.42
St-Jacques-des-Piles, p.....	G	.....	4.95	4.95
St-Séverin, p.....	G	.....	3.04	3.04
St-Adelphe, p.....	G	.....	0.58	0.58
St-Prosper, p.....	G	.....	0.95	0.95
St-Stanislas, p.....	G	.....	2.71	2.71
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-François-Xavier-de-Batis- can, p.....	G	.....	0.97	0.97
St-François-Xavier-de-Batis- can, p.....	M	6.63	0.79	7.42
Ste-Thècle, v.....	M	.....	1.08	1.08

COMTE 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.)				
Champlain, v.....	M	0.93	0.12	1.05
St-Georges, v.....	G	.....	4.63	4.63
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	.....	1.13	1.13
St-Tite, ville (town).....	M	.....	1.74	1.74

CHARLEVOIX

Baie-St-Paul, p.....	G	5.72	1.48	7.20
Les Eboulements.....	G	.....	3.75	3.75
Pointe-au-Pic, v.....	G	.....	1.36	1.36
Pointe-au-Pic, v.....	MB	.....	2.44	2.44
St-Irénée.....	G	.....	1.79	1.79
St-Siméon, v.....	G	1.07	1.44	2.51
St-Etienne-de-la-Malbaie, p.....	G	6.54	6.05	12.59
La Malbaie, v.....	G	.....	0.64	0.64
La Malbaie, v.....	MB-BM	0.70	1.42	2.12
Charlevoix-Est-East.....	M	.....	0.94	0.94
Baie-St-Paul, v.....	G	1.21	0.35	1.56
Baie-St-Paul, v.....	M	.....	0.69	0.69
Cap-à-l'Aigle, v.....	G	3.79	.....	3.79
Rivière-du-Gouffre.....	G	5.92	.....	5.92
St-Agnès, p.....	G	8.08	.....	8.08
St-Frs-Xavier-de-la-Pte-Riv.,p	G	10.60	.....	10.60
St-Hilarion, p.....	G	7.84	1.00	8.84
St-Urbain, p.....	G	3.30	0.18	3.48
St-Fidèle, p.....	G	11.34	.....	11.34
St-Siméon, p.....	G	3.82	.....	3.82

CHÂTEAUGUAY

St-Antoine-Abbé, Ptie, N.E.- N.E. Pt.....	G	.....	8.58	8.58
St-Chrysostôme, p.....	G	.....	11.89	11.89
St-Chrysostôme, p.....	M	.....	9.22	9.22
St-Chrysostôme, p.....	B-C	.....	1.10	1.10
St-Joachim, p.....	G	.....	3.26	3.26
St-Joachim, p.....	M	4.92	6.93	11.85
St-Joachim, p.....	B-C	.....	0.03	0.03

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY and MUNICIPALITY				
CHÂTEAUGUAY (suite—con.)				
Très-St-Sacrement, p.....	G	.....	11.47	11.47
Très-St-Sacrement, p.....	M	7.30	1.07	8.37
St-Malachie, p.....	G	.....	28.81	28.81
St-Malachie, p.....	M	7.81	6.70	14.51
Ste-Martine, p.....	G	1.70	1.91	3.61
Ste-Martine, p.....	M	1.78	0.21	1.99
Ste-Martine, p.....	MB-BM	4.31	.....	4.31
Léry, ville (town).....	G	.....	0.83	0.83
Léry, ville (town).....	M	3.58	1.60	5.18
Ormstown, v.....	G	0.29	1.47	1.76
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	.....	3.02	3.02
Châteauguay, ville (town)....	G	.....	0.48	0.48
Châteauguay, ville (town)....	M	.....	4.66	4.66
Châteauguay, ville (town)....	B-C	.....	1.85	1.85
Ste-Clothilde, p.....	G	.....	12.49	12.49
Ste-Clothilde, p.....	M	.....	5.83	5.83
St-Urbain, p.....	G	0.53	.....	0.53
St-Urbain, p.....	M	3.74	.....	3.74
Howick, v.....	M	1.18	.....	1.18
Howick, v.....	B-C	0.08	.....	0.08

CHICOUTIMI

Bégin, c. (t).....	G	.....	3.15	3.15
L'Anse-St-Jean.....	G	.....	4.61	4.61
Laterrière, v.....	G	.....	2.13	2.13
N.D.-de-Laterrière, p.....	G	.....	21.08	21.08
Rivière-du-Moulin, v.....	G	1.00	0.82	1.82
St-Ambroise, p.....	G	.....	12.77	12.77
St-Ambroise, v.....	G	.....	4.41	4.41
Ste-Anne, v.....	G	.....	1.53	1.53
St-Honoré, p.....	G	.....	15.22	15.22
Taché, c. (t).....	G	1.40	13.04	14.44
Tremblay, c. (t).....	G	.....	22.68	22.68
Chicoutimi, c. (t).....	G	9.38	20.98	30.36
St-Fulgence, p.....	G	.....	10.55	10.55
Bagotville, division N.O.-N.W.	G	3.38	16.23	19.61
St-Dominique-de-Jonquière, p	G	5.77	15.69	21.46
Bagotville, ville (town).....	G	1.55	1.98	3.53
Grande-Baie, v.....	G	.....	1.98	1.98
Grande-Baie, v.....	MB-BM	1.49	.....	1.49
Larouche, p.....	G	7.54	3.00	10.54

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

CHICOUTIMI (suite—con.)

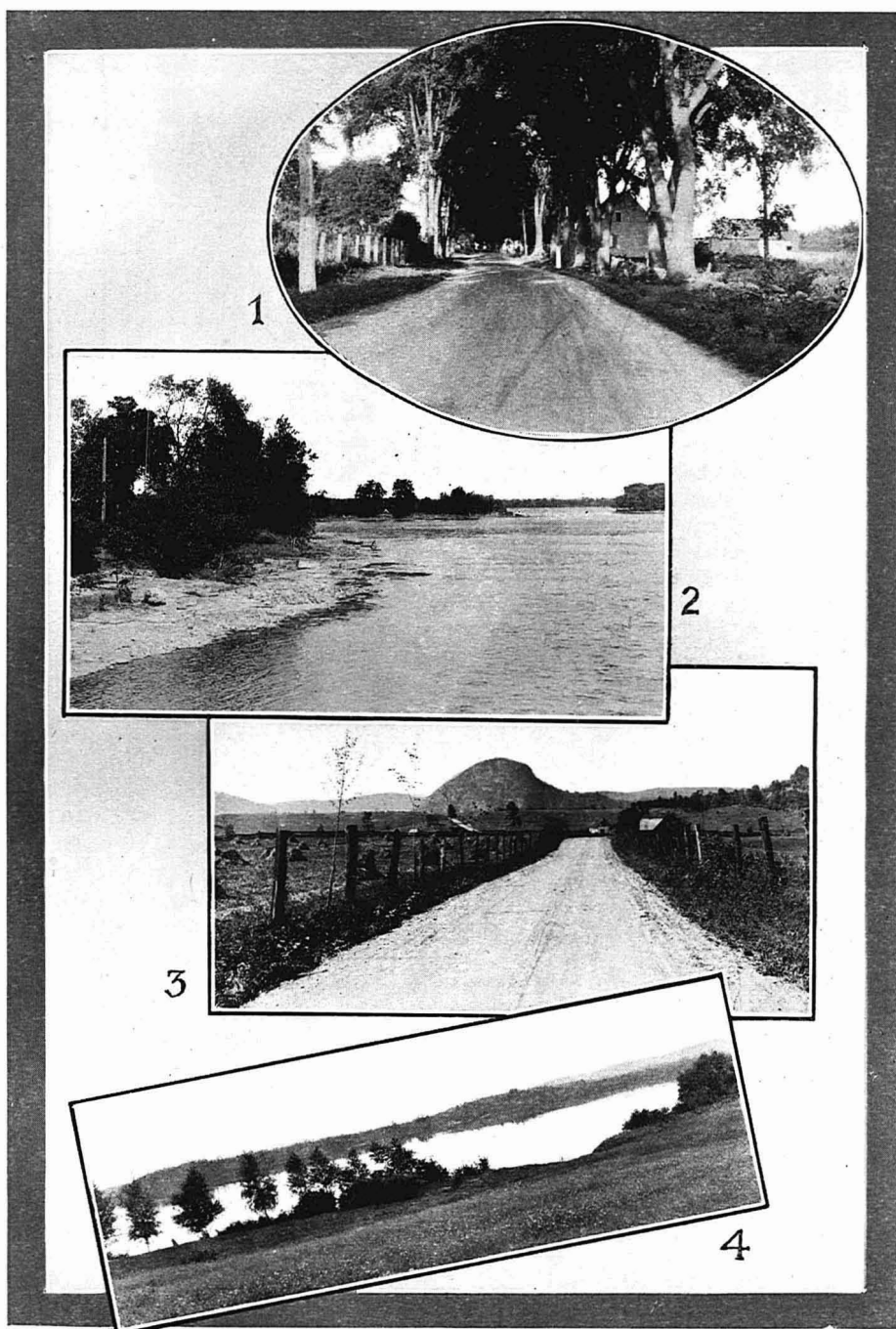
Port-Alfred, ville (town).....	G	1.38	3.31	4.69
Labrecque, c. (t).....	G	....	10.34	10.34
Saguenay, ville (town).....	G	....	2.39	2.39
Grande-Baie, p.....	G	....	4.38	4.38
Kénogami, c. (t).....	G	3.60	....	3.60
Bourget, c. (t).....	G	....	4.20	4.20

COMPTON

Clifton-Est-East, c. (t).....	G	....	10.15	10.15
Sawyerville, v.....	G	....	3.74	3.74
Compton, c. (t).....	G	7.82	6.14	13.96
Eaton, c. (t).....	G	12.38	11.70	24.08
Compton, v.....	G	3.41	3.24	6.65
Waterville, v.....	G	3.45	1.56	5.01
Waterville, v.....	M	....	0.27	0.27
Westbury, c. (t).....	G	5.98	3.77	9.75
Auckland, c. (t).....	G	....	8.97	8.97
Bury, c. (t).....	G	10.98	17.54	28.52
Ditton, c. (t).....	G	....	18.35	18.35
Hampden, c. (t).....	G	....	4.06	4.06
Lingwick, c. (t).....	G	11.73	8.49	20.22
St-Venant-de-Hereford, p....	G	....	4.16	4.16
Scotstown, ville (town).....	G	....	5.61	5.61
Newport, c. (t).....	G	0.30	6.60	6.90
Cookshire, ville (town).....	G	3.87	0.58	4.45
East Angus, ville (town).....	G	2.82	....	2.82
Emberton, c. (t).....	G	....	4.92	4.92
Hereford, c. (t).....	G	....	6.01	6.01
Ste-Edwidge-de-Clifton, p....	G	....	16.08	16.08
Ste-Herménégilde, p.....	G	....	2.60	2.60
Clifton, c. (t).....	G	....	4.13	4.13
St-Isidore d'Auckland.....	G	....	0.57	0.57

DEUX MONTAGNES

L'Annonciation-d'Oka, p.....	G	....	2.97	2.97
St-Augustin, p.....	G	....	2.16	2.16
St-Augustin, p.....	M	5.47	12.28	17.75
St-Benoit, p.....	G	....	21.64	21.64
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	5.14	40.29	45.43
St-Eustache, p.....	BB-BC	2.31	1.96	4.27



MONTREAL-MONT-LAURIER

1. Près de Cartierville; 2. Près du pont David; 3. St-Jovite; 4. Lac des Ecorces.
1. Near Cartierville; 2. Near David Bridge; 3. St. Jovite; 4. Lac des Ecorces.

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY and MUNICIPALITY				
DEUX MONTAGNES (suite—con.)				
St-Eustache, v.	M	0.91	2.56	3.42
St-Eustache-sur-le-Lac, v.	M	....	3.71	3.71
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
St-Colomban, p.	G	....	0.32	0.32

DORCHESTER

St-Bernard, p.	G	....	14.86	14.86
Ste-Claire, p.	G	....	3.93	3.93
St-Edouard-de-Frampton, p. .	G	....	6.74	6.74
Ste-Hénédine, p.	G	....	9.05	9.05
St-Isidore, p.	G	6.18	18.38	24.56
St-Isidore, v.	G	....	2.61	2.61
St-Malachie, p.	G	....	9.02	9.02
Ste-Marguerite, p.	G	....	1.11	1.11
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	....	5.72	5.72
Ste-Germaine, p.	G	....	9.89	9.89
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	8.04	....	8.04
Ste-Rose-de-Watford, p.	G	4.02	....	4.02
Louis-Joliet, p.	G	....	0.40	0.40

DRUMMOND

Durham-Sud, v.	G	0.69	0.76	1.45
Kingsey, c. (t).	G	....	16.88	16.88
Kingsey Falls, v.	G	0.29	1.00	1.29
Notre-Dame-du-Bon-Conseil, p	G	7.08	12.40	19.48
St-Cyrille, v.	G	1.17	0.95	2.12
St-Cyrille, v.	M	....	0.42	0.42
St-Germain-de-Grantham, p..	G	8.42	2.00	10.42
Wendover & Simpson, c. (t)..	G	5.07	5.80	10.87

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins. municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY and MUNICIPALITY				
DRUMMOND (suite—con.)				
Durham-Sud-South.....	G	.....	2.74	2.74
Wickham-Ouest-West, c. (t)...	G	.....	7.68	7.68
Wickham-Ouest-West, v.....	M	.....	1.39	1.39
Drummondville, ville (town)...	G	2.42	.....	2.42
Drummondville, ville (town)...	M	0.73	.....	0.73
Durham, c. (t).....	G	4.73	0.15	4.88
Grantham.....	G	3.07	0.36	3.43
Kingsey-Falls, p.....	G	2.45	0.56	3.01
L'Avenir.....	G	5.80	.....	5.80
St-Edmond-de-Grantham, p...	G	2.82	.....	2.83
Wickham, c. (t).....	G	8.69	.....	8.69
St-Eugène-de-Grantham, p...	G	1.15	.....	1.15
St-Lucien, p.....	G	.....	2.04	2.04
FRONTENAC				
Chesham, c. (t).....	G	.....	3.04	3.04
Courcelles, p.....	G	3.33	4.58	7.91
Ditchfield & Spalding, c. (t)...	G	9.30	5.20	14.50
Gayhurst, c. (t).....	G	.....	6.72	6.72
Lampton, p.....	G	5.40	15.49	20.89
Risborough et Partie de-and Part of Marlow, c. (t)....	G	.....	4.30	4.30
Ste-Cécile-de-Whitton, p.....	G	.....	5.75	5.75
St-Evariste-de-Forsyth.....	G	7.67	1.30	8.97
St-Evariste-de-Forsyth.....	M	.....	0.13	0.13
St-Gédéon, p.....	G	.....	7.93	7.93
St-Hubert-de-Spalding, p....	G	.....	5.87	5.87
St-Ludger, v.....	G	.....	0.48	0.48
St-Sébastien-d'Aylmer, p....	G	.....	8.48	8.48
Winslow-Nord-North, c. (t)...	G	6.06	5.10	11.16
Winslow-Sud-South, c.....	G	18.84	1.17	20.01
Mégantic, ville (town).....	G	1.22	4.06	5.28
Mégantic, ville (town).....	M	1.59	.....	1.59
Lambton, v.....	G	0.70	.....	0.70
Lambton, v.....	M	.....	0.63	0.63
Comté de (County of) Fronte- nac.....	G	2.80	1.92	4.72
Whitton, c. (t).....	G	10.44	0.54	10.98
St-Augustin-de-Woburn, p...	G	4.69	.....	4.69
St-Hilaire-de-Dorset, p.....	G	.....	0.09	0.09
St-Méthode d'Adstock, p....	G	.....	0.48	0.48
GASPÉ				
Chandler, v.....	G	1.69	.....	1.69
Gaspé, v.....	G	2.83	1.46	4.29

COMTE ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY and MUNICIPALITY				
GASPÉ (suite—con.)				
St-Maurice, p.	G	.....	15.48	15.48
Cloridorme, c. (t).....	G	14.58	.....	14.58
Fox, c. (t) & Sydenham-Nord- North.....	G	24.88	0.77	25.65
Grand-Etang.....	G	5.02	.....	5.02
Grande-Vallée-des-Monts.....	G	8.21	.....	8.21
Sydenham-Sud-South.....	G	10.39	.....	10.39
Percé, p.	G	10.07	.....	10.07
York, c. (t).....	G	3.87	.....	3.87
Douglass-Ouest-West.....	G	7.66	.....	7.66
St-Joachim-de-Tourelle, p.	G	3.38	.....	3.38
Christie.....	G	4.83	.....	4.83
Duchesnay.....	G	3.18	.....	3.18
St-Maxime-du-Mont-Louis, p	G	13.19	.....	13.19
Ste-Madeleine-de-la-Riv.- Madeleine.....	G	3.86	.....	3.86
Cap-Chat.....	G	.....	1.27	1.27
HULL				
Hull-Est, c. (t).....	G	.....	2.53	2.53
Masham-Sud-South, c. (t)...	G	.....	9.70	9.70
Bouchette, c. (t).....	G	6.28	.....	6.28
Egan-Sud-South, c. (t).....	G	.....	1.49	1.49
Hull-Ouest-West, c. (t).....	G	11.40	5.17	16.57
Hull-Ouest-West, c. (t).....	M	4.20	.....	4.20
Hull-Sud-South, c. (t).....	G	2.17	22.97	25.14
Hull-Sud-South, c. (t).....	M	1.17	.....	1.17
Hull-Sud-South, c. (t).....	BB-BC	4.30	.....	4.30
Maniwaki, c. (t).....	G	1.75	1.41	3.16
Aumond, c. (t).....	G	16.20	.....	16.20
Aylmer, ville (town).....	M	1.94	.....	1.94
Wakefield, c. (t).....	G	1.77	.....	1.77
Wakefield, v.	G	1.05	0.14	1.19
Eardley, c. (t).....	G	14.73	.....	14.73
Messines.....	G	8.55	.....	8.55
Réserve de Maniwaki.....	G	4.28	.....	4.28
Kensington, c. (t).....	G	6.22	.....	6.22
Gracefield, v.	G	.....	0.86	0.86
Aylwin, c. (t).....	G	.....	6.77	6.77
HUNTINGDON				
Huntingdon, ville (town).....	G	.....	0.39	0.39
Huntingdon, ville (town).....	M	0.85	4.56	5.41
Ste-Barbe, p.	G	1.62	3.81	5.43

COMTE ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales	Chemin's municipaux	Longueur totale
COUNTY and MUNICIPALITY		Highways	Municipal roads	Total length

HUNTINGDON (suite—con.)

Ste-Barbe, p.	M	5.01		5.01
Godmanchester, c. (t)	G		36.72	36.72
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	8.62	4.04	12.66
Hemmingford, v. (t)	MB-BM	0.60	0.65	1.25
Hinchinbrooke, c. (t)	G		60.76	60.76
Hinchinbrooke, c. (t)	M		1.11	1.11
Hinchinbrooke, c. (t)	B-C		0.54	0.54
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		12.06	12.06
Havelock, c. (t)	M		1.61	1.61
Franklin, c. (t)	G		29.13	29.13
Dundee, c. (t)	G	6.34	12.30	18.64
Dundee, c. (t)	M		9.92	9.92
St-Anicet.	G	13.15	23.20	36.35
St-Anicet.	M	1.75	0.28	2.03

IBERVILLE

Iberville, ville (town)	M	1.64	1.80	3.44
St-Alexandre, p.	G		10.26	10.26
St-Alexandre, v.	G		1.09	1.09
Ste-Anne-de-Sabrevois, p.	G		0.91	0.91
Ste-Anne-de-Sabrevois, p.	M	5.30	3.12	8.42
St-Athanase, p.	G	2.06	9.54	11.60
St-Athanase, p.	M	3.11		3.11
Ste-Brigide, p.	G	6.98	14.95	21.93
St-Grégoire-le-Grand, p.	G	6.57	26.96	33.53
St-Georges-de-Henryville, p. .	G		5.25	5.25
St-Georges-de-Henryville, p. .	M	3.63	2.36	5.99
St-Sébastien, p.	G		12.46	12.46
St-Sébastien, p.	M	3.79	1.64	5.43
Henryville, v.	M	1.00	0.97	1.97
Henryville, v.	G		0.10	0.10

ILES-DE-LA-MADELEINE

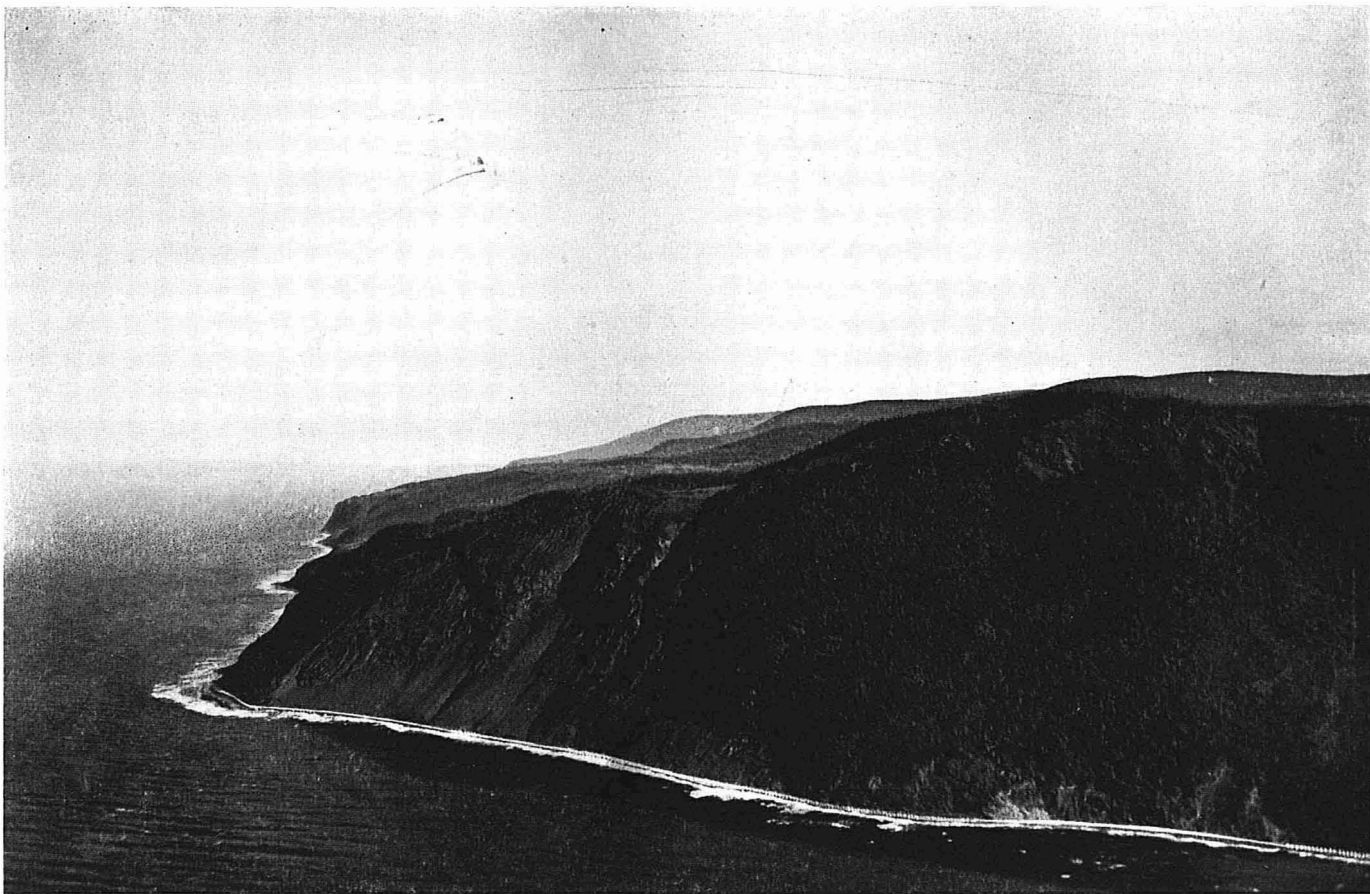
Havre-Aubert	G		7.15	7.15
Etang-du-Nord	G		18.40	18.40
Havre-aux-Maisons	G		15.50	15.50

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes régionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY and MUNICIPALITY				
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)	MB-BM	.....	6.52	6.52
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
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
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
N.D.-de-Liesse	M	.....	0.57	0.57

JOLIETTE

N.-D.-de-Lourdes, p.	G	.....	3.95	3.95
Ste-Béatrix, p.	G	.....	1.93	1.93
Ste-Emélie-de-l'Energie, p. ...	G	.....	7.52	7.52
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	.....	5.63	5.63
St-Félix-de-Valois, v.	G	.....	0.24	0.24
St-Félix-de-Valois, v.	M	.....	0.85	0.85
St-Paul, p.	G	0.09	1.08	1.17
St-Paul, p.	SG-SC	.....	2.50	2.50
Ste-Elizabeth.	G	.....	5.74	5.74
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	6.71	8.21
Sacré-Coeur-de-Jésus-de- Crabtree Mills, p.	G	3.64	.....	3.64
St-Paul, v.	G	2.09	1.94	4.03
Comté de (County of) Joliette	G	.....	2.44	2.44
St-Alphonse-de-Rodriguez, p..	G	.....	2.37	2.37

COMTE ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY and MUNICIPALITY				
KAMOURASKA				
Ste-Hélène, p.	G	5.08	16.64	21.72
St-Pascal.	G	6.62	23.48	30.10
St-Pascal.	M	0.86	.....	0.86
St-Pacôme, p.	G	1.87	17.96	19.83
Kamouraska, v.	G	.....	3.96	3.96
St-Germain, p.	G	.....	14.02	14.02
St-Joseph, p.	G	.....	7.55	7.55
Woodbridge, c. (t)	G	.....	19.28	19.28
St-Alexandre, p.	G	.....	24.50	24.50
Comté (County of) Kamou- raska.	G	.....	7.71	7.71
Rivière-Ouelle, p.	G	1.14	18.50	19.64
Ste-Anne-de-la-Pocatière, p. .	G	6.04	16.95	22.99
Ste-Anne-de-la-Pocatière, p. .	M	0.44	.....	0.44
St-André, p.	G	8.39	10.86	19.25
St-Pacôme, v.	G	1.40	2.37	3.77
St-Eleuthère, p.	G	.....	5.79	5.79
St-Onésime-d'Ixworth, p.	G	.....	3.24	3.24
St-Philippe-de-Néri, p.	G	5.61	5.37	10.98
Mont-Carmel, p.	G	.....	5.16	5.16
Kamouraska, p.	G	.....	14.65	14.65
St-Denis, p.	G	.....	10.77	10.77
Notre-Dame-du-Portage, p. .	G	3.00	.....	3.00
Andréville, v.	G	1.11	.....	1.11
LABELLE				
Ferme-Neuve, v.	G	.....	2.52	2.52
Mont-Laurier, v.	G	6.08	7.52	13.62
Boyer-Ouest-West, c. (t)	G	9.83	.....	9.83
Campbell-Est-East, c. (t)	G	18.08	.....	18.08
Campbell, c. (t)	G	4.87	6.66	11.53
Clyde, c. (t)	G	11.25	.....	11.25
Joly, c. (t)	G	7.15	.....	7.15
Labelle, v.	G	0.22	.....	0.22
L'Annonciation, v.	G	1.22	1.38	2.60
Loranger, c. (t)	G	6.24	.....	6.24
Marchand, c. (t)	G	12.83	.....	12.83
Val-Parrette, v.	G	1.67	.....	1.67
Robertson & Pope, c. (t)	G	13.33	.....	13.33
Kiamika, c. (t)	G	0.50	.....	0.50
Montigny, c. (t)	G	2.69	.....	2.69
Lacaille.	G	3.86	.....	3.86
Nominingue, v.	G	0.95	.....	0.95



STE-ANNE-DES-MONTS-GASPÉ

**Le chemin en construction au pied de la falaise
à l'Anse-Pleureuse.**

**The road under construction at the foot of the
cliff at L'Anse Pleureuse.**

COMTE ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
LAC-ST-JEAN				
Albanel, c. (t).....	G	4.01	6.23	10.24
Hébertville, p.....	G	5.83	19.98	25.81
Hébertville, v.....	G	1.17	1.79	2.96
St-Bruno, p.....	G	7.82	10.43	18.25
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	14.93	18.37
St-Gédéon, v.....	G	.....	1.77	1.77
St-Joseph-d'Alma, p.....	G	3.93	16.65	20.58
St-Gédéon, p.....	G	.....	12.87	12.87
St-Prime, p.....	G	4.12	10.68	14.80
St-Prime, p.....	M	3.70	.....	3.70
Hébertville-Station, v.....	G	.....	2.02	2.02
Hébertville-Station, v.....	M	0.99	.....	0.99
L'Ascension-de-Notre-Sei- gneur, p.....	G	.....	8.38	8.38
Normandin, c. (t).....	G	8.90	.....	8.90
St-Félicien, p.....	G	3.92	16.24	20.16
St-Félicien, p.....	M	.....	1.03	1.03
St-Louis-de-Chambord, p....	G	10.21	8.39	18.60
St-Louis-de-Chambord, p....	M	.....	0.52	0.52
St-Thomas d'Aquin, p.....	G	.....	4.64	4.64
St-François-de-Sales, p.....	G	.....	6.72	6.72
Delisle, c. (t).....	G	10.30	11.16	21.46
Péribonca.....	G	3.78	6.84	10.62
Roberval, ville (town).....	G	.....	2.16	2.16
Roberval, ville (town).....	M	2.29	.....	2.29
St-Bruno, v.....	G	0.19	.....	0.19
St-Bruno, v.....	M	1.31	.....	1.31
St-Coeur-de-Marie, v.....	G	0.81	0.61	1.42
St-Félicien, v.....	G	1.13	1.41	2.54
St-Henri-de-Taillon, p.....	G	9.50	4.14	13.64
St-Jérôme, p.....	G	7.43	13.21	20.64
St-Jérôme, v.....	G	0.66	0.96	1.62
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	.....	6.61	6.61
Ste-Hedwidge, p.....	G	.....	7.96	7.96
St-Thomas-Didyme.....	G	.....	4.64	4.64
St-Augustin, p.....	G	.....	0.45	0.45
St-André, p.....	G	.....	0.32	0.32
Normandin, v.....	G	.....	0.57	0.57

COMTE ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY and MUNICIPALITY				
LAPRAIRIE				
Delson, v.	M	0.74	0.68	1.42
Delson, v.	MB-BM	....	0.41	0.41
St-Isidore, p.	G	2.68	3.51	6.22
St-Isidore, p.	M	2.07	4.63	6.70
St-Mathieu, p.	M	4.34	5.48	9.82
St-Mathieu, p.	SG-SC	....	0.78	0.78
St-Jacques-le-Mineur, p.	G	....	4.63	4.63
St-Jacques-le-Mineur, p.	M	6.74	....	6.74
St-Jacques-le-Mineur, p.	MB-BM	0.99	....	0.99
Laprairie, p.	SG-SC	....	4.68	4.68
Laprairie, p.	M	13.45	....	13.45
Laprairie, p.	MB	1.72	1.02	2.74
Laprairie, p.	B	0.32	....	0.32
Laprairie, p.	G	....	2.16	2.16
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	0.60	2.47
St-Constant, p.	G	....	0.48	0.48
St-Constant, p.	M	2.35	17.11	19.46
St-Constant, p.	SG-SC	....	1.55	1.55
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.	SG-SC	....	0.57	0.57
St-Philippe, p.	M	6.24	....	6.24
St-Philippe, p.	MB-BM	0.25	....	0.25
L'ASSOMPTION				
St-Roch-Ouest-West, p.	G	....	10.89	10.89
L'Assomption, p.	G	3.70	2.28	5.98
L'Assomption, p.	SG-SC	....	5.10	5.10
L'Assomption, p.	M	4.86	....	4.86
St-Henri-de-Mascouche, p.	SG-SC	....	6.09	6.09
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	15.78	18.81
Laurentides, ville (town)	G	....	4.05	4.05
Repentigny, p.	G	....	8.26	8.26
Repentigny, p.	BB-BC	0.41	....	0.41
St-Lin, p.	SG-SC	....	0.70	0.70

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY and MUNICIPALITY				
L'ASSOMPTION (suite—con.)				
St-Lin, p.....	G	....	8.38	8.38
Charlemagne, v.....	G	....	0.46	0.46
Charlemagne, v.....	M	1.22	....	1.22
L'Assomption, v.....	G	0.33	0.13	0.46
L'Assomption, v.....	M	1.35	....	1.35
St-Paul-l'Ermite, p.....	M	3.61	1.61	5.22
St-Sulpice.....	G	....	2.12	2.12
St-Sulpice.....	M	5.67	....	5.67
LAVAL				
Laval-sur-le-lac, ville (town)..	MB-BM	1.91	....	1.91
St-Vincent-de-Paul.....	M	2.82	14.49	17.31
St-Vincent-de-Paul.....	MB-BM	0.81	0.35	1.16
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	1.18	....	1.18
Ste-Rose, ville (town).....	M	0.36	1.02	1.38
Ste-Rose, ville (town).....	B-C	2.27	0.63	2.90
Comté de (County of) Laval..	M	5.17	....	5.17
Laval-des-Rapides, ville (town)	M	2.53	0.51	3.04
L'Abord-à-Plouffe, v.....	M	2.49	1.07	3.56
L'Abord-à-Plouffe, v.....	MB-BM	0.53	....	0.53
Montréal-Nord-North, ville (town).....	M	3.71	....	3.71
Pointe-aux-Tremblés, ville (town).....	M	0.49	1.12	0.73
Pont-Viau.....	M	0.92	0.45	1.37
Pont-Viau.....	MB-BM	0.09	....	0.09
Ste-Dorothée, p.....	M	0.82	3.96	4.78
Ste-Dorothée, p.....	MB-BM	8.27	0.72	8.99
St-Elzéar, p.....	M	....	5.59	5.59
St-François-de-Sales, p.....	M	4.62	7.71	12.33
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	15.09	17.99
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	6.98	16.62
Ste-Hélène-de-Breakeyville, p.	G	....	3.47	3.47

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
LÉVIS (suite—con.)				
Ste-Hélène de-Breakeyville, p.	M	....	1.16	1.16
Très-St-Rédempteur, p.	G	1.00	1.28	2.28
St-Lambert, p.	G	....	10.68	10.68
Charny, v.	G	....	2.11	2.11
Charny, v.	M	....	3.43	3.43
St-Jean-Chrysostôme, p.	G	....	14.50	14.50
St-Nicolas-Sud-South, p.	G	1.47	4.94	6.41
Rivière-Boyer.	G	....	4.51	4.51
Rivière-Boyer.	M	....	5.42	5.42
Lauzon, ville (town).	G	....	1.09	1.09
Lauzon, ville (town).	M	3.93	....	3.93
Lévis, cité (city).	M	1.23	....	1.23
Lévis, cité (city).	B-C	0.99	....	0.99
St-David, p.	B-C	1.95	....	1.95
St-David, p.	G	....	1.71	1.71
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-Nicolas, p.	G	0.96	1.42	2.38
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-Télesphore, p.	G	....	0.50	0.50
St-Joseph-de-la-Pointe-de- Lévis, p.	G	....	6.63	6.63

L'ISLET

L'Islet, p.	G	6.58	22.77	29.35
St-Eugène, p.	G	....	10.73	10.73
St-Pamphile, p.	G	....	12.62	12.62
Ste-Perpétue, p.	G	....	15.84	15.84
St-Roch-des-Aulnets.	G	8.84	12.59	21.43
Arago, c. (t).	G	....	13.97	13.97
St-Aubert, p.	G	....	13.26	13.26
St-Jean-Port-Joli, p.	G	9.50	21.39	30.89
St-Cyrille.	G	....	20.80	20.80
Ste-Louise, p.	G	....	21.70	21.70
Bonsecours, v.	G	....	0.47	0.47

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
L'ISLET (suite—con.)				
Bonsecours, v.	MB-BM	1.28	.....	1.28
Casgrain & Leverrier, c. (t)...	G	.....	16.41	16.41
Tourville	G	.....	5.25	5.25
Ashford, c. (t).....	G	.....	11.27	11.27

LOTBINIÈRE

Ste-Agathe, p.	G	.....	2.16	2.16
Ste-Agathe, v.	G	.....	1.23	1.23
St-Jacques-de-Parisville, p. . .	SG-SC	.....	0.98	0.98
St-Jacques-de-Parisville, p. . .	G	.....	1.71	1.71
St-Narcisse, p.	G	.....	9.45	9.45
St-Octave-de-Dosquet, p.	G	9.11	2.17	11.28
St-Patrice-de-Beaurivage, v. . .	G	.....	0.95	0.95
St-Sylvestre-de-Beaurivage, p. .	G	.....	12.05	12.05
St-Sylvestre, v.	G	.....	1.08	1.08
St-Patrice-de-Beaurivage, p. . .	G	.....	8.88	8.88
Francoeur, v.	G	.....	2.84	2.84
St-Gilles, p.	G	1.24	3.00	4.24
St-Edouard, p.	G	.....	21.62	21.62
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	1.17	8.23
Issoudun.	G	.....	2.18	2.18
Issoudun.	M	2.33	.....	2.33
St-Flavien, p.	G	5.47	5.88	11.35
St-Flavien, v.	G	.....	0.67	0.67
St-Flavien, v.	M	0.85	0.27	1.12
Deschaillons, v.	G	1.30	.....	1.30
Deschaillons, v.	M	3.25	.....	3.25
Deschaillons, v.	B-C	3.60	.....	3.60
Leclercville, v.	G	.....	1.36	1.36
Leclercville, v.	M	1.19	.....	1.19
Lotbinière, v.	G	.....	0.19	0.19
Lotbinière, v.	MB-BM	1.77	.....	1.77
St-Agapit, v.	G	.....	0.99	0.99
St-Agapit, v.	M	1.02	.....	1.02
Ste-Croix, p.	M	14.11	.....	14.11
Ste-Croix, v.	G	.....	0.17	0.17
Ste-Croix, v.	M	2.01	.....	2.01
Ste-Emélie, p.	G	0.32	1.60	1.92
Ste-Emélie, p.	M	0.88	.....	0.88
St-Louis-de-Lotbinière, p.	G	.....	1.23	1.23
St-Louis-de-Lotbinière, p.	M	8.04	.....	8.04

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
LOTBINIÈRE (suite—con.)				
Fortierville, v.....	G	.....	0.38	0.38
Ste-Philomène-de-Fortierville, p.....	G	.....	1.03	1.03
Ste-Apollinaire, p.....	G	.....	0.31	0.31
MASKINONGÉ				
Rivière-du-Loup, p.....	G	.....	9.32	9.32
Rivière-du-Loup, p.....	M	3.34	.....	3.34
Rivière-du-Loup, p.....	MB-BM	.....	0.74	0.74
Rivière-du-Loup, p.....	BB-BC	2.08	.....	2.08
St-Paulin, v.....	SG-SC	.....	0.68	0.68
St-Paulin, v.....	G	.....	0.35	0.35
Ste-Ursule, p.....	G	.....	5.86	5.86
St-Paulin, p.....	SG-SC	.....	0.72	0.72
Louiseville, ville (town).....	M	0.53	.....	0.53
St-Joseph-de-Maskinongé, p..	G	.....	0.04	0.04
St-Joseph-de-Maskinongé, p..	M	5.87	.....	5.87
St-Joseph-de-Maskinongé, p..	BC	1.21	0.27	1.48
St-Alexis-des-Monts, p.....	SG-SC	.....	0.50	0.50
St-Léon, p.....	SG-SC	.....	0.41	0.41
Hunterstown, c. (t).....	G	.....	1.24	1.24
MATANE				
St-Jérôme, v.....	G	0.94	1.01	1.95
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-Me- Nider, p.....	G	9.84	1.79	11.63
Romieux-Ouest, West, c. (t)..	G	6.18	.....	6.18
Ste-Angèle-de-Méridi, v.....	G	9.74	.....	0.74
Ste-Félicité, p.....	G	17.92	.....	17.92
Ste-Flavie, p.....	G	11.17	4.37	15.54
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-Méridi, p.....	G	7.94	0.47	8.41
St-Jérôme-de-Matane, p.....	G	9.83	0.38	10.21
St-Jean-Baptiste.....	G	0.78	.....	0.78
Priceville, v.....	G	.....	2.55	2.55



LÉVIS-ST-LAMBERT
Ste-Angèle

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
MATAPÉDIA				
Lac-au-Saumon, v.	G	4.75	4.14	8.89
St-Antoine-de-Padoue-de- Kempt, p.	G	.....	4.27	4.27
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	1.65	2.87
Saindon, v.	G	1.01	1.73	2.74
Amqui, p.	G	7.86	2.05	9.91
Ste-Florence, p.	G	5.15	0.36	5.51
St-Jacques-le-Majeur-de-Cau- sapsal, p.	G	8.70	.....	8.70
Ste-Marie-de-Sayabec, p.	G	5.93	1.49	7.42
St-Pierre-du-Lac, p.	G	7.21	.....	7.21
St-Moise, v.	G	.....	2.56	2.56
Ste-Jeanne d'Arc, p.	G	2.77	1.00	3.77
St-Léon-le Grand, p.	G	.....	1.85	1.85
MÉGANTIC				
Bernierville, v.	G	.....	0.38	0.38
Bernierville, v.	M	.....	1.69	1.69
Black Lake, ville (town)	G	1.62	.....	1.62
Black Lake, ville (town)	M	0.58	0.89	1.47
Halifax-Nord-North, c. (t) ...	G	.....	4.58	4.58
Halifax-Sud-South, c. (t)	G	.....	3.92	3.92
Inverness, c. (t)	G	.....	9.69	9.69
Inverness, v.	G	.....	2.01	2.01
Irlande-Sud-South.	G	0.61	11.68	12.29
Laurierville, v.	M	2.11	1.31	3.42
Leeds, c. (t)	G	.....	4.73	4.73
Leeds-Est-East, c. (t)	G	.....	0.66	0.66
Notre-Dame-de-Lourdes, p.	G	.....	3.65	3.65
Plessisville, v.	MB-BM	1.21	1.38	2.59
Robertsonville, v.	G	.....	0.55	0.55
Robertsonville, v.	M	1.68	.....	1.68
Somerset, Nord-North, c. (t). ...	G	5.28	0.93	6.21
Somerset, Nord-North, c. (t). ...	M	1.49	.....	1.49
Somerset-Sud-South, c. (t) ...	G	6.02	9.49	15.51
St-Pierre-Baptiste, p.	G	.....	5.69	5.69
Lyster, v.	G	0.47	0.76	1.23
St-Joseph-de-Coleraine, p.	G	5.73	2.23	7.96
St-Joseph-de-Coleraine, p.	MB-BM	0.24	.....	0.24
Irlande-Nord-North, c. (t) ...	G	.....	2.61	2.61
Ste-Anastasie-de-Nelson, p.	G	7.93	2.21	10.14

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length	Chemins	Longueur
COUNTY and MUNICIPALITY		Routes ré- gionales ou provinciales	municipaux	totale
		— Highways	— Municipal roads	— Total length
MÉGANTIC (suite—con.)				
Amiante, v.	M	0.97	.....	0.97
Sacré-Coeur-de-Marie, p.	G	5.20	3.10	8.30
St-Antoine-de-Pontbriand, p..	G	.....	1.85	1.85
St-Antoine-de-Pontbriand, p..	M	1.74	.....	1.74
Thetford-Sud-South, c. (t)...	G	.....	0.82	0.82
Thetford-Sud-South, c. (t)...	M	1.61	.....	1.61
Rivière-Blanche	G	0.34	0.95	1.29
Rivière-Blanche	MB-BM	0.39	.....	0.39

MISSISQUOI

Bedford, ville (town).....	G	0.54	1.81	2.35
Bedford, ville (town).....	MB-BM	1.54	.....	1.54
Farnham-Ouest-West, c. (t)...	G	8.27	5.96	14.23
Frelighsburg, v.	G	1.17	0.89	2.06
Stanbridge, c.	G	7.40	7.90	15.30
St-Armand-Est-East, p.	G	4.74	11.30	16.04
St-Armand-Ouest-West, p. ...	G	3.79	14.97	18.76
St-Georges-de-Clarenceville...	G	6.90	2.11	9.01
St-Ignace-de-Stanbridge, p. ...	G	2.42	16.51	18.93
St-Pierre-de-Vérone à Pike River, p.	G	8.11	0.39	8.50
St-Pierre-de-Vérone à Pike River, p.	M	2.26	1.75	4.01
Ste-Sabine, p.	G	4.29	4.01	8.30
St-Thomas, p.	G	3.37	2.72	6.09
St-Thomas, p.	M	0.31	.....	0.31
Clarenceville, v.	G	1.08	1.33	2.41
Clarenceville, v.	M	0.23	.....	0.23
N.D.-de-Stanbridge.	G	0.58	7.09	7.67
N.D.-de-Stanbridge.	M	.....	0.92	0.92
Philipsburg, v.	G	1.10	2.88	3.98
Sweetsburg, v.	G	0.43	0.79	1.22
Sweetsburg, v.	M	1.04	.....	1.04
Bedford, c. (t).....	G	2.91	3.22	6.13
Dunham, c. (t).....	G	14.82	4.17	18.99
Cowansville, v.	G	0.55	2.50	3.05
Cowansville, v.	M	1.61	0.52	2.13
Dunham, v.	G	0.29	1.73	2.02
Dunham, v.	M	0.94	.....	0.94
Stanbridge-Station.	G	1.73	0.66	2.39
Farnham, ville (town).....	M	1.57	.....	1.57
Farnham, ville (town).....	G	0.76	.....	0.76

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length	Chemins	Longueur
		Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	municipaux — Municipal roads	totale — Total length
MONTCALM				
Ste-Julienne, p.	G	1.04	14.85	15.89
Chertsey, p.	G	....	9.50	9.50
St-Alexis, p.	G	0.60	15.26	15.86
St-Alexis, v.	G	....	3.24	3.24
Kilkenny, c. (t).....	G	....	6.00	6.00
St-Jacques, v.	G	....	0.88	0.88
St-Jacques, v.	M	2.11	2.92	5.03
Ste-Marie-Salomé, p.	G	....	6.34	6.34
St-Patrice-de-Rawdon.	G	1.92	11.75	13.67
St-Esprit, p.	G	0.59	14.68	15.27
St-Esprit, p.	SG-SC	....	2.39	2.39
St-Esprit, p.	M	....	5.43	5.43
Lussier, c. (t).....	G	....	6.20	6.20
St-Jacques, p.	SG-SC	....	0.75	0.75
St-Jacques, p.	G	5.96	8.37	14.33
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
Chilton, c. (t).....	G	....	12.05	12.05
Rawdon, v.	G	2.56	....	2.56
St-Liguori, p.	G	1.26	1.20	2.46
MONTMAGNY				
Berthier, p.	G	6.20	1.60	7.80
Cap-St-Ignace.	G	6.28	24.44	30.72
Cap-St-Ignace.	M	0.80	3.56	4.36
Montminy, c (t).....	G	....	10.42	10.42
Notre-Dame-du-Rosaire.	G	....	10.50	10.50
Ste-Euphémie, p.	G	....	4.02	4.02
Montmagny, ville (town).....	B-C	....	1.32	1.32
St-Pierre-de-la-Riv.-du-Sud, p	G	....	2.90	2.90
St-Thomas, p.	G	7.76	29.52	37.28
St-Fabien-de-Panet, p.	G	6.00	3.03	9.03
St-François, p.	G	....	23.18	23.18
St-François, p.	M	....	2.09	2.09
St-Juste-de-Bretenières.	G	8.87	....	8.87
Ste-Lucie-de-Beauregard.	G	....	5.41	5.41
Talon, ptie Sud-Est (South East Part) c. (t).....	G	3.31	0.93	4.24
MONTMORENCY				
St-Laurent, I. O., p.	G	....	9.49	9.49
St-Jean, I. O., p.	G	....	7.83	7.83

COMTE ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY and MUNICIPALITY				
MONTMORENCY (suite—con.)				
St-Pierre, I. O., p.	G	.....	7.54 ..	7.54
Beaulieu, v.	G	.....	3.24 ..	3.24
Beaulieu, v.	M	.....	1.23 ..	1.23
St-Jean-de-Boischatel, v.	G	.....	0.45 ..	0.45
St-Jean-de-Boischatel, v.	M	1.88	.....	1.88
L'Ange-Gardien, p.	G	.....	0.30	0.30
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	3.49	.....	3.49
St-Joachim, p.	SG-SC	.....	1.30	1.30
St-Joachim, p.	G	3.68	0.69	4.37
St-Joachim, p.	M	2.43	0.60	3.03
Château-Richer.	M	7.19	.....	7.19
Ste-Anne-de-Beaupré, v.	G	.....	0.11	0.11
Ste-Anne-de-Beaupré, v.	B-G	1.42	.....	1.42
St-Tite-des-Caps, p.	G	12.92	.....	12.92
Ste-Famille, I. O., p.	M	.....	8.33	8.33
St-Louis-de-Gonzague.	G	.....	1.59	1.59
St-Féréol, p.	G	.....	4.30	4.30
Ste-Brigitte-de-Laval, p.	G	.....	6.66	6.66

NAPIERVILLE

Napierville, v.	G	.....	0.39	0.39
Napierville, v.	M	0.35	1.70	2.05
Napierville, v.	MB-BM	0.99	.....	0.99
Napierville, v.	B-C	0.52	.....	0.52
St-Cyprien-de-Léry, p.	G	3.19	11.37	14.56
St-Cyprien-de-Léry, p.	M	7.92	9.00	16.92
St-Michel-Archange, p.	G	2.34	2.86	5.20
St-Michel-Archange, p.	M	1.22	13.53	14.75
St-Rémi, v.	M	9.98	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	7.77	11.38
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	.....	1.04	1.04

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY and MUNICIPALITY				
NICOLET (suite—con.)				
Nicolet, ville (town).....	G	0.86	1.94	2.80
Nicolet, ville (town).....	B-C	0.19	1.96	2.15
Précieux-Sang, p.	G	....	0.42	0.42
Ste-Cécile-de-Lévrard, p.	G	....	0.54	0.54
Ste-Eulalie, p.	G	5.10	0.85	5.95
Ste-Gertrude, p.	G	....	6.41	6.41
St-Joseph-de-Blanford, p.	G	....	2.06	2.06
Ste-Monique, p.	G	....	4.30	4.30
St-Raphaël, ptie Sud (S. part), p.	G	....	3.00	3.00
St-Samuel, p.	G	1.17	0.68	1.85
St-Sylvère, p.	G	....	2.22	2.22
Gentilly, v.	MB-BM	0.37	0.33	0.70
Villers, v.	G	....	1.69	1.69
Larochelle, v.	G	0.60	0.17	0.77
Ste-Perpétue.....	G	....	5.35	5.35
St-Léonard, v.	G	0.58	1.38	1.96
St-Léonard, p.	G	8.28	1.77	10.05
Bécancour, p.	M	5.14	....	5.14
Gentilly, p.	G	....	0.59	0.59
Gentilly, p.	M	7.97	....	7.97
Ste-Angèle-de-Laval, p.	G	....	0.23	0.23
Ste-Angèle-de-Laval, p.	M	5.72	....	5.72
St-Pierre-les-Becquets, p.	M	7.24	....	7.24
St-Célestin, p.	G	8.91	0.36	9.27
St-Grégoire, p.	G	10.12	....	10.12
St-Jean-Baptiste, p.	G	7.50	....	7.50
St-Wenceslas, p.	G	5.86	0.11	5.97
St-Wenceslas, v.	G	0.38	....	0.38
Ste-Brigitte-des-Saults, p.	G	....	0.26	0.26
Ste-Monique, v.	G	....	1.01	1.01

PAPINEAU

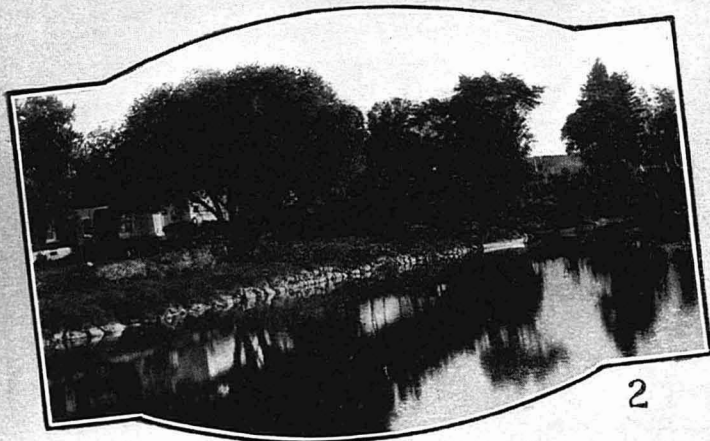
Buckingham, c. (t).....	G	9.25	3.00	12.25
Buckingham-Ouest-West, c. (t) ..	G	....	3.30	3.30
Buckingham, ville (town).....	G	....	0.93	0.93
Buckingham, ville (town).....	M	....	7.17	7.17
Chénéville, v.	G	....	2.39	2.39
Lochaber & Gore, c. (t).....	G	4.45	4.23	8.68
Lochaber-Nord-North, c. (t)...	G	....	4.29	4.29
Ripon, c. (t).....	G	....	10.40	10.40
Ripon, v.	G	....	1.13	1.13
Templeton-Nord-North.....	G	....	2.55	2.55
St-André-Avellin, p.	G	....	8.72	8.72

COMTE 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.)				
St-Malachie, p.	G	.....	1.21	1.21
Templeton-Ouest-West	G	3.57	3.93	6.50
Montebello, v.	G	0.91	.....	0.91
Montebello, v.	M	1.17	0.52	1.69
Thurso, v.	G	1.02	1.50	2.52
Thurso, v.	M	.....	0.61	0.61
Notre-Dame-de-Bon-Secours, p.	G	3.51	1.16	4.67
Papineauville, v.	G	1.84	1.81	3.65
Papineauville, v.	M	.....	0.11	0.11
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
Masson, v.	G	2.08	1.81	3.89
Masson, v.	M	.....	0.77	0.77
N.D.-de-Bon-Secours, (Part. Nord-North Part), p.	G	2.51	.....	2.51
Plaisance, p.	G	2.95	0.55	3.50
Pointe-à-Gatineau, v.	G	0.01	.....	0.01
Pointe-à-Gatineau, v.	M	1.57	1.28	2.85
St-André-Avellin, v.	G	.....	2.64	2.64
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	5.52	7.80
L'Ange-Gardien, p.	G	2.51	.....	2.51
Templeton-Est-East, partie Est-East part	G	1.46	.....	1.46
Portland, c. (t) partie Est- East Part.	G	5.50	.....	5.50
Portland, C., partie Est-East part.	SG-SC	7.50	.....	7.50
Villeneuve, c. (t)	G	3.00	.....	3.00
Bigelow, Wells, Blake & Mc- Gill, c. (t)	G	10.00	.....	10.00
Amherst, c. (t)	G	.....	1.55	1.55
PONTIAC				
Clarendon, c. (t)	G	9.10	3.18	12.28
Fort-Coulonge, v.	G	0.91	0.17	1.08
Fort-Coulonge, v.	M	0.94	1.58	2.52
Thorne, c. (t)	G	.....	4.71	4.71
Chapéau, v.	G	.....	4.42	4.42
Ile-aux-Allumettes (Island), c.	G	.....	2.63	2.63

1



2



3



MONTREAL-MALONE

1 et 2. Ormstown; 3. Al'ouest de Huntingdon.

1 and 2. Ormstown; 3. West of Huntingdon.

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length		Longueur totale
COUNTY and MUNICIPALITY		Routes ré- gionales ou provinciales	Chemins municipaux	
		Highways	Municipal roads	
PONTIAC (suite—con.)				
Ile-aux-Allumettes (Island), partie Est-East part, c. (t).	G		4.24	4.24
Chichester, c. (t)	G	0.29		0.29
Campbell's Bay, v.	G	1.94	0.77	2.71
Onslow-Sud-South, c. (t)	G	9.28	1.89	11.17
Leslie Clapham & Hudders- field, c. (t)	G		3.69	3.69
Grand-Calumet, c. (t)	G		4.14	4.14
Shawville, v.	G	1.50	2.78	4.28
Shawville, v.	M	0.41		0.41
Sheen, Esher, Aberdeen & Malakoff, c. (t)	G		3.63	3.63
Portage-du-Fort, v.	G		1.33	1.33
Litchfield, c. (t)	G		12.59	12.59
Bristol, c. (t)	G	8.34		8.34
Bryson, v.	G	2.13	0.32	2.45
Mansfield & Pontefract, c. (t)	G	10.35		10.35
Quyon, v.	G	2.10		2.10
Waltham & Bryson, c. (t)	G	10.13		10.13

PORTNEUF

Cap-Santé, p.	M		15.35	15.35
Cap-Santé, p.	BB-BC	5.96		5.96
Pont-Rouge, v.	SG-SC		7.87	7.87
Pont-Rouge, v.	M		3.13	3.13
St-Alban, v.	G		1.44	1.44
St-Raymond, p.	G		7.56	7.56
St-Raymond, v.	M		2.83	2.83
St-Basile, p.	SG-SC		2.41	2.41
St-Basile, p.	M		22.82	22.82
St-Alban, p.	G		5.02	5.02
St-Jean-Baptiste-des-Ecu- reuil, p.	G		3.88	3.88
St-Jean-Baptiste-des-Ecu- reuil, p.	BB-BC	3.11		3.11
St-Marc-des-Carières, v.	M		5.81	5.81
St-Ubal, p.	G		2.86	2.86
St-Ubal, v.	G		2.00	2.00
Grondines, v.	M		1.48	1.48
Grondines, v.	MB-BM	2.65		2.65
Neuville, v.	SG-SC		0.45	0.45
Neuville, v.	MB-BM	2.10		2.10
Portneuf, v.	M		1.33	1.33
Portneuf, v.	BB-BC	2.79		2.79

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length		Longueur totale
COUNTY and MUNICIPALITY		Routes ré- gionales ou provinciales	Chemins municipaux	
		Highways	Municipal roads	
PORTNEUF (suite—con.)				
St-Augustin, p.....	G	....	1.18	1.18
St-Augustin, p.....	M	....	7.24	7.24
St-Augustin, p.....	BB-BC	6.52	....	6.52
St-Charles-des-Grondines, p..	M	4.39	11.61	16.00
St-Joseph-de-Deschambault, p	M	3.60	11.73	15.33
St-Joseph-de-Deschambault, p	BB-BC	2.72	....	2.72
Ste-Jeanne-de-Neuveville, p....	SG-SC	....	29.67	29.67
Donnacoona, ville (town).....	BB-BC	1.00	....	1.00
St-Casimir, v.....	M	....	3.61	3.61
St-Casimir, v.....	B-C	....	0.38	.38
St-Casimir-Est-East, v.....	G	....	0.74	0.74
St-Casimir-Est-East, v.....	M	....	1.48	1.48
Notre-Dame-de-Portneuf, p..	G	....	3.79	3.79
Notre-Dame-de-Portneuf, p..	M	....	3.29	3.29
Pointe-aux-Trembles, p.....	SG-SC	....	3.76	3.76
Pointe-aux-Trembles, p.....	M	5.70	....	5.70
St-Thuribe, p.....	G	....	2.89	2.89
St-Casimir, p.....	G	....	2.00	2.00
St-Léonard, p.....	G	....	2.12	2.12

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	....	3.05	3.05
St-Ambroise-de-la-Jeune- Lorette, p.....	G	....	7.94	7.94
St-Ambroise-de-la-Jeune- Lorette, p.....	M	....	6.48	6.48
St-Félix-du-Cap-Rouge, p)...	M	....	4.41	4.41
Québec-Ouest, ville (town)...	M	....	2.74	2.74
L'Ancienne Lorette, p.....	M	....	13.97	13.97
L'Ancienne Lorette, p.....	BB-BC	4.23	....	4.23
Loretteville, v.....	G	....	2.23	2.23
Loretteville, v.....	M	....	2.62	2.62
Beauport, ville (town).....	G	....	2.41	2.41
Beauport, ville (town).....	M	....	2.18	2.18
Beauport, ville (town).....	BB-BC	1.43	....	1.43

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-Charles-de-Charlesbourg, p.	M	....	4.82	4.82
Charlesbourg, v.	M	....	5.53	5.53
Courville, ville (town)	G	....	0.59	0.59
Courville, ville (town)	BB-BC	0.92	....	0.92
N.-D.-des-Laurentides, p.	G	....	10.48	10.48
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-Foye, p.	M	....	8.89	8.89
Ste-Foye, p.	BB-BC	4.34	....	4.34
Charlesbourg-Est-East	G	....	2.17	2.17
St-Gabriel-de-Valcartier	G	....	1.06	1.06
RICHELIEU				
St-Ours, p.	SG-SC	....	3.04	3.04
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	4.68	....	4.68
St-Roch, p.	G	2.31	....	2.31
Ste-Victoire, p.	SG-SC	....	0.65	0.65
Ste-Victoire, p.	G	2.75	....	2.75
St-Robert, p.	G	3.01	....	3.01
RICHMOND				
Bromptonville, ville (town)	G	2.28	2.98	5.26
Brompton Gore	G	....	7.60	7.60
Cleveland, c. (t)	G	10.87	10.79	21.66
Danville, v.	G	0.77	1.40	2.17
Danville, v.	BB-BC	0.10	0.12	0.22
Danville, v.	B-C	....	0.04	0.04
Melbourne, c. (t)	G	2.58	12.11	14.69
St-Claude	G	....	7.88	7.88
St-Georges-de-Windsor, c. (t)	G	....	6.53	6.53
Shipton, c. (t)	G	8.57	8.82	17.39
Stoke, c. (t)	G	....	7.60	7.60
Windsor, c. (t)	G	7.60	3.04	10.64
St-Frs-Xavier-de-Brompton, p	G	....	11.02	11.02
Asbestos, v.	G	....	3.83	3.83
Melbourne, v.	G	0.85	0.90	1.75
Richmond, ville (town)	G	0.64	1.52	2.16

COMTÉ 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.)				
Richmond, ville (town).....	M	1.05	1.08	2.13
Richmond, ville (town).....	MB-BM	....	0.94	0.94
Brompton, c. (t).....	G	3.01	13.13	16.14
Kingsbury, v.....	G	....	2.94	2.94
Windsor, ville (town).....	G	1.95	1.55	3.50
RIMOUSKI				
Luceville, v.....	G	....	1.77	1.77
Rimouski, ville (town).....	M	2.18	1.19	3.37
Rimouski, ville (town).....	G	....	0.82	0.82
St-Donat, p.....	G	....	6.89	6.89
St-Fabien, p.....	G	9.80	3.60	3.40
St-Germain-de-Rimouski, p..	G	2.12	5.66	7.78
Ste-Luce, p.....	G	7.75	3.32	11.07
St-Mathieu, p.....	G	....	4.45	4.45
St-Simon.....	G	9.56	6.61	16.17
Ste-Blandine, p.....	G	....	3.91	3.91
Ste-Cécile-du-Bic, p.....	G	7.15	2.94	10.09
Pointe-aux-Pères, p.....	G	4.99	1.77	6.76
N.-D.-du-Sacré-Coeur, p.....	G	5.00	....	5.00
St-Gabriel, p.....	G	....	4.60	4.60
St-Frs-Xavier-des-Hauteurs, p.	G	....	4.00	4.00
St-Anaclet, p.....	G	....	2.92	2.92
Le Bic, v.....	G	1.28	2.02	3.30
St-Valérien, p.....	G	....	3.44	3.44
St-Narcisse, p.....	G	....	3.00	3.00
ROUVILLE				
L'Ange-Gardien, p.....	G	....	6.05	6.05
Rougemont, v.....	G	0.55	1.33	1.80
Rougemont, v.....	B-C	0.99	....	0.99
St-Césaire, p.....	G	0.09	13.03	13.12
St-Césaire, p.....	M	....	3.25	3.25
St-Césaire, p.....	B-C	0.80	....	0.80
St-Césaire, p.....	BB-BC	3.22	....	3.22
St-Césaire, v.....	G	....	1.42	1.42
St-Césaire, v.....	M	....	0.61	0.61
St-Césaire, v.....	B-C	1.12	....	1.12
St-Hilaire, p.....	G	4.13	10.97	15.10
St-Hilaire, v.....	G	1.29	3.11	4.40
St-Jean-Baptiste-de-Rouville.	G	....	12.79	12.79
St-Michel-de-Rougemont, p..	G	3.25	5.54	8.79
St-Michel-de-Rougemont, p..	B-C	2.79	....	2.79

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
ROUVILLE (suite—con.)				
St-Paul-d'Abbotsford, p.	G	0.44	20.67	21.11
St-Paul-d'Abbotsford, p.	BB-BC	5.49	....	5.49
N.-D.-du-Bon-Secours, p.	SG-SC	....	0.24	0.24
N.-D.-du-Bon-Secours, p.	G	....	6.37	6.37
N.-D.-du-Bon-Secours, p.	B-C	1.54	....	1.54
Ste-Marie-de-Monnoir, p.	SG-SC	....	2.62	2.62
Ste-Marie-de-Monnoir, p.	G	2.34	10.20	12.54
Ste-Marie-de-Monnoir, p.	M	....	2.58	2.58
Ste-Marie-de-Monnoir, p.	B-C	4.77	....	4.77
Richelieu, v.	G	....	0.23	0.23
Richelieu, v.	B	1.26	....	1.26
St-Mathias, p.	G	....	9.00	9.00
Canrobert, v.	G	....	1.43	1.43
Marieville, ville (town)	G	0.35	....	0.35
Marieville, ville (town)	B	1.20	....	1.20
Ste-Angèle-de-Monnoir, p.	G	2.51	19.43	21.94
Ste-Angèle-de-Monnoir, p.	B-C	0.12	....	0.12
SAGUENAY				
Bergeronnes, c. (t)	G	....	6.00	6.00
SHEFFORD				
Stukely-Nord-North, ptie Est- East part, c. (t)	G	....	5.10	5.10
Ely, ptie Est-East part, c. (t)	G	....	4.82	4.82
Ely-Nord-North, c. (t)	G	....	4.75	4.75
Lawrenceville, v.	G	....	2.84	2.84
Roxton, c. (t)	G	....	4.77	4.77
Roxton Falls, v.	G	....	4.44	4.44
Shefford-Ouest-West, v.	G	....	1.82	1.82
St-Alphonse, p.	G	....	6.55	6.55
Ste-Anne-de-Stukely, p.	G	....	5.77	5.77
St-Joachim, p.	G	....	4.15	4.15
St-Valérien-de-Milton, c. (t) ..	G	....	6.56	6.56
Ely-Sud-South, c. (t)	G	....	8.29	8.29
Shefford, c. (t)	G	11.80	3.14	14.94
Granby, c. (t)	G	2.42	12.41	14.83
Granby, c. (t)	BB-BC	4.31	....	4.31
Ste-Pudentienne, v.	G	....	1.64	1.64
Ste-Cécile-de-Milton, c. (t) ...	G	....	1.78	1.78
Ste-Pudentienne, p.	G	....	8.55	8.55
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	....	0.74	0.74

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length		Longueur totale
		Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	
COUNTY and MUNICIPALITY				Total length
SHERBROOKE				
Ascot, c. (t).....	G	10.43	9.90	20.33
Ascot, c. (t).....	BB-BC	3.63	.....	3.63
St-Elie-d'Orford, p.....	G	.....	3.65	3.65
Orford, c. (t).....	G	5.19	0.53	5.72
Lennoxville, ville (town).....	G	2.01	.....	2.01
Lennoxville, ville (town).....	M	0.87	.....	0.87
Lennoxville, ville (town).....	BB-BC	3.11	.....	3.11
Petit-Lac-Magog, v.....	G	1.17	0.56	1.73
Rock Forest.....	G	7.57	0.71	8.28
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	.....	1.99	1.99
St-Clet, p.....	M	.....	3.57	3.57
Station-du-Coteau, v.....	M	.....	0.97	0.97
St-Joseph-de-Soulanges, p....	G	.....	2.15	2.15
St-Joseph-de-Soulanges, p....	M	0.12	6.65	6.77
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....	G	.....	0.87	0.87
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
Rivière Beaudette, v.....	G	.....	0.77	0.77
Comté de (County of)				
Soulanges.....	M	.....	1.38	1.38
Chemin du Canal.....	MB-BM	13.30	.....	13.30
St-Télesphore, p.....	G	.....	6.21	6.21
STANSTEAD				
Barnston, c. (t).....	G	10.07	3.01	13.08
Hatley, v.....	G	.....	4.30	4.30
Hatley-Ouest-West, C. (t)....	G	6.22	4.58	10.80
Ste-Catherine-de-Hatley, p....	G	8.04	17.95	25.99
Beebe Plain, v.....	G	.....	5.03	5.03



LÉVIS-ST-LAMBERT
Contrecoeur

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
STANSTEAD (suite—con.)				
Magog, c. (t).....	G	7.24	7.31	14.55
Rock Island, v.....	G	....	2.09	2.09
Rock Island, v.....	BB-BC	0.44	....	0.44
Stanstead, c. (t).....	G	11.83	14.38	26.21
Hatley-Nord-North, v.....	G	....	2.01	2.01
Hatley-Nord-North, v.....	M	....	1.19	1.19
Ayer's Cliff, v.....	G	2.02	2.12	4.14
Ayer's Cliff, v.....	MB-BM	0.50	....	0.50
Hatley, c. (t).....	G	3.72	5.32	9.04
Barford, c. (t).....	G	5.96	2.84	8.80
Coaticook, ville (town).....	G	2.68	....	2.68
Coaticook, ville (town).....	B-C	0.90	....	0.90
Dixville, v.....	G	3.41	0.21	3.62
Magog, ville (town).....	G	2.03	....	2.03
Magog, ville (town).....	M	0.73	....	0.73
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	....	0.76	0.76
ST-HYACINTHE				
La Présentation, p.....	SG-SC	....	4.33	4.33
La Présentation, p.....	G	....	4.09	4.09
N.-D.-de.St.Hyacinthe, p....	G	5.40	5.67	11.07
St-Charles, v.....	G	....	2.52	2.52
St-Damase, p.....	G	6.67	6.05	12.72
St-Denis, p.....	SG-SC	....	6.53	6.53
St-Denis, p.....	G	....	1.05	1.05
St-Denis, v.....	MB-BM	....	1.61	1.61
St-Hyacinthe-le-Confesseur, p	G	3.40	1.06	4.46
Ste-Madeleine, v.....	G	0.54	1.48	2.02
Ste-Marie-Madeleine, p.....	G	5.90	7.84	13.74
St-Thomas-d'Aquin, p.....	G	....	4.97	4.97
St-Barnabé, p.....	SG-SC	....	3.55	3.55
St-Chs-de-la-Riv.-Chambly, p	G	....	11.45	11.45
La Providence, v.....	G	....	1.62	1.62
La Providence, v.....	B-C	....	0.72	0.72
St-Joseph, v.....	G	0.41	0.69	1.10
St-Joseph, v.....	B	0.38	....	0.38
ST. JEAN				
St-Jean, p.....	G	5.28	2.51	7.79
St-Jean, p.....	M	2.82	....	2.82
N.-D.-du-Mont-Carmel, p....	G	6.54-	0.27	6.81

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY and MUNICIPALITY				
ST-JEAN (suite-con.)				
N.-D.-du-Mont-Carmel, p....	M	3.17		3.17
N.-D.-du-Mont-Carmel, p....	BB-BC	4.36		4.36
N.-D.-du-Mont-Carmel, p....	SG		0.54	0.54
St-Bernard-de-Lacolle, p....	G		8.28	8.28
St-Blaise, p.....	G	3.56	10.97	14.53
St-Paul-de-l'Ile-aux-Noix, p..	G	9.14	1.88	11.02
St-Valentin, p.....	G		6.36	6.36
St-Valentin, p.....	MB-BM		0.83	0.83
Ste-Marguerite-de-Blairfindie, p.....	G	5.70	2.69	8.39
Ste-Marguerite-de-Blairfindie, p.....	M	0.53	5.45	5.98
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	5.76		5.76
Comté de (County of) St-Jean	M	0.77		0.77
ST-MAURICE				
Baie-de-Shawinigan, v.....	G		0.68	0.68
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		1.09	1.09
Pointe-du-Lac, p.....	B-C	5.99		5.99
Pointe-du-Lac, p.....	BB-BC	1.75		1.75
Ste-Flore, p.....	M	6.04		6.04
Ste-Flore-Est-East, p.....	M	1.06		1.06
St-Barnabé-de-Gatineau, p...	G		9.74	9.74
TÉMISCAMINGUE				
Duhamel-Ouest-West.....	G		5.37	5.37
Guérin, c. (t).....	G		1.56	1.56
N.-D.-de-Lourdes-de-Lorrain- ville, p.....	G		1.73	1.73
Ville-Marie, v.....	G		4.88	4.88
N.-D.-des-Quinze-du-canton- de-Guigues, c. (t).....	G		1.69	1.69
St-Bruno-de-Guigues, p.....	G		7.26	7.26
St-Isidore, c. (t).....	G		2.76	2.76

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ — COUNTY and MUNICIPALITY	Surface	Longueur—Length		Longueur totale — Total length
		Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	
TÉMISCOUATA				
St-Joseph-de-la-Rivière-Bleue, p.	G	....	7.70	7.70
St-Joseph-de-la-Rivière-Bleue, v.	G	....	1.70	1.70
Trois-Pistoles, ville (town) ...	G	1.22	2.04	3.26
St-Paul-de-la-Croix, p.	G	....	10.12	10.12
St-Eloi, p.	G	....	19.21	19.21
Hocquart, c. (t)	G	....	9.10	9.10
St-Eusèbe, p.	G	....	10.12	10.12
St-Jean-Baptiste-de-l'Île- Verte, p.	G	9.83	12.89	22.72
St-Antoin, p.	G	4.28	17.42	21.70
St-Hubert, p.	G	....	17.78	17.78
St-Arsène, p.	G	....	18.94	18.94
St-Epiphanie, p.	G	....	12.63	12.63
Cacouna, p.	G	7.07	8.81	15.88
St-Clément, p.	G	....	9.11	9.11
Trois-Pistoles, p.	G	8.99	17.40	26.39
Notre-Dame-du-Lac, p.	G	10.34	13.74	24.08
St-Georges-de-Cacouna, v.	G	1.96	1.62	3.58
Armand, c. (t)	G	15.88	2.00	17.88
Bégon, c. (t)	G	....	12.53	12.53
St-Benoit Abbé.	G	....	4.20	4.20
St-David-d'Escourt.	G	....	4.00	4.00
Ste-Françoise, p.	G	....	5.82	5.82
St-Louis-du-Ha! Ha!	G	8.06	4.10	12.16
St-Mathias-de-Cabano, p.	G	2.32	5.60	7.92
Rivière-du-Loup, p.	G	4.79	2.13	6.92
Ste-Rose-du-Déglé, p.	G	13.36	7.22	20.58
Whitworth, c. (t)	G	7.16	....	7.16
N.-D.-du-Portage, p.	G	3.94	3.40	7.34
Comté de (County of) Témiscouata.	G	....	24.00	24.00
Cabano, v.	G	1.90	1.90	3.80
St-Pierre-d'Escourt, p.	G	....	3.10	3.10
St-Dominique-du-Lac.	G	....	2.00	2.00
St-Modeste, p.	G	....	0.63	0.63
TERREBONNE				
Ste-Adèle, v.	G	0.70	0.84	1.54
Abercrombie, c. (t)	G	....	4.41	4.41
Shawbridge, v.	G	1.00	1.34	2.34
Ste-Adèle, p.	G	3.83	6.37	10.20
Ste-Anne-des-Plaines, p.	G	....	2.83	2.83
Piedmont.	G	3.59	....	3.59

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales	Chemins municipaux	Longueur totale
COUNTY and MUNICIPALITY		Highways	Municipal roads	Total length
TERREBONNE (suite—con.)				
Salaberry & Grandison	G	6.01	.....	6.01
Ste-Agathe, p.	G	6.91	12.53	19.44
Ste-Agathe, ville (town)	G	1.64	7.59	9.23
St-Janvier, p.	G	.....	0.66	10.66
St-Janvier, p.	BB	2.92	.....	2.92
St-Jérôme, p.	G	5.54	0.92	6.46
St-Jérôme, p.	BB	4.65	.....	4.65
St-Joseph-de-Mont-Rolland,p.	G	2.71	.....	2.71
St-Jovite, v.	G	0.79	.....	0.79
Ste-Marguerite-du-Lac- Masson, p.	G	.....	4.14	4.14
St-Sauveur, p.	G	1.81	3.73	5.54
Ste-Thérèse-de-Blainville, p. .	G	5.28	5.08	10.36
Ste-Thérèse-de-Blainville, p. .	M	8.53	6.77	15.30
Ste-Thérèse, v.	M	1.05	0.87	1.92
St-Louis-de-Terrebonne, p. . .	M	6.18	2.01	8.19
Val-Morin	G	2.48	.....	2.48
Wolfe, c. (t)	G	8.31	8.99	17.30
Terrebonne, ville.	M	1.53	0.96	2.49
Terrebonne, ville.	MB	0.23	.....	0.23
Ste-Lucie-de-Lancaster, c. (t).	G	.....	4.51	4.51
St-Faustin-Station, v.	G	.....	2.09	2.09
Ivry, p.	G	.....	3.45	3.45
Prévost, v.	G	1.20	.....	1.20
St-Sauveur, v.	G	1.07	.....	1.07
Ste-Sophie-de-Lacorne.	G	.....	6.85	6.85
New Glasgow, v.	G	.....	0.45	0.45

VAUDREUIL

Dorion, ville (town)	M	1.55	0.26	1.81
Hudson, v.	G	.....	0.32	0.32
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	15.44	18.41
Pointe-Fortune, v.	G	.....	0.56	0.56
Pointe-Fortune, v.	M	3.28	.....	3.28
Rigaud, ville (town)	M	1.13	1.87	3.00
Ste-Madeleine-de-Rigaud, p.	G	.....	10.19	10.19
Ste-Madeleine-de-Rigaud, p.	M	8.06	4.87	12.93
St-Michel-de-Vaudreuil, p.	G	.....	4.20	4.20
St-Michel-de-Vaudreuil, p.	M	8.29	8.26	16.55
Très-St-Rédempteur, p.	G	.....	5.22	5.22

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemin municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
COUNTY and MUNICIPALITY				
VAUDREUIL (suite—con.)				
Vaudreuil, v.	G	....	0.24	0.24
Vaudreuil, v.	M	0.22	0.56	0.78
Como Est East, v.	G	....	1.06	1.06
Como Est East, v.	M	3.39	0.17	3.56
Ste-Justine de Newton, p.	G	....	16.30	16.30
Ste-Justine-de-Newton, p.	M	....	0.73	0.73
Ste-Marthe, p.	G	....	8.07	8.07
Ste-Marthe, p.	M	....	6.51	6.51
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
VERCHÈRES				
Beloeil, ville (town)	G	....	0.62	0.62
Beloeil, ville (town)	M	0.26	1.66	1.92
Beloeil, ville (town)	MB-BM	1.75	0.27	2.02
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.	SG-SC	....	6.06	6.06
St-Marc-de-Cournoyer, p.	G	....	12.19	12.19
Ste-Théodosie, p.	SG-SC	....	10.64	10.64
Verchères, p.	M	4.81	2.16	6.97
Verchères, p.	MB-BM	....	3.60	3.60
Verchères, p.	SG-SC	....	1.84	1.84
Ste-Julie, p.	M	....	8.63	8.63
Contrecoeur, p.	M	10.22	2.24	12.44
Contrecoeur, p.	SG-SC	....	7.38	7.38
Contrecoeur, v.	G	....	0.36	0.36
Contrecoeur, v.	M	0.61	0.44	1.05
Beloeil, p.	G	....	4.00	4.00
Beloeil, p.	M	3.20	4.54	7.72
Beloeil, p.	SG-SC	....	5.54	5.54
Varennes, p.	M	6.71	10.28	16.99
Varennes, p.	SG-SC	....	18.07	18.07
Varennes, v.	M	1.08	0.78	1.86
Verchères, v.	M	1.42	1.04	2.44
St-Antoine-sur-Richelieu.	SG-SC	....	17.47	17.47
WOLFE				
Beaulac, v.	G	1.40	0.35	1.75
Bishop's Crossing, v.	G	....	3.40	3.40
Disraeli, p.	G	4.76	2.23	6.99
Disraeli, v.	G	1.52	5.02	6.54

COMTÉ ET MUNICIPALITÉ	Surface	Longueur—Length Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
WOLFE (suite—con.)				
Dudswell.....	G	7.96	3.73	11.69
Garthby, c. (t).....	G	14.05	1.42	15.47
Ham-Sud-Ouest-South-West, c. (t).....	G	.....	2.96	2.96
Marbleton, v.....	G	4.66	4.57	9.23
St-Camille, c. (t).....	G	.....	6.09	6.09
St-Joseph-de-Ham-Sud-South, p.....	G	0.57	2.39	2.96
St-Raymond-de-Pennafor, p.....	G	.....	4.64	4.64
Weedon-Centre, v.....	G	1.35	1.90	3.25
St-Jacques-le-Majeur, p.....	G	.....	0.35	0.35
Weedon, c. (t).....	G	6.01	5.19	11.20
Wotton, c. (t).....	G	.....	8.31	8.31
Wottonville, v.....	G	.....	3.66	3.66
Ham-Nord, v. (t).....	G	10.11	0.32	10.43
N.-D.-de-Lourdes-de-Ham, p.....	G	2.15	.....	2.15
Stratford, c. (t).....	G	8.81	0.86	9.67
St-Gérard, v.....	G	6.09	0.03	6.12
YAMASKA				
Baieville, v.....	M	0.67	0.30	0.97
Notre-Dame-de-Pierreville, p.....	G	.....	0.54	0.54
Pierreville, v.....	G	.....	2.23	2.23
Pierreville, v.....	M	0.50	1.74	2.24
St-Elphège, p.....	SG-SC	.....	3.05	3.05
St-Elphège, p.....	G	.....	0.54	0.54
St-Guillaume, v.....	M	.....	3.09	3.09
St-Joachim-de-Courval, p.....	G	.....	0.12	0.12
St-Michel, v.....	G	1.11	0.72	1.83
St-Pie-de-Guire, p.....	SG-SC	.....	1.11	1.11
St-Pie-de-Guire, p.....	G	.....	1.24	1.24
St-Zéphirin, p.....	SG-SC	.....	6.36	6.36
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	.....	4.89	4.89
St-Bonaventure, p.....	G	.....	3.54	3.54
St-François-du-Lac, v.....	G	1.43	0.20	1.63
St-Gérard, p.....	G	2.13	.....	2.13
St-Joseph, p.....	G	3.59	.....	3.59
St-Michel, p.....	G	4.77	.....	4.77
St-Thomas, p.....	G	4.16	0.07	4.23
St-Thomas, p.....	SG-SC	.....	2.54	2.54
St-François-du-Lac, p.....	G	2.48	.....	2.48
La Visitation, p.....	G	.....	0.46	0.46



RIMOUSKI-MATAPÉDIA
Mont-Joli

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.....	62.36	74.87	137.23
Arthabaska.....	55.95	105.13	161.08
Bagot.....	43.20	50.13	93.33
Beauce.....	110.87	91.12	201.99
Beauharnois.....	16.04	75.86	91.90
Bellechasse.....	71.22	141.76	212.98
Berthier.....	36.10	69.29	105.39
Bonaventure.....	147.59	32.84	180.43
Brôme.....	48.34	60.27	108.61
Chambly.....	30.65	67.38	98.03
Champlain.....	41.07	81.55	122.62
Charlevoix.....	69.93	23.53	93.46
Châteauguay.....	42.99	132.38	175.37
Chicoutimi.....	36.49	196.47	232.96
Compton.....	62.74	149.24	211.98
Deux-Montagnes.....	23.39	135.48	158.87
Dorchester.....	29.80	111.05	140.85
Drummond.....	54.59	55.13	109.72
Frontenac.....	72.04	83.26	155.30
Gaspé.....	117.64	18.98	136.62
Hull.....	86.01	51.04	137.05
Huntingdon.....	53.01	241.59	294.60
Iberville.....	34.08	91.41	125.49
Iles-de-la-Madeleine.....	0.00	41.05	41.05
Jacques-Cartier.....	31.15	20.99	52.14
Joliette.....	15.96	59.60	75.56
Kamouraska.....	41.56	228.76	270.32
Labelle.....	100.78	18.08	118.86
Lac St-Jean.....	117.70	213.37	331.07
Laprairie.....	53.56	51.54	105.10
L'Assomption.....	28.70	75.29	103.99
Laval.....	64.03	76.47	140.50
Lévis.....	51.16	81.17	132.33
L'Islet.....	26.20	119.07	225.27
Lotbinière.....	71.75	86.78	158.53
Maskinongé.....	13.03	20.13	33.16
Matane.....	96.57	12.11	108.68
Matapédia.....	54.42	32.13	86.55
Mégantic.....	45.22	77.76	122.98
Missisquoi.....	84.75	96.13	180.88
Montcalm.....	20.49	128.31	148.80
Montmagny.....	39.22	122.92	162.14
Montmorency.....	36.28	54.01	90.29
Napierville.....	39.68	77.13	116.81

COMTE COUNTY	Routes régionales ou provinciales Regional or Provincial Highways	Chemins municipaux Municipal Roads	Longueur totale Total Length
Nicolet.....	76.84	39.85	116.69
Papineau.....	83.94	78.45	162.39
Pontiac.....	57.42	52.07	109.49
Portneuf.....	40.54	171.73	212.27
Québec.....	13.22	116.92	130.14
Richelieu.....	17.36	4.54	21.90
Richmond.....	40.27	105.82	146.09
Rimouski.....	49.83	62.94	112.77
Rouville.....	38.25	130.87	169.12
Saguenay.....	0.00	6.00	6.00
Shefford.....	25.34	88.12	113.46
Sherbrooke.....	33.98	15.35	49.33
Soulanges.....	21.47	34.24	55.71
Stanstead.....	68.02	75.12	143.14
St-Hyacinthe.....	22.70	65.23	87.93
St-Jean.....	49.29	41.16	90.45
St-Maurice.....	25.94	21.59	47.53
Témiscamingue.....	0.00	25.25	25.25
Témiscouata.....	101.10	272.66	373.76
Terrebonne.....	77.96	87.39	165.35
Vaudreuil.....	33.47	93.67	127.14
Verchères.....	30.20	121.96	152.16
Wolfe.....	69.44	57.42	126.86
Yamaska.....	24.59	34.00	58.59
Longueur totale Total Length	3522.81	5714.91	9237.72

SOMMAIRE PAR GENRE DE PAVAGE
SUMMARY PER KIND OF PAVEMENT

PAVAGE PAVEMENT	Grandes routes Highways	Chemins municipaux Municipal roads	Total
Gravier—Gravel.....	2649.99	4630.66	7280.65
Macadam.....	621.22	845.81	1467.03
Sable et Glaise—Sand Clay		182.17	182.17
Macadam bitumineux— Bituminous macadam.....	84.53	34.84	119.37
Béton de ciment—Cement concrete.....	56.44	18.37	74.81
Béton bitumineux— Bituminous concrete.....	110.63	3.06	113.69
Longueur totale Total Length	3522.81	5714.91	9237.72

CHAPITRE VII

CHAPTER VII

REVÊTEMENTS PERMANENTS

PERMANENT PAVEMENTS

G—gravier; M—macadam; B—béton;
BB—béton bitumineux; MB—maca-
dam bitumineux.

G—gravel; M—macadam; C—con-
crete; 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 PRO- VINCIALES ET RÉGIONALES

ON PROVINCIAL AND REGIONAL HIGHWAYS

MONTREAL-QUEBEC

MASKINONGÉ.....	Maskinongé, p.....	M	BB-BC	4.83
-----------------	--------------------	---	-------	------

MONTREAL-MALONE

CHATEAUGUAY.....	Ste-Martine, p.....	MB-BM	BB-BC	0.68
	Très-St-Sacrement, p.....	M	BB-BC	0.77
	Howick, v.....	M	BB-BC	1.12
	St-Malachie-d'Ormstown, p...	M	BB-BC	5.63
	Ormstown, v.....	M	BB-BC	0.78
HUNTINGDON.....	Godmanchester, c. (t).....	M	BB-BC	7.39
	Huntingdon, ville.....	M	BB-BC	0.84
	Elgin, c. (t).....	M	BB-BC	0.71

LÉVIS-RIMOUSKI

L'ISLET.....	St-Jean-Port-Joli, p.....	G	BB-BC	1.40
RIMOUSKI.....	Rimouski, ville.....	M	BB-BC	0.70

MONTREAL-HULL

PAPINEAU.....	Templeton, v.....	G	BB-BC	0.15
---------------	-------------------	---	-------	------

BOULEVARD EDOUARD VII

CHAMBLY.....	Longueuil, p.....	MB-BM	BB-BC	0.13
	St-Lambert, ville.....	MB-BM	BB-BC	0.86

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Vieux pavage Old pavement	Nouveau pavage New pavement	Lon- gueur Length
LÉVIS-SHERBROOKE				
RICHMOND.....	Richmond, ville.....	M	BB-BC	0.94
MONTREAL-MONT-LAURIER				
TERREBONNE.....	Saint-Jérôme, p.....	G	BB-BC	4.59
	Shawbridge.....	G	BB-BC	0.84
	Prévost.....	G	BB-BC	0.68
	Saint-Sauveur, p.....	G	BB-BC	0.40
	Piedmont.....	G	BB-BC	1.98
MONTREAL-ROUSE'S POINT via St-JEAN				
LAPRAIRIE.....	Laprairie, p.....	M	BB-BC	1.00
ST-JEAN.....	St-Luc & L'Acadie, p.....	M	BB-BC	0.50
	St-Paul-Ile-aux-noix, p.....	G	B-C	6.02
	N.-D.-du-Mont-Carmel, p....	G	B-C	0.12
LACOLLE-KNOWLTON				
BROME.....	Knowlton, v.....	M	BB-BC	0.38
IBERVILLE-ST. ALBANS				
IBERVILLE.....	St-Athanase, p.....	M	BB-BC	3.12
	Ste-Anne-de-Sabrevois, p....	M	BB-BC	3.74
MISSISQUOI.....	St-Pierre-de-Vérone, p.....	M	BB-BC	2.16
RIMOUSKI-MATAPÉDIA				
RIMOUSKI.....	Rimouski, ville.....	M	BB-BC	0.40
WATERLOO-NEWPORT				
BROME.....	Knowlton, v.....	M	BB-BC	1.82
TOUR DE L'ÎLE DE MONTREAL				
JACQUES-CARTIER..	Ste-Geneviève, p.....	M	BB-BC	0.50
	Ste-Geneviève, v.....	M	BB-BC	0.36
VAUDREUIL-POINTE-FORTUNE				
VAUDREUIL.....	Ste-Madeleine-de-Rigaud, p..	M	BB-BC	1.00

SOMMAIRE PAR ROUTE

SUMMARY PER HIGHWAY

Longueurs en milles	Lengths in miles
ROUTES	Longueur
HIGHWAYS	Length
Montréal-Québec	4.83
Montréal-Malone	17.92
Lévis-Rimouski	2.10
Montréal-Hull	0.15
Boulevard Edouard VII	0.99
Lévis-Sherbrooke	0.94
Montréal-Mont-Laurier	8.49
Montréal-Rouse's Point via St-Jean	7.64
Lacolle-Knowlton	0.38
Iberville-St-Albans	9.02
Rimouski-Matapédia	0.40
Waterloo-Newport	1.82
Tour de l'Île-de-Montréal	0.86
Vaudreuil-Pte-Fortune	1.00
TOTAL	56.54

SOMMAIRE PAR GENRE DE
PAVAGESUMMARY PER KIND OF
PAVEMENT

Longueurs en milles	Lengths in miles
Béton—Concrete	6.14
Béton bitumineux—Bituminous concrete	50.40
Longueur totale	56.54
Total length	56.54 $\left\{ \begin{array}{l} \text{milles} \\ \text{miles} \end{array} \right.$

SUR LES CHEMINS
MUNICIPAUX ORDINAIRESON ORDINARY
MUNICIPAL ROADS

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Vieux pavage Old pavement	Nouveau pavage New pavement	Lon- gueur Length
BROME.....	Sutton, v.....	M	B-C	0.08
CHAMBLY.....	Longueuil, p.....	M	BB-BC	2.17
LAVAL.....	Ste-Rose Ouest, p.....	M	BB-BC	0.50
	St-Vincent-de-Paul, p.....	M	BB-BC	0.20
QUÉBEC.....	Charlesbourg, v.....	G	M	0.63
	Charlesbourg, p.....	G	M	0.38
RICHMOND.....	Danville, v.....	G	M	0.59
	Windsor, ville.....	G	M	1.55
RIMOUSKI.....	Rimouski, ville.....	M	BB-BC	0.21
ROUVILLE.....	Richelieu, v.....	M	B-C	0.96
STANSTEAD.....	Hatley Nord, v.....	G	M	0.42

SOMMAIRE PAR COMTÉ

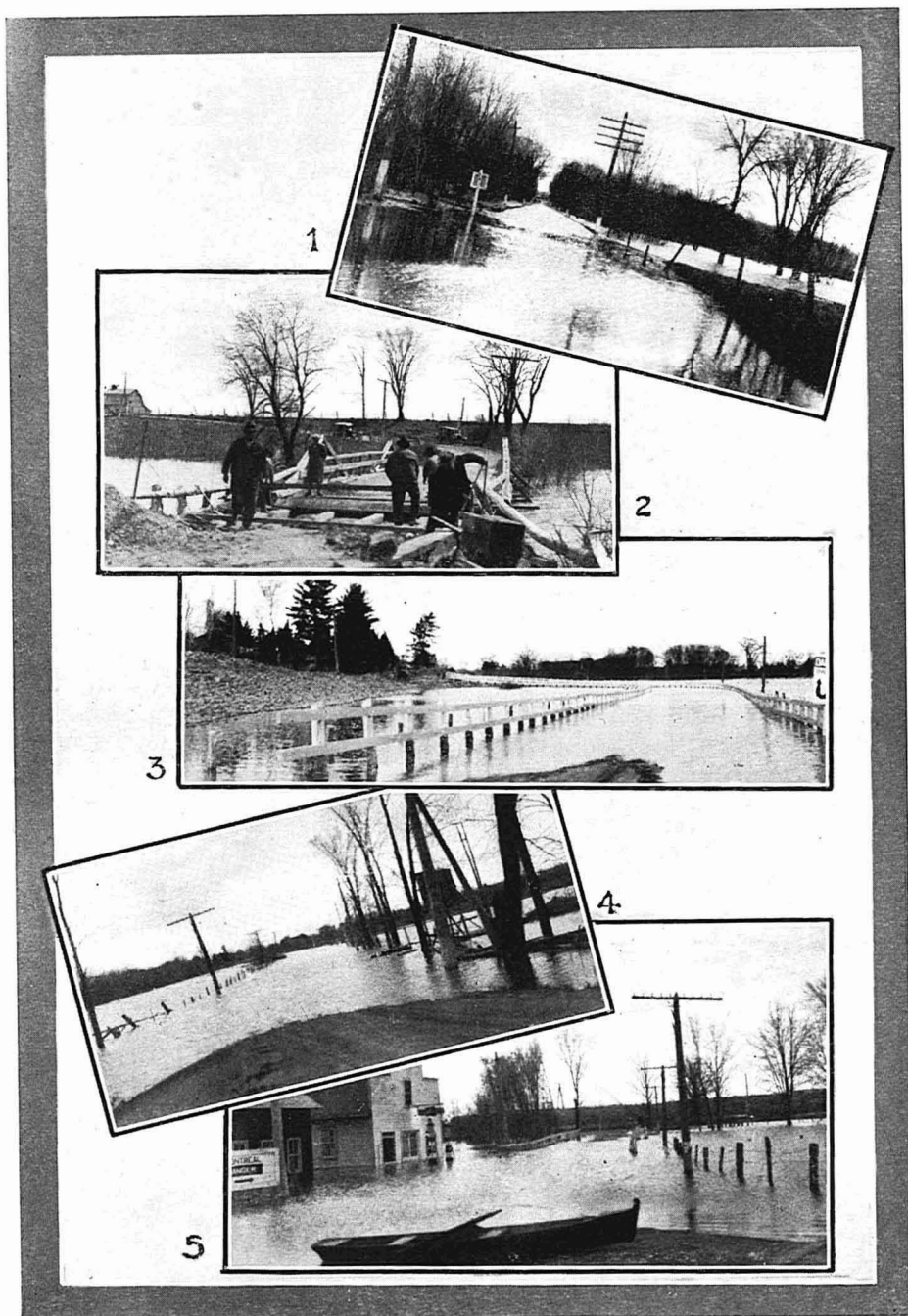
SUMMARY PER COUNTY

Longueur en milles	Lengths in miles
COMTÉ	Longueur
COUNTY	Length
Brome.....	0.08
Chambly.....	2.17
Laval.....	0.70
Québec.....	1.01
Richmond.....	2.14
Rimouski.....	0.21
Rouville.....	0.96
Stanstead.....	0.42
TOTAL.....	7.69

SOMMAIRE PAR GENRE DE
PAVAGESUMMARY PER KIND OF
PAVEMENT

Longueurs en milles	Lengths in miles
Béton bitumineux—Bituminous concrete.....	3.08
Béton—Concrete.....	1.04
Macadam.....	3.57
TOTAL.....	7.69

} milles
 } miles



MONTREAL-OTTAWA

Etat de quelques sections de la route au cours
des inondations du mois de mai, 1928.

Condition of a few sections during the floods
of May, 1928.

CHAPITRE VIII

Éliminations et améliorations de traverses à niveau et d'angles droits, améliorations de courbes dangereuses, redressements, etc.

Comme par les années passées, le département s'est appliqué cette année encore à améliorer les conditions de la circulation en faisant disparaître certaines traverses à niveau, en améliorant certaines courbes dangereuses et en remplaçant des angles droits existants par des courbes dont le rayon varie de 300 à 500 pieds. L'augmentation de la circulation sur les grandes routes a rendu ces améliorations nécessaires et le département les exécute volontiers en autant que les moyens mis à sa disposition le lui permettent.

Ces travaux nécessitent l'achat de lisières de terrains pour l'emplacement du nouveau chemin. Règle générale, nous demandons aux municipalités de coopérer avec le département en nous fournissant le terrain nécessaire. Dans la plupart des cas, nous rencontrons beaucoup de bonne volonté chez les conseils municipaux, mais il est regrettable de constater que certaines municipalités préfèrent conserver des courbes et des angles dangereux dans leurs limites plutôt que de dépenser des sommes minimes pour acquérir le terrain nécessaire pour les faire disparaître.

Il faut bien comprendre que ces travaux d'améliorations d'alignement sont du domaine de la construction et non pas de celui de l'entretien. Le gouvernement s'est chargé d'entretenir les routes et non pas de les déplacer et de les reconstruire à ses frais. C'est pour cela que nous demandons l'aide des conseils municipaux pour l'achat des terrains nécessaires.

Partout où la chose est possible, les angles droits existants sont remplacés par des courbes de 500 pieds de rayon.

CHAPTER VIII

Elimination and Improvement of Railroad Level Crossings and Right Angles, improvement of dangerous Curves, straightenings, etc.

As during the past year, this Department still endeavored this year to improve traffic conditions by eliminating certain railroad level crossings, by improving some dangerous curves and by replacing existing right angles by curves of a radius varying from 300 to 500 feet. The increase of traffic on the highways has made such improvements necessary and this Department is gradually making them according to the budget at its disposal.

Such works require the purchase of stretches of lands for the site of the new road. As a general rule, we are requesting municipalities to co-operate with our Department in supplying the necessary land. In most cases, we have the support of the municipal councils, but we regret to say that some municipalities prefer to keep dangerous curves and angles within their limits than spend small sums to buy the necessary land to their elimination.

It must be understood that such improvements of alinement are within the scope of construction work and not of maintenance. The Government has accepted to maintain roads, but not to change their location or rebuild them at its own expense. This is the reason why we are requesting municipal councils to buy the land required for such work.

Wherever possible, existing right angles are replaced by 500-foot radius curves. On new construction, the elim-

Sur les nouveaux travaux de construction, les angles droits sont éliminés au moment même de la construction, de sorte que nous n'aurons pas à y revenir plus tard.

Les listes suivantes démontrent que des travaux de ce genre ont surtout été exécutés sur les premières routes construites dans la province. La chose s'explique facilement parce qu'alors il était difficile de prévoir l'augmentation phénoménale de la circulation, et l'élimination des angles droits et des courbes dangereuses aurait paru dans le temps une dépense exagérée. Les conditions ont changé depuis et le département s'est adapté aux conditions nouvelles.

Les traverses à niveau ont fait malheureusement de trop nombreuses victimes encore cette année. Nous nous efforçons de les éliminer en autant que la chose est possible, mais comme elles sont très nombreuses dans la province et que leur disparition amène des dépenses très considérables, nous devons, là comme ailleurs, procéder d'après nos moyens. Dans le cours de l'année, plusieurs traverses à niveau ont été éliminées tandis que d'autres, dont l'élimination était impossible, ont été améliorées et rendues moins dangereuses par des travaux qui ont eu pour effet d'améliorer la vision à leur proximité.

Parmi les principales traverses à niveau éliminées cette année, il convient de citer celles du Bic sur la route Lévis-Rimouski, et celles de St-Jérôme sur la route Montréal-Mont-Laurier. Sur la première de ces routes, grâce au parachèvement du chemin du Bord de l'eau entre Ste-Anne-de-la-Pocatière et St-André, les traverses à niveau de St-Pacôme, St-Philippe-de-Néri, St-Pascal et Ste-Hélène sur le chemin d'en haut peuvent être évitées. Comme résultat de cette amélioration, la route Lévis-Rimouski, sur une longueur de 160 milles, ne comporte aucune traverse à niveau. A partir de Lévis jusqu'à Rimouski, si on passe par Rivière-Ouelle, la première traverse à niveau est entre les municipalités de Trois-Pistoles et de St-

ination of such angles is included and this question is thus settled for the future.

The following lists show that work of this kind has specially been executed on highways built years ago by the Province. This can be easily understood, as it was difficult then to foresee the huge increase of traffic, and the elimination of right angles and dangerous curves at that time would have been considered needless expenditure. Things have changed since, and this Department is acting according to the new state of things.

Railroad level crossings have unfortunately been the cause of too many accidents, even this year. We are trying to eliminate such crossings whenever possible, but as there is a great number of them in this Province, and their elimination means considerable expenditure, we must, as in other similar cases, keep within the limits of our budget. During 1928, many railroad level crossings have been eliminated, and others, the elimination of which being impossible, have been improved and made less dangerous by clearance work to improve the vision.

Amongst the principal railroad level crossings eliminated in 1928, we shall mention two crossings at Bic, on the Lévis-Rimouski highway, and also two crossings at St-Jérôme, on the Montréal-Mont Laurier highway. On the first mentioned highway, as a result of the construction of the chemin du Bord de l'Eau between St. Anne de la Pocatière and St. André, the level crossings at St. Pacôme, St. Philippe de Néri, St. Pascal and St. Hélène on the upper road may be avoided. As a consequence of such improvement, the Lévis-Rimouski highway has no railroad level crossing over a distance of 160 miles. Starting from Lévis and going through Rivière Ouelle to Rimouski, the first crossing is met between Trois Pistoles and St.

Simon. Le département a un projet d'élimination pour celle-ci. Celles de St-Favien et de la ville de Rimouski pourront être éliminées plus tard et nous aurons alors une route complète entre Lévis et Gaspé, formant une longueur totale de 520 milles, sans une seule traverse à niveau. Ce cas mérite d'être signalé à l'attention du public car il est, je crois, unique, non seulement dans la province, mais dans le pays tout entier.

Nous donnons ci-après les listes détaillées des travaux d'améliorations de ce genre sur les différentes routes de la province.

Simon. It is the intention of this Department to eliminate this last crossing. The crossings at St. Fabien and Rimouski may be eliminated later on, and there will then be a continuous highway between Lévis and Gaspé—a total length of 520 miles—without a single railroad level crossing. This fact is worth being brought to the attention of the public as it is, we believe, unique, not only in the Province, but in the whole Dominion.

Below are given detailed lists of such improvement works on the various highways of the Province.

a) TRAVERSE À NIVEAU
ÉLIMINÉES

a) RAILROAD LEVEL CROSSINGS
ELIMINATED

p—paroisse; v—village; c—canton.

p—parish; v—village; t—township

ROUTE RÉGIONALE OU CHEMIN
MUNICIPAL

MUNICIPALITÉ

HIGHWAY OR MUNICIPAL ROAD

MUNICIPALITY

PONTIAC

AYLMER-CHAPEAU..... Waltham et Bryson, c. (t)

RIMOUSKI

LÉVIS-RIMOUSKI..... Ste-Cécile-du-Bic, p.

TERREBONNE

MONTREAL-MONT-LAURIER..... St-Jérôme, p.

**b) TRAVERSES À NIVEAU
AMÉLIORÉES**

**b) RAILROAD LEVEL CROSSINGS
IMPROVED**

ROUTE RÉGIONALE OU CHEMIN
MUNICIPAL

MUNICIPALITÉ

HIGHWAY OR MUNICIPAL ROAD

MUNICIPALITY

BROME

WATERLOO-NEWPORT..... Foster, v.

CHATEAUGUAY

MONTRÉAL-MALONE..... St-Malachie-d'Ormstown, p.

LABELLE

MONTRÉAL-MONT-LAURIER..... Boyer, c.

LAVAL

TOUR DE L'ÎLE-JÉSUS..... Laval-sur-le-Lac, ville (town)
St-Vincent-de-Paul

PONTIAC

AYLMER-CHAPEAU..... Onslow-Sud; c. (t)

RICHMOND

RICHMOND-YAMASKA..... Melbourne, c. (t)

ROUVILLE

ST-HYACINTHE-ROUGEMONT..... St-Michel-de-Rougemont, P.

SHEFFORD

WATERLOO-NEWPORT..... Shefford, c. (t)

SHERBROOKE

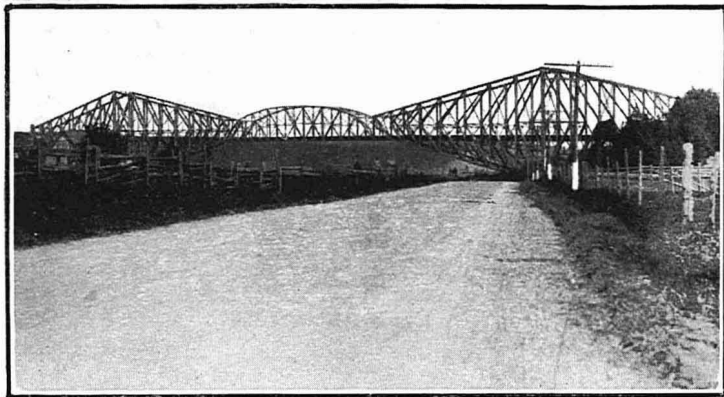
SHERBROOKE-DERBY LINE..... Waterville, v.

VAUDREUIL

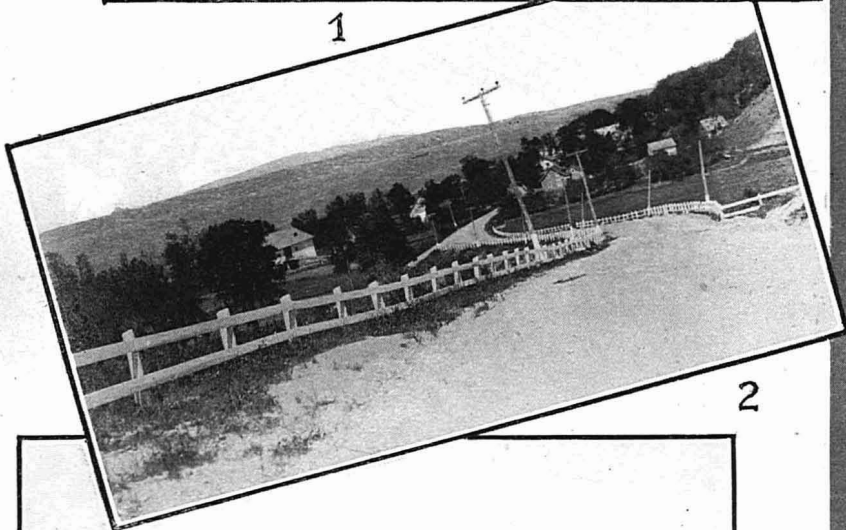
VAUDREUIL-POINTE-FORTUNE..... Ste-Madeleine-de-Rigaud, p.

WOLFE

BEAUCE-JONCTION-SHERBROOKE..... Garthby, c. (t)



1



2



3

1. Route Lévis-St-Lambert, près du pont de Québec; 2. Route Lévis-St-Lambert, à St-Antoine-de-Tilly; 3. Route St-Vallier-St-Camille, à Armagh.

1. Lévis-St. Lambert Highway, near Quebec Bridge; 2. Lévis-St. Lambert Highway at St. Antoine de Tilly; 3. St. Vallier-St. Camille Highway, at Armagh.

**c) ANGLES DROITS REMPLACÉS
PAR DES COURBES**

**c) RIGHT ANGLES REPLACED
BY CURVES**

ROUTE RÉGIONALE OU CHEMIN
MUNICIPAL

MUNICIPALITÉ

HIGHWAY OR MUNICIPAL ROAD

MUNICIPALITY

ABITIBI

SENNETERRE-LA REINE.....Landrienne, c. (t)

MACAMIC-ROUYN.....Poularies

BAGOT

ST-HYACINTHE-MELBOURNE.....St-Hugues, p.

CHAMBLY

MONTREAL-ST-HYACINTHE.....St-Basile-le-Grand, p.

COMPTON

BEAUCE-JONCTION-SHERBROOKE.....Westbury, c. (t)

DEUX-MONTAGNES

MONTREAL-OTTAWA.....St-Hermas, p.

DRUMMOND

ST-HYACINTHE-ST-GERMAIN.....St-Eugène, p.

ST-HYACINTHE-MELBOURNE.....Durham-Sud

FRONTENAC

BEAUCEVILLE-SHERBROOKE.....Winslow-Sud

IBERVILLE

IBERVILLE-FARNHAM.....St-Athanase, p.
St-Grégoire-le-Grand, p.

LABELLE

MONTREAL-MONT-LAURIER.....Campbell-Est, c. (t)

LAVAL

MONTREAL-OTTAWA.....Ste-Dorothée, p.

**c) ANGLES DROITS REMPLACÉS
PAR DES COURBES**

**c) RIGHT ANGLES REPLACED BY
CURVES**

ROUTE RÉGIONALE OU CHEMIN
MUNICIPAL

MUNICIPALITÉ

HIGHWAY OR MUNICIPAL ROAD

MUNICIPALITY

LOTBINIÈRE

LÉVIS-SHERBROOKE.....St-Agapit, p.

MÉGANTIC

BEUCE-JONCTION-SHERBROOKE.....Sacré-Cœur-de-Marie-Sud, p.

LÉVIS-SHERBROOKE.....Ste-Anastasie-de-Nelson
Somerset-Nord, c. (t)
Laurierville, v.

TÉMISCAMINGUE

ROUYN-TÉMISCAMINGUE.....Guérin, c. (t)

TERREBONNE

MONTRÉAL-MONT-LAURIER.....St-Jérôme, p...

WOLFE

BEUCE-JONCTION-SHERBROOKE.....Disraéli, v.

**d) COURBES DANGEREUSES OU
ANGLES DROITS AMÉLIORÉS,
REDRESSEMENTS, ETC.**

**d) DANGEROUS CURVES OR
RIGHT ANGLES IMPROVED,
STRAIGHTENINGS, ETC.**

ABITIBI

SENNETERRE-LA REINE.....Figuery et Dalquier Est, c. (t)

ATHABASKA

LÉVIS-SHERBROOKE.....Stanford, c. (t)
Ste-Victoire, p.
Warwick, c. (t)

VICTORIAVILLE-WOBURN.....Athabaska, ville (town)
Chester-Ouest, c. (t)

VICTORIAVILLE-STE-ANGÈLE.....Ste-Victoire, p.

**d) COURBES DANGEREUSES OU
ANGLES DROITS AMÉLIORÉS,
REDRESSEMENTS, ETC.**

**d) DANGEROUS CURVES OR
RIGHT ANGLES IMPROVED,
STRAIGHTENINGS, ETC.**

ROUTE RÉGIONALE OU CHEMIN
MUNICIPAL

MUNICIPALITÉ

HIGHWAY OR MUNICIPAL ROAD

MUNICIPALITY

BAGOT

ST-HYACINTHE-MELBOURNE..... St-Hugues, p.
En cours. Under way.

BELLECHASSE

LÉVIS-RIMOUSKI..... St-Vallier, p.

BONAVENTURE

MATAPÉDIA-GASPÉ..... Escuminac
St-Jean-l'Évangéliste, p.
St-Omer, p.
Carleton-sur-Mer
Maria, c. (t)
St-Siméon, p.
St-Bonaventure-de-Hamilton, p.
RIMOUSKI-MATAPÉDIA..... Assemetquagan, c. (t)
Ristigouche-Ouest, c. (t)
St-Laurent-de-Matapédia, p.

BROME

WATERLOO-NEWPORT..... Potton, c. (t)

CHAMBLY

MONTREAL-ST-HYACINTHE..... St-Bruno-de-Montarville
St-Basile-le-Grand, p.

CHÂTEAUGUAY

MONTREAL-MALONE..... Ste-Martine, p.
Très-St-Sacrement, p.
St-Malachie-d'Ormstown, p.
CHEMIN (ROAD) DE LA RIVIÈRE..... Ste-Clotilde, p.

CHICOUTIMI

CHEMIN (ROAD) DU RANG MARTIN..... Saguenay, ville (town)
CHEMIN (ROAD) DU LAC CLAIR..... St-Honoré, p.

COMPTON

CHEMIN (ROAD) CANAAN-NORTON MILLS... St-Herménégilde, p.

d) COURBES DANGEREUSES OU
ANGLES DROITS AMÉLIORÉS,
REDRESSEMENTS, ETC.

d) DANGEROUS CURVES OR
RIGHT ANGLES IMPROVED,
STRAIGHTENINGS, ETC.

ROUTE RÉGIONALE OU CHEMIN
MUNICIPAL

MUNICIPALITÉ

HIGHWAY OR MUNICIPAL ROAD

MUNICIPALITY

GASPÉ

MATAPÉDIA-GASPÉ York, c. (t)
STE-ANNE-DES-MONTS-GASPÉ St-Joachim-de-Tourelle, p.
Rivière-Madeleine, p.
Grande-Vallée, p.
Cloridorme, c. (t)
St-Maurice-de-l'Echourie, p.

HUNTINGDON

MONTRÉAL-MALONE Godmanchester

LAC-ST-JEAN

TOUR DU LAC ST-JEAN Péribonca
Honfleur

LAPRAIRIE-NAPIERVILLE

MONTRÉAL-VALLEYFIELD Caughnawaga
EDOUARD VII St-Jacques-le-Mineur

LAVAL

MONTRÉAL-OTTAWA Ste-Dorothée, p.
Ste-Rose-Ouest, p.

LÉVIS

LÉVIS-JACKMAN St-Henri-de-Lauzon, p.

MATANE

RIMOUSKI-STE-ANNE-DES-MONTS Ste-Félicité, p.
Dalibaire, c. (t)
Romieu-Ouest, c. (t)
RIMOUSKI-MATAPÉDIA Ste-Angèle-de-Mérici, p.

MATAPÉDIA

RIMOUSKI-MATAPÉDIA Ste-Jeanne-d'Arc, p.
En cours. Under way. St-Moise, p.
Ste-Florence, p.

**d) COURBES DANGEREUSES OU
ANGLES DROITS AMÉLIORÉS,
REDRESSEMENTS, ETC.**

**d) DANGEROUS CURVES OR
RIGHT ANGLES IMPROVED,
STRAIGHTENINGS, ETC.**

**ROUTE RÉGIONALE OU CHEMIN
MUNICIPAL**

MUNICIPALITÉ

HIGHWAY OR MUNICIPAL ROAD

MUNICIPALITY

PORTNEUF

MONTRÉAL-QUÉBEC..... St-Jean-Baptiste-des-Ecureuils, p.

RICHMOND

LÉVIS-SHERBROOKE..... Shipton, c. (t)
Cleveland, c. (t)
Richmond, ville (town)
Windsor, c. (t)

RICHMOND-YAMASKA..... Melbourne, c. (t)

SHEFFORD

MONTRÉAL-SHERBROOKE..... Waterloo, ville (town)

SHERBROOKE

SHERBROOKE-DERBY LINE..... Waterville, v.

MONTRÉAL-SHERBROOKE..... Orford, c. (t)
Rock Forest

STANSTEAD

MONTRÉAL-SHERBROOKE..... Magog, c. (t)

TÉMISCAMINGUE

ROUYN-TÉMISCAMINGUE..... Nédélec, c. (t).
Notre-Dame-du-Nord

TÉMISCOUATA

RIVIÈRE-DU-LOUP-EDMUNDSTON..... Whitworth, c. (t)

TERREBONNE

MONTRÉAL-MONT-LAURIER..... St-Jérôme, p.

WOLFE

BEAUCE-JONCTION-SHERBROOKE..... Weedon, c. (t)

CONSTRUCTION

CHAPITRE IX

CONSTRUCTION DES GRANDES ROUTES

Liste des travaux de construction exécutés sous le contrôle direct du département de la voirie, sur les grandes routes de la province, au cours de la saison de 1928.

p—paroisse; v—village; c—canton.

Les longueurs sont en milles.

CHAPTER IX

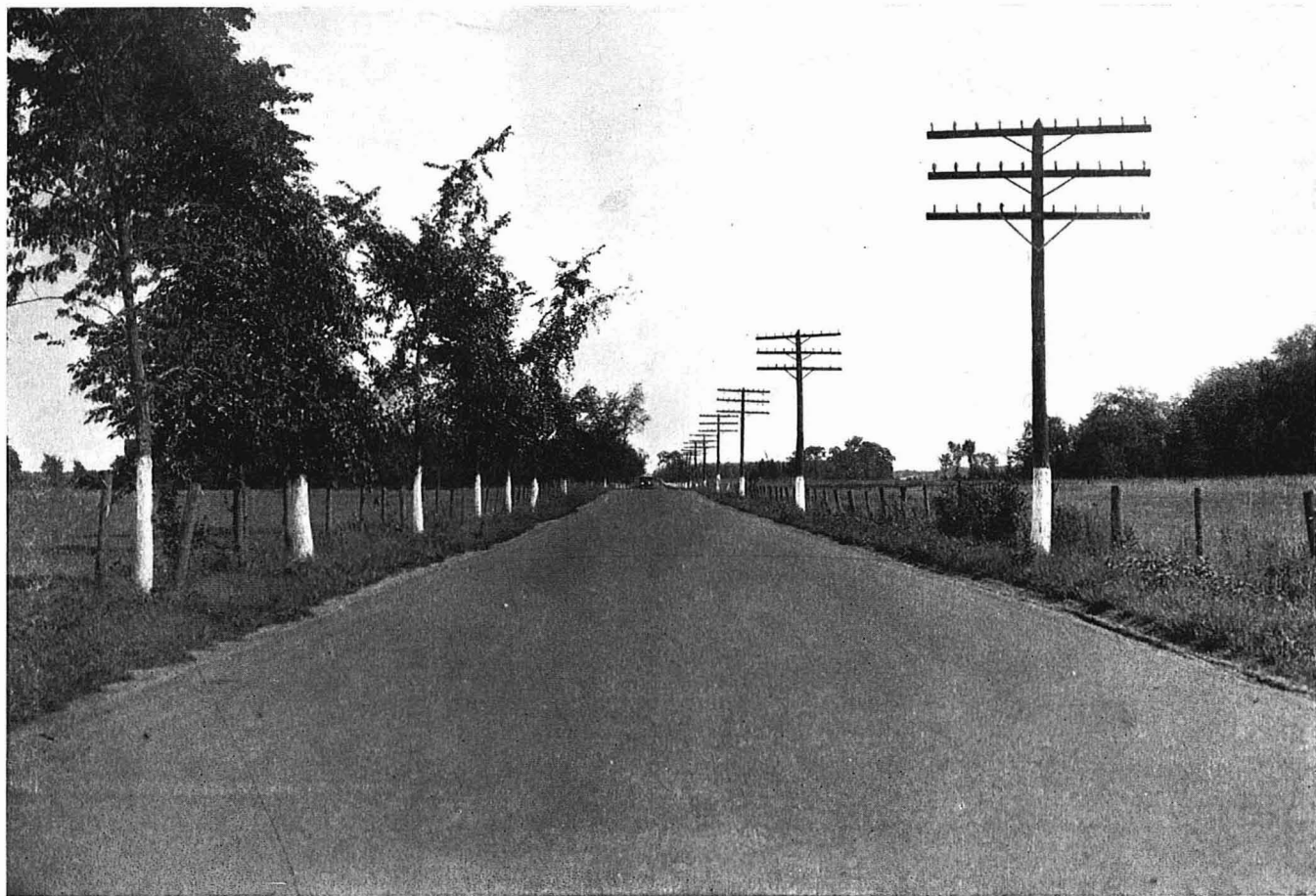
CONSTRUCTION OF MAIN HIGHWAYS

List of construction works done on the Main Trunk Highways of the Province during the season of 1928, under the direct control of the Roads Department.

p—parish; v—village; t—township.

The lengths are in miles.

COMTÉ COUNTY	ROUTE et MUNICIPALITÉ HIGHWAY and MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction Under con- struction
LÉVIS-ST-LAMBERT				
VERCHÈRES.....	Contrecoeur.....	Gravier—Gravel	4.59	....
YAMASKA.....	St-Antoine, p.....	Gravier—Gravel	3.75	....
	St-Joseph, p.....	Gravier—Gravel	3.59	....
	St-Thomas-de-Pierreville, p.....	Gravier—Gravel	4.16	....
	St-François-du-Lac, p.....	Gravier—Gravel	2.48	....
	St-Gérard, p.....	Gravier—Gravel	2.13	....
	St-Michel-d'Yamaska, p.....	Gravier—Gravel	4.77	....
LÉVIS-SHERBROOKE				
LÉVIS.....	St-Nicolas-Sud-South.....	Gravier—Gravel	0.28	....
ST-SIMÉON-GRANDE-BAIE				
CHICOUTIMI.....		Ch. terre—Earth Rd.	19.57	0.50
CHARLEVOIX.....		Gravier—Gravel	....	30.00
ST-GEORGES-LAC-FRONTIÈRE				
BEAUCE.....	Aubert-Gallion.....	Gravier—Gravel	0.57	....
DORCHESTER...	Ste-Rose-de-Watford, p.....	Gravier—Gravel	6.78	....
AYLMER-CHAPEAU				
PONTIAC.....	Chichester, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.55	....



MONTRÉAL-MONT-LAURIER
St-Janvier

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	Wakefield, c. (t)	Gravier—Gravel	10.50	
	Low, c. (t)	Gravier—Gravel	2.50	8.50
	Aylwin, c. (t)	Gravier—Gravel		3.13
	Wright, c. (t)	Gravier—Gravel	5.00	3.10
ST-HYACINTHE-MELBOURNE				
BAGOT	Ste-Christine, p	Gravier—Gravel	0.52	....
DRUMMOND	Durham-Sud-South, p	Gravier—Gravel	3.79	0.50
CHARLEMAGNE-ST-EUSTACHE				
L'ASSOMPTION	Lachenaie	Béton—Concrete	0.19	....
	Lachenaie	Gravier—Gravel	6.80	....
ST-HYACINTHE-ST-GERMAIN				
BAGOT	St-Hugues, p	Gravier—Gravel	3.64	....
DRUMMOND	St-Eugène, p	Gravier—Gravel	6.27	1.60
	St-Germain, p	Gravier—Gravel	1.96	....
YAMASKA	St-Guillaume, p	Gravier—Gravel	....	0.53
TOUR DU LAC ST-JEAN				
LAC-ST-JEAN	Ste-Jeanne-d'Arc, p	Gravier—Gravel	4.00	....
	Albanel, c. (t)	Gravier—Gravel	2.50	....
	Mistassini	Gravier—Gravel	1.25	....
	Honfleur	Gravier—Gravel	5.00	....
RIMOUSKI-STE-ANNE-DES-MONTS				
GASPÉ	Cap-Chat, p	Gravier—Gravel	9.18	....
	Ste-Anne-des-Monts	Gravier—Gravel	6.30	....
MATAPÉDIA-GASPÉ				
BONAVENTURE	Ste-Germaine-de-l'Anse-aux-			
	Gascons, p	Gravier—Gravel	6.54	....
	New-Richmond, c. (t)	Gravier—Gravel	1.87	0.09
	Ristigouche-Sud-Est, c. (t)	Gravier—Gravel	5.50	1.36
	St-Laurent-de-Matapédia, p	Gravier—Gravel	1.50	1.87

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
MATAPÉDIA-GASPÉ (suite—con.)				
GASPÉ.....	Newport, p.....	Gravier—Gravel	10.50	....
	Ste-Adelaïde-de-Pabos, p.....	Gravier—Gravel	8.92	....
	Grande-Rivière, p.....	Gravier—Gravel	5.10	....
	Anse-du-Cap, p.....	Gravier—Gravel	9.52	....
	St-Pierre-de-la-Malbaie (No 1)...	Gravier—Gravel	8.62	....
	St-Pierre-de-la-Malbaie (No 2) ..	Gravier—Gravel	6.50	3.45
	Douglastown-Est, p.....	Gravier—Gravel	11.32	....
	York, c. (t).....	Gravier—Gravel	7.56	....
	Baie-de-Gaspé-Sud-South, p....	Gravier—Gravel	4.68	....
STE-ANNE-DES-MONTS-GASPÉ				
GASPÉ.....	Ste-Anne-des-Monts, p.....	Gravier—Gravel	3.34	....
	St-Joachim-de-la-Tourelle, p....	Gravier—Gravel	2.86	....
	Christie, c. (t).....	Gravier—Gravel	9.10	....
	Mont-Louis, c. (t).....	Gravier—Gravel	9.86	0.50
	Rivière-Madeleine, p.....	Gravier—Gravel	1.60	1.08
	Fox & Sydenham-Nord-North, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.93	7.22
QUÉBEC-HÉBERTVILLE				
QUÉBEC.....	Stoneham-Tewkesbury.....	Gravier—Gravel	3.00	1.22
	Tewkesbury-Lac-Jacques- Cartier.....	Gravier—Gravel	....	60.00
TERREBONNE-ST-DONAT				
L'ASSOMPTION..	St-Roch-l'Achigan.....	Gravier—Gravel	2.30	....
	Mascouche.....	Gravier—Gravel	1.86	....
	Lachenaie.....	Gravier—Gravel	1.40	....
TERREBONNE...	Terrebonne, ville (town).....	Gravier—Gravel	0.31	....
	Terrebonne, ville (town).....	Macadam	0.24	....
VICTORIAVILLE-DRUMMONDVILLE				
ARTHABASKA....	St-Albert, p.....	Gravier—Gravel	1.01	0.88
SOREL-IBERVILLE-ST-JEAN				
IBERVILLE.....	St-Athanase, p.....	Gravier—Gravel	1.88	2.82
ROUVILLE.....	Notre-Dame-de-Bon-Secours, p..	Gravier—Gravel	2.00	2.39

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
ST-PAMPHILE-LAC-FRONTIÈRE				
L'ISLET.....	St-Adalbert.....	Gravier—Gravel	8.27	4.00
MONTMAGNY...	Talon, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.50	0.50
	Ste-Lucie-de-Beauregard.....	Gravier—Gravel	0.98	....
ST-GEORGES-LAC-MÉGANTIC				
BEAUCE.....	Aubert-Gallion.....	Gravier—Gravel	2.63	1.20
FRONTENAC...	Risborough et P. Marlow, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.94	....
	St-Hubert-de-Spaulding.....	Gravier—Gravel	0.94	....
COOKSHIRE-BEECHER FALLS				
COMPTON.....	St-Venant-de-Hereford, p.....	Gravier—Gravel	1.36	....
	Hereford-Est-East.....	Gravier—Gravel	0.17	....
LACHUTE-STE-AGATHE				
ARGENTEUIL...	Gore, c. (t).....	Gravier—Gravel	7.18	....
	Mille-Iles.....	Gravier—Gravel	1.25	....
	Morin, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.10	....
	Howard, c. (t).....	Gravier—Gravel	7.25	0.84
LACHUTE-ST-JOVITE				
ARGENTEUIL...	Chatham, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.47	....
	Harrington, c. (t).....	Gravier—Gravel	8.76	....
	Montcalm, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	5.65
	Arundel, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.13	....
TERREBONNE...	Salaberry & Grandison.....	Gravier—Gravel	....	3.00
JOLIETTE-LACHUTE				
L'ASSOMPTION..	St-Lin, p.....	Gravier—Gravel	2.22	....
TERREBONNE...	Ste-Sophie, p.....	Gravier—Gravel	4.92	....
	New Glasgow, v.....	Gravier—Gravel	0.45	....
JOLIETTE-ST-CÔME (Tracé A)				
JOLIETTE.....	St-Ambroise-de-Kildare, p.....	Gravier—Gravel	2.85	1.00
	St-Alphonse-de-Rodriguez, p.....	Gravier—Gravel	1.76	....

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 (Tracé B)				
JOLIETTE.....	St-Ambroise-de-Kildare, p.....	Gravier—Gravel	2.01	0.44
	Ste-Mélanie, p.....	Gravier—Gravel	2.06	....
BERTHIER-ST-MICHEL-DES-SAINTS				
BERTHIER.....	St-Zénon, p.....	Gravier—Gravel	1.00	....
LOUISEVILLE-ST-ALEXIS				
MASKINONGÉ...	St-Léon, p.....	Gravier—Gravel	2.91	5.46
	St-Paulin, p.....	Gravier—Gravel	3.82	3.54
	Hunterstown, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.83	1.41
	St-Alexis-des-Monts, p.....	Gravier—Gravel	3.20	....
MACAMIC-ROUYN				
ABITIBI.....	Royal-Roussillon, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	3.91
	Poularies, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	4.00
	Rouyn, ville (town).....	Gravier—Gravel	....	1.65
ROUYN-NORD-TÉMISCAMINGUE				
TÉMISCAMINGUE	Rouyn, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	8.00
	Beauchastel.....	Gravier—Gravel	....	10.00
	Montbeillard.....	Gravier—Gravel	5.00	5.00
	Desandrouins.....	Gravier—Gravel	10.00	10.00
	Remigny.....	Gravier—Gravel	10.00	....
	Guérin, c. (t).....	Gravier—Gravel	7.75	7.00
	St-Louis-de-Nédelec.....	Gravier—Gravel	1.50	....
	N.-D.-du-Nord.....	Gravier—Gravel	2.50	....
VILLE-MARIE-NORD-TÉMISCAMINGUE				
TÉMISCAMINGUE	St-Bruno-de-Guigues, p.....	Gravier—Gravel	....	3.50
	N.-D.-des-Quinze, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.50	2.60
GRAND'MÈRE-HERVEY JONCTION				
CHAMPLAIN...	St-Georges, v.....	Gravier—Gravel	1.10	....
	Grand'Mère, ville (town).....	Gravier—Gravel	....	0.66
LACHUTE-CHARLEMAGNE (via OKA)				
DEUX-MONTAGNES	Annonciation-d'Oka, partie nord-north part, p.....	Gravier—Gravel	4.09	....
MONTREAL-BELOEIL-ST-HYACINTHE				
St-HYACINTHE.	Ste-Marie-Madeleine, p.....	Gravier—Gravel	1.10	....
ST-TITE-LA-TUQUE				
CHAMPLAIN.....		Gravier—Gravel	....	76.00

SOMMAIRE PAR ROUTE

SUMMARY PER HIGHWAY

Longueurs en milles		Lengths in miles	
ROUTES		Longueur terminée	Longueur en construction
HIGHWAYS		Length completed	Length under construction
3. Lévis-St-Lambert		20.88	4.59
10. Lévis-Sherbrooke		0.28	.....
15. St-Siméon-Grande-Baie		19.57	30.50
24. St-Georges-Lac-Frontière		7.35	.....
29. Aylmer-Chapeau		1.55	.....
30. Hull-Maniwaki-Mont-Laurier		7.50	25.23
32. St-Hyacinthe-Melbourne		4.31	0.50
35. Charlemagne-St-Eustache		6.99	.....
38. St-Hyacinthe-St-Germain		11.87	2.13
43. Tour-du-Lac-St-Jean		12.75	.....
44. Rimouski-St-Anne-des-Monts		15.48	.....
Matapédia-Gaspé		88.13	6.77
St-Anne-des-Monts-Gaspé		28.69	8.80
Québec-Hébertville		3.00	61.22
Terrebonne-St-Donat		6.11	.....
Victoriaville-Drummondville		1.01	0.88
Sorel-Iberville-St-Jean		3.88	5.21
St-Pamphile-Lac-Frontière		11.75	4.50
St-Georges-Lac-Mégantic		6.51	1.20
Cookshire-Beecher-Falls		1.53	.....
Lachute-St-Agathe		17.78	0.84
Lachute-St-Jovite		13.36	8.65
Joliette-Lachute		7.59	.....
Joliette-St-Côme (Tracé A)		4.61	1.00
Joliette-St-Côme (Tracé B)		4.07	0.44
Berthier-St-Michel-des-Saints		1.00	.....
Louiseville-St-Alexis		10.76	10.41
Macamic-Rouyn .....		.....	9.56
Rouyn-à-Nord-Témiscamingue		36.75	40.00
Ville-Marie-à-Nord-Témiscamingue		1.50	6.10
Grand'Mère-Hervey-Jonction		1.10	0.66
Lachute-Charlemagne (via Oka)		4.09	.....
Montréal-Beloeil-St-Hyacinthe		1.10	.....
St-Tite-La-Tuque .....		.....	76.00
TOTAL		362.85	305.19
		(milles miles)	(milles miles)

SOMMAIRE PAR GENRE DE
PAVAGE

Longueurs en milles

Chemins de terre—Earth roads.....
 Gravier—Gravel.....
 Macadam.....
 Béton—Concrete.....

TOTAL.....

SUMMARY PER KIND OF
PAVEMENT

Lengths in miles

19.57 0.50
 342.85 304.69
 0.24
 0.19

362.85 { milles
 miles 305.19 { milles
 miles



Tour de l'île de Montréal

Roxboro

Around the Island of Montreal

CHAPITRE X

CONSTRUCTION DES CHEMINS MUNICIPAUX AVEC SUBVENTIONS DU GOUVERNEMENT

Liste des travaux de construction exé-
cutés en 1928 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 1928
with subsidies from the Government.

p—parish; v—village; t—township.

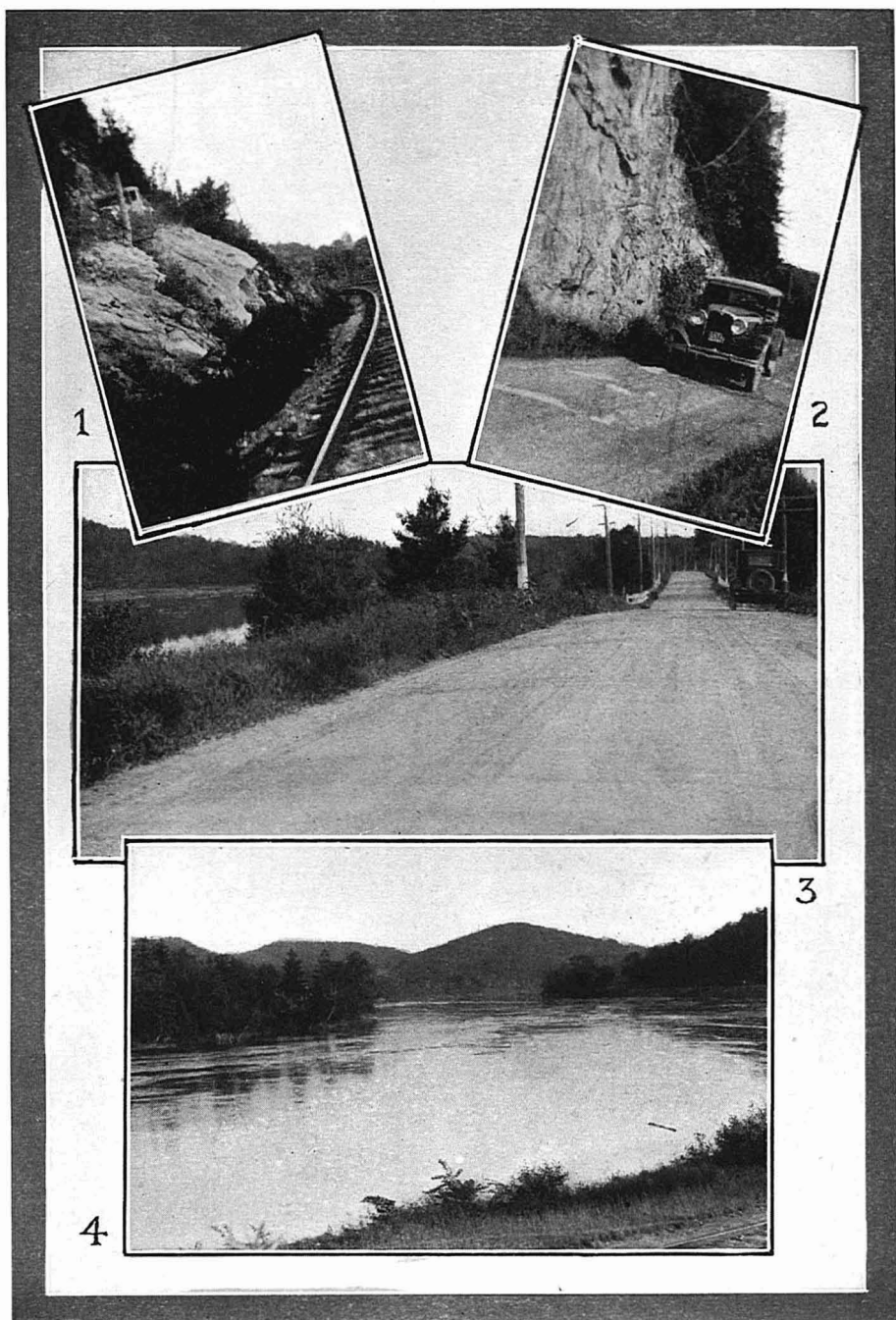
The lengths are in miles.

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée — Length completed	En cons- truction — Under con- struction
ARGENTEUIL.....	Arundel and Harrington, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.50	3.96
ARTHABASKA.....	Chénier, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.55	0.20
	Chester, Nord.....	Gravier—Gravel	0.43	....
	Chester, Ouest.....	Gravier—Gravel	0.86	....
	Maddington, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.37	....
	Stanfold, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.65	....
	St-Albert, p.....	Gravier—Gravel	0.29	0.17
	St-Louis-de-Blandford.....	Gravier—Gravel	0.56	....
	St-Norbert, p.....	Gravier—Gravel	....	0.40
	St-Rosaire, p.....	Gravier—Gravel	0.37	1.38
	St-Rémi-de-Tingwick, p.....	Gravier—Gravel	0.75	....
	St-Valère, p.....	Gravier—Gravel	....	1.10
	Ste-Anne-du-Sault, p.....	Gravier—Gravel	....	1.93
	Ste-Clothilde-de-Horton, p.....	Gravier—Gravel	1.55	1.01
	Ste-Elisabeth-de-Warwick, p.....	Gravier—Gravel	0.46	0.60
	Ste-Victoire, p.....	Gravier—Gravel	0.71	....
	Tingwick, p.....	Gravier—Gravel	....	2.71
	Warwick, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.50	0.95
	Warwick, v.....	Gravier—Gravel	0.17	....
BAGOT.....	Ste-Christine, p.....	Gravier—Gravel	1.36	....
	St-André-d'Acton, p.....	Gravier—Gravel	1.07	....
	Ste-Hélène, p.....	Gravier—Gravel	1.33	....
	St-Liboire, p.....	Gravier—Gravel	0.53	....
	St-Hugues, p.....	Gravier—Gravel	2.15	....
	St-Ephrem, p.....	Gravier—Gravel	0.47	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En construction Under construction
BEAUCE	Aubert-Gallion	Gravier—Gravel	0.60	....
	Sts-Anges, p.	Gravier—Gravel	0.19	....
	St-Jules, p.	Gravier—Gravel	0.06	....
	St-Philibert, p.	Gravier—Gravel	0.11	....
	St-Séverin, p.	Gravier—Gravel	0.22	....
	St-Théophile, p.	Gravier—Gravel	0.38	....
	St-Pierre-de-Broughton, p.	Gravier—Gravel	0.17	....
	St-Victor-de-Tring, p.	Gravier—Gravel	0.09	....
BEAUHARNOIS	St-Louis-de-Gonzague, p.	Gravier—Gravel	1.57	....
	St-Stanislas-de-Kostka, p.	Gravier—Gravel	1.08	....
	Nouveau-Salaberry, v.	Gravier—Gravel	0.75	0.25
BELLECHASSE	St-Charles, p.	Gravier—Gravel	0.50	....
	Honfleur, p.	Gravier—Gravel	0.88	....
	St-Lazare, p.	Gravier—Gravel	1.68	....
	St-Damien, p.	Gravier—Gravel	1.48	....
	Buckland, p.	Gravier—Gravel	1.30	....
	St-Raphaël, p.	Gravier—Gravel	0.72	....
	Armagh, p.	Gravier—Gravel	1.42	....
	St-Magloire, p.	Gravier—Gravel	0.44	....
	Ste-Sabine, p.	Gravier—Gravel	1.09	....
	St-Camille, p.	Gravier—Gravel	1.04	....
	St-Nérée, p.	Gravier—Gravel	0.87	....
BERTHIER	St-Norbert, p.	Gravier—Gravel	0.74	....
	St-Gabriel-de-Brandon, p.	Gravier—Gravel	4.95	....
	St-Damien-de-Brandon, p.	Gravier—Gravel	0.56	....
	St-Guthbert, p.	Gravier—Gravel	0.66	....
BONAVENTURE	Carleton, c. (t).	Gravier—Gravel	0.49	....
	New-Richmond	Gravier—Gravel	....	3.35
	St-Charles-de-Caplan, p.	Gravier—Gravel	1.40	....
	St-Siméon, p.	Gravier—Gravel	0.22	....
	New-Carlisle, v.	Gravier—Gravel	1.20	....
	Paspébiac	Gravier—Gravel	0.64	....
BROME	Adamsville, v.	Gravier—Gravel	0.33	....
	Bolton-Est, c. (t).	Gravier—Gravel	1.00	....
	Bolton-Ouest, c. (t).	Gravier—Gravel	0.75	....
	Farnham-Est, v.	Gravier—Gravel	0.41	....
	Foster, v.	Gravier—Gravel	0.50	....
	Potton, c. (t).	Gravier—Gravel	2.33	....
CHAMBLY	St-Basile-le-Grand, p.	Gravier—Gravel	0.85	2.49
	St-Hubert, p.	Gravier—Gravel	....	0.38
	St-Bruno, p.	Gravier—Gravel	....	2.40
	Boucherville, p.	Macadam	....	0.60
	Longueuil, p.	Gravier—Gravel	0.17	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En construction Under construction
CHAMPLAIN	St-Stanislas, p.	Gravier—Gravel	0.46	2.59
	St-Séverin, p.	Gravier—Gravel	0.85	1.00
	St-Tite, p.	Gravier—Gravel	0.69	1.10
	St-Maurice, p.	Gravier—Gravel	0.60	1.70
	St-Narcisse, p.	Gravier—Gravel	1.02	....
	St-Georges, v.	Gravier—Gravel	0.25	....
	Ste-Geneviève-de-Batiscan, p.	Gravier—Gravel	0.45	0.40
	Almaville, v.	Gravier—Gravel	0.20	....
CHARLEVOIX	St-Pierre et St-Paul-de-la- Baie-St-Paul, p.	Gravier—Gravel	0.47	....
	Rivière-du-Gouffre.	Gravier—Gravel	0.46	....
	Les Eboulements.	Gravier—Gravel	0.18	....
	St-Etienne-de-la-Malbaie, p.	Gravier—Gravel	1.39	....
	St-Fidèle, p.	Gravier—Gravel	0.5	....
CHÂTEAUGUAY	Très-St-Sacrement, p.	Gravier—Gravel	3.79	0.38
	St-Malachie, p.	Gravier—Gravel	1.04	1.59
	Ste-Philomène, p.	Gravier—Gravel	0.77	0.96
	St-Antoine-Abbé, p.	Gravier—Gravel	0.59	0.46
COMPTON	Emberton, c. (t)	Gravier—Gravel	1.17	....
	Hampden, c. (t)	Gravier—Gravel	0.34	....
	Westbury, c. (t)	Gravier—Gravel	0.35	....
	Newport, c. (t)	Gravier—Gravel	1.70	....
	St-Isidore, p.	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Herménégilde, p.	Gravier—Gravel	0.15	....
	East-Clifton	Gravier—Gravel	0.78	....
	Ste-Edwidge, p.	Gravier—Gravel	1.78	....
	Eaton, c. (t)	Gravier—Gravel	0.91	....
	Clifton, c. (t)	Gravier—Gravel	1.44	....
	Auckland, c. (t)	Gravier—Gravel	0.24	....
	Ditton, c. (t)	Gravier—Gravel	1.03	....
	Lingwick, c. (t)	Gravier—Gravel	1.78	....
	Compton, c. (t)	Gravier—Gravel	0.95	....
	Compton, v.	Gravier—Gravel	0.58	....
	Waterville, v.	Gravier—Gravel	1.37	....
DEUX-MONTAGNES	Saint-Augustin, p.	Gravier—Gravel	0.93	....
DORCHESTER	Louis-Joliette, p.	Gravier—Gravel	0.22	....
	St-Anselme, p.	Gravier—Gravel	0.22	....
	St-Bernard, p.	Gravier—Gravel	0.36	....
	Ste-Claire, p.	Gravier—Gravel	0.41	....

COMTÉ — COUNTY	MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	Nature des travaux — Nature of the works	Longueur terminée — Length completed	En cons- truction — Under con- struction
DORCHESTER	St-Benjamin, p.	Gravier—Gravel	0.33	....
	Ste-Germaine-du-Lac- Etchemin, p.	Gravier—Gravel	2.04	....
	Ste-Hénédiine, p.	Gravier—Gravel	0.35	....
	St-Isidore, p.	Gravier—Gravel	0.35	....
	Ste-Justine, p.	Gravier—Gravel	0.65	....
	St-Malachie, p.	Gravier—Gravel	0.65	....
	Ste-Marguerite, p.	Gravier—Gravel	0.23	....
DRUMMOND	Durham-Sud, p.	Gravier—Gravel	0.93	....
	N.-D.-du-Bon-Conseil, p. . .	Gravier—Gravel	0.84	....
	Wendover & Simpson, c. (t)	Gravier—Gravel	1.06	....
	St-Joseph-de-Grantham, p.	Gravier—Gravel	0.14	....
	Wickham Ouest, v.	Gravier—Gravel	0.39	....
	Wickham Ouest, p.	Gravier—Gravel	0.23	....
	Durham-Sud, c. (t)	Gravier—Gravel	0.27	....
	St-Félix de Kingsey, p. . . .	Gravier—Gravel	2.84	....
	Kingsey Falls, p.	Gravier—Gravel	0.41	....
FRONTENAC	Chesham, c. (t)	Gravier—Gravel	0.35	....
	Gayhurst, c. (t)	Gravier—Gravel	0.25	....
	Gayhurst, partie, Sud-Est, c. (t)	Gravier—Gravel	0.44	....
	Marston-Sud, c. (t)	Gravier—Gravel	0.62	....
	Ste-Cécile-de-Whitton, p. . .	Gravier—Gravel	0.88	....
	St-Méthode-d'Adstock, p. . .	Gravier—Gravel	0.85	....
	St-Sébastien, p.	Gravier—Gravel	0.47	....
GASPÉ	York, c. (t)	Gravier—Gravel	1.00	....
HUNTINGDON	Franklin, c. (t)	Gravier—Gravel	....	0.64
	Godmanchester, c. (t)	Gravier—Gravel	0.71	....
	Havelock, c. (t)	Gravier—Gravel	0.59	....
	Hemmingford, c. (t)	Gravier—Gravel	1.13	0.25
	Hinchinbrooke, c. (t)	Gravier—Gravel	0.43	....
	St-Barbe, p.	Gravier—Gravel	1.93	....
HULL	Bouchette, c. (t)	Gravier—Gravel	1.20	....
IBERVILLE	St-Alexandre, p.	Gravier—Gravel	0.62	0.50
	St-Alexandre, v.	Gravier—Gravel	0.14	....
	Ste-Anne-de-Sabrevois, p. . .	Gravier—Gravel	0.65	....
	St-Athanase, p.	Gravier—Gravel	1.43	....
	Ste-Brigide, p.	Gravier—Gravel	1.03	....
	St-Georges-Henryville, p. . .	Gravier—Gravel	0.50	0.50
	St-Grégoire, p.	Gravier—Gravel	1.21	....



HULL-MANIWAKI-MONT-LAURIER

1 et 2. Vues montrant la situation du chemin au nord de Wakefield. Cette section est actuellement en construction. 3. Une section terminée au sud de Wakefield; 4. Près du village de Wakefield.

1 and 2. Views showing the situation of the road north of Wakefield. This section is under construction. 3. A section completed south of Wakefield; 4. Near the village of Wakefield.

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction — Under con- struction
JACQUES-CARTIER	Ste-Geneviève, p.	Macadam	2.07	....
	Ile Bizard, p.	Macadam	5.00	8.37
JOLIETTE	Ste-Elisabeth, p.	Gravier—Gravel	3.58	....
	St-Félix-de-Valois, p.	Gravier—Gravel	0.70	....
	Crabtree-Mills, p.	Gravier—Gravel	3.64	....
LABELLE	Wurtele, Gravel, Moreau & Pope, c. (t)	Gravier—Gravel	2.59	....
LAC-ST-JEAN	St-Joseph-D'Alma, p.	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Gédéon, p.	Gravier—Gravel	2.70	....
	St-Jérôme, p.	Gravier—Gravel	2.20	....
	St-Henri-de-Taillon, p.	Gravier—Gravel	0.75	....
	St-Edwidge, p.	Gravier—Gravel	0.40	....
	St-Félicien, p.	Gravier—Gravel	1.00	....
	Mistassini (St-Eugène), p.	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-André, p.	Gravier—Gravel	0.70	....
	Delisle, c. (t)	Gravier—Gravel	2.50	....
	Girard, c. (t)	Gravier—Gravel	0.50	....
	Hébertville, p.	Gravier—Gravel	0.60	....
	L'Ascension, N.S., p.	Gravier—Gravel	0.70	....
	Péribonka	Gravier—Gravel	0.50	....
	Notre-Dame-de-la-Dorée, p.	Gravier—Gravel	0.60	....
	Normandin, c., (t)	Gravier—Gravel	1.30	....
	St-Prime, p.	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Louis-Chambord, p.	Gravier—Gravel	0.75	....
	St-Thomas-D'Aquin, p.	Gravier—Gravel	0.70	....
	St-Thomas-Dydime, p.	Gravier—Gravel	1.00	....
LAPRAIRIE	St-Jacques-le-Mineur	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Mathieu, p.	Gravier—Gravel	0.13	....
	St-Philippe, p.	Gravier—Gravel	0.06	....
	Laprairie, p.	Sable—Sand— Glaise—Clay	....	0.40
	Laprairie, p.	Gravier—Gravel	0.86	....
	St-Isidore, p.	Gravier—Gravel	0.32	....
	St-Constant, p.	Gravier—Gravel	....	0.57
L'ASSOMPTION	L'Assomption, p.	Gravier—Gravel	1.70	....
	Repentigny, p.	Gravier—Gravel	1.20	....
LÉVIS	St-Félix-de-la-Rivière- Boyer	Gravier—Gravel	....	1.50
	St-Henri, p.	Gravier—Gravel	0.57	....
	St-Jean-Chrysostôme, p.	Gravier—Gravel	0.50	....
	St-Romuald	Gravier—Gravel	0.56	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En construction Under construction
LÉVIS	St-Nicolas, p.	Gravier—Gravel	0.49	....
	St-Nicolas-Sud, p.	Gravier—Gravel	0.28	....
	St-Etienne-de-Lauzon, p.	Gravier—Gravel	0.90	....
	St-Lambert, p.	Gravier—Gravel	0.90	0.30
	Ville-de-Lauzon	Gravier—Gravel	0.70	....
	St-Joseph-de-la-Pointe-Lévis, p.	Gravier—Gravel	0.87	....
	St-David-de-l'Auberivière, p.	Gravier—Gravel	1.56	....
LOTBINIÈRE	St-Flavien, p.	Gravier—Gravel	0.36	....
MASKINONGÉ	St-Antoine-de-la-Rivière-du-Loup, p.	Gravier—Gravel	0.51	....
	St-Léon, p.	Gravier—Gravel	0.25	....
MATANE	Ste-Angèle-de-Mérici, p.	Gravier—Gravel	1.06	....
	St-Octave-de-Métis, p.	Gravier—Gravel	2.32	....
MATANE	N.-Dame-de-l'Assomption-de-McNider, p.	Gravier—Gravel	0.22	....
	St-Jérôme-de-Matane, v.	Gravier—Gravel	0.35	....
MATAPÉDIA	Ste-Jeanne-d'Arc, p.	Gravier—Gravel	1.30	....
	St-Moïse, p.	Gravier—Gravel	1.10	....
	St-Damase, p.	Gravier—Gravel	0.27	....
	St-Pierre-du-Lac, p.	Gravier—Gravel	0.21	....
	St-Benoit-Joseph-Labre-d'Amqui, p.	Gravier—Gravel	2.85	....
	St-Léon-le-Grand, p.	Gravier—Gravel	1.66	....
	Lac-au-Saumon, v.	Gravier—Gravel	1.38	....
MÉGANTIC	Halifax Nord, c. (t)	Gravier—Gravel	0.67	0.05
	Inverness, c. (t)	Gravier—Gravel	1.05	....
	Somerset Sud, c. (t)	Gravier—Gravel	1.01	....
	N.-D.-de-Lourdes, p.	Gravier—Gravel	1.25	....
	Ireland Nord, c. (t)	Gravier—Gravel	0.33	....
	Ste-Anastasie, c. (t)	Gravier—Gravel	0.55	0.11
	St-Ant-de-Pontbriand, p.	Gravier—Gravel	0.21	....
	Leeds, c. (t)	Gravier—Gravel	0.50	....
	St-Pierre-Baptiste, p.	Gravier—Gravel	0.41	0.20
	Halifax Sud, c. (t)	Gravier—Gravel	0.64	....
MISSISQUOI	Bedford, c. (t)	Gravier—Gravel	0.58	....
	Dunham, c. (t)	Gravier—Gravel	....	0.40
	Farnham, O, c. (t)	Gravier—Gravel	....	0.30
	Frelighsburg, v.	Gravier—Gravel	....	0.10
	Notre-Dame-de-Stanbridge	Gravier—Gravel	1.11	....

COMTÉ — COUNTY	MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	Nature des travaux — Nature of the works	Longueur terminée — Length completed	En cons- truction — Under con- struction
MISSISQUOI.....	Stanbridge, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	0.75
	Stanbridge Station.....	Gravier—Gravel	0.31	....
	St-Ignace-de-Stanbridge...	Gravier—Gravel	0.25	0.30
	St-Armand Est.....	Gravier—Gravel	0.70	....
	St-Armand-Ouest.....	Gravier—Gravel	0.90	....
	St-Georges-de-Clarenceville	Gravier—Gravel	0.23	0.20
	St-Pierre-de-Vérone, p....	Gravier—Gravel	0.29	0.10
	Ste-Sabine, p.....	Gravier—Gravel	0.19	0.20
	St-Thomas de Foucault, p..	Gravier—Gravel	1.20	....
MONTCALM.....	Ste-Julienne, p.....	Gravier—Gravel	2.00	....
	St-Esprit, p.....	Gravier—Gravel	2.20	....
MONTMAGNY.....	Cap-St-Ignace, p.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	N.-D.-du-Rosaire, p.....	Gravier—Gravel	0.24	....
	Montmigny, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.20	....
	St-Fabien-de-Panet, p....	Gravier—Gravel	1.00	....
	Ste-Apolline, p.....	Gravier—Gravel	1.46	....
	Ste-Lucie-de-Beauregard, p	Gravier—Gravel	0.33	....
	St-Antoine-de-l'Ile-aux- Grues, p.....	Gravier—Gravel	0.82	....
	Ste-Euphémie, p.....	Gravier—Gravel	0.75	....
MONTMORENCY...	Ste-Famille, I.O.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	L'Ange Gardien, p.....	Gravier—Gravel	0.14	....
	St-Féréol, p.....	Gravier—Gravel	1.30	....
NAPIERVILLE.....	Napierville, v.....	Gravier—Gravel	0.68	....
	St-Cyprien-de-Léry, p....	Gravier—Gravel	0.93	....
	St-Patrice-de-Sherrington, p.....	Gravier—Gravel	0.89	....
	St-Edouard, p.....	Gravier—Gravel	0.59	....
	St-Michel, p.....	Gravier—Gravel	0.64	....
NICOLET.....	Précieux-Sang, p.....	Gravier—Gravel	1.24	....
	St-Grégoire, p.....	Gravier—Gravel	0.46	....
	St-Sylvere, p.....	Gravier—Gravel	....	1.05
	St-Wenceslas, p.....	Gravier—Gravel	....	1.50
	Ste-Sophie-de-Lévrard, p..	Gravier—Gravel	....	1.65
PAPINEAU.....	Ripon, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.31	....
	Monte-Bello, v.....	Gravier—Gravel	0.52	....
	Lachaber Gore.....	Gravier—Gravel	0.86	....
	Lochaber Nord.....	Gravier—Gravel	2.40	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En construction — Under construction
PONTIAC	Alley & Cawood, c. (t)	Gravier—Gravel		1.75
	Lesslie Clapham & Huddersfield, c. (t)	Gravier—Gravel	0.59	0.41
	Ile-du-Grand-Calumet, c. (t)	Gravier—Gravel	0.47	0.31
	Sheen Esher Aberdeen & Malakoff, c. (t)	Gravier—Gravel	0.63	
	Mansfield & Pontefract, c. (t)	Gravier—Gravel	0.82	
	Ile-aux-Allumettes-Ouest, c. (t)	Gravier—Gravel	0.63	
	Litchfield, c. (t)	Gravier—Gravel	0.79	
	Chichester, c. (t)	Gravier—Gravel	1.55	
	Thorne, c. (t)	Gravier—Gravel	0.66	
PORTNEUF	St-Alban, p.	Gravier—Gravel	0.39	
	St-Augustin, p.	Gravier—Gravel	1.52	
	St-Casimir, p.	Gravier—Gravel	1.76	
	Ste-Catherine, p.	Gravier—Gravel	9.70	
	St-Léonard, p.	Gravier—Gravel	2.83	
	St-Raymond, v.	Gravier—Gravel	0.31	
	St-Ubalde, p.	Gravier—Gravel	1.44	
QUÉBEC	Beauport, p.	Gravier—Gravel	1.26	
	Beauport-Est, v.	Gravier—Gravel	1.85	
	Charlesbourg, p.	Macadam	1.42	
	Charlesbourg-Est, v.	Gravier—Gravel	0.19	
	Giffard, v.	Gravier—Gravel	1.65	
	Sillery, p.	Macadam	0.27	
	St-Ambroise, p.	Gravier—Gravel	1.03	
	Valcartier-Est, p.	Gravier—Gravel	0.11	
	St-Gabriel-Ouest, p.	Gravier—Gravel	0.40	
	St-Gérard-Magella, p.	Gravier—Gravel	0.44	
RICHELIEU	Massueville.	Gravier—Gravel	0.91	
RICHMOND	Brompton Gore, c. (t)	Gravier—Gravel	0.21	
	Cleveland, c. (t)	Gravier—Gravel	1.95	
	Melbourne, c. (t)	Gravier—Gravel	0.85	
	Shipton, c. (t)	Gravier—Gravel	0.21	0.75
	Stoke, c. (t)	Gravier—Gravel	0.19	
	St-Frs.-Xavier-de-Brompton, p.	Gravier—Gravel	0.45	
	St-Georges-de-Windsor, c. (t)	Gravier—Gravel	0.76	
	Windsor, c. (t)	Gravier—Gravel	0.18	

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée — Length completed	En cons- truction — Under con- struction
RIMOUSKI.....	N.-D.-du-Sacré-Coeur, p...	Gravier—Gravel	1.21	....
	St-Anaclet, p.....	Gravier—Gravel	0.50	....
	Ste-Blandine, p.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Donat, p.....	Gravier—Gravel	0.50	....
	St-Fabien, p.....	Gravier—Gravel	4.00	....
	St-Frs.-Xavier-des- Hauteurs, p.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Gabriel, p.....	Gravier—Gravel	3.00	....
	St-Germain, p.....	Gravier—Gravel	2.00	....
	St-Mathieu, p.....	Gravier—Gravel	0.70	....
	St-Narcisse, p.....	Gravier—Gravel	0.40	....
	St-Valérien, p.....	Gravier—Gravel	1.80	....
ROUVILLE.....	St-Jean Baptiste, p.....	Gravier—Gravel	0.84	....
	Ste-Marie-de-Monnoir, p...	Gravier—Gravel	0.04	1.00
	St-Mathias, p.....	Gravier—Gravel	0.70	1.00
	St-Paul-d'Abbotsford, p...	Gravier—Gravel	0.13	....
SAGUENAY.....	Sacré-Coeur-de-Jésus, p...	Gravier—Gravel	0.17	....
SHEFFORD.....	Ely Nord, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.55	....
	Ely Ouest, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.50	....
	Ely Sud, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.25	....
	Granby, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.00	....
	Roxton, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.25	0.25
	Stukely Nord, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.40	....
	St-Alphonse-de-Granby, p...	Gravier—Gravel	0.33	....
	St-Cécile-de-Milton, c. (t)...	Gravier—Gravel	0.45	0.20
	St-Joachim, p.....	Gravier—Gravel	0.16	....
	St-Valérien, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.25	....
	Warden, v.....	Gravier—Gravel	0.70	....
SHERBROOKE.....	Rock Forest.....	Gravier—Gravel	1.25	....
	Orford, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.05	....
	St-Elie d'Orford, p.....	Gravier—Gravel	0.56	....
ST-JEAN.....	St-Blaise, p.....	Gravier—Gravel	1.22	....
	St-Jean, p.....	Gravier—Gravel	0.82	....
	St-Paul-Ile-aux-noix, p...	Gravier—Gravel	0.61	....
	L'Acadie, p.....	Gravier—Gravel	0.42	....
	St-Bernard-de-Lacolle.....	Gravier—Gravel	1.13	....
	Lacolle, v.....	Gravier—Gravel	0.73	....
	St-Valentin, p.....	Gravier—Gravel	1.07	....
ST-MAURICE.....	St-Barnabé, p.....	Gravier—Gravel	1.07	....
	St-Boniface, p.....	Gravier—Gravel	0.27	0.84

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction — Under con- struction
SOULANGES.....	St-Télesphore, p.....	Gravier—Gravel	4.55	3.27
	Ste-Claire-d'Assise, p.....	Gravier—Gravel	0.59	....
	St-Clet, p.....	Gravier—Gravel	0.28	....
	Coteau-du-Lac, p.....	Gravier—Gravel	0.93	....
	St-Joseph-de-Soulanges, p.....	Gravier—Gravel	0.85	....
STANSTEAD.....	Barford, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.91	....
	Barnston, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.22	....
	Hatley Nord, v.....	Gravier—Gravel	0.25	....
	Hatley Ouest, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.38	....
	Hatley, v.....	Gravier—Gravel	0.54	....
	Magog, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.91	....
	Magog Ville.....	Gravier—Gravel	1.15	....
	St-Herménégilde, p.....	Gravier—Gravel	0.23	....
TÉMISCAMINGUE..	St-Herménégilde, v.....	Gravier—Gravel	0.36	....
	N.-D.-de-Lourde-de- Lorrainville, p.....	Gravier—Gravel	0.30	1.50
	St-Edouard-de-Fabre, p.....	Gravier—Gravel	0.20	1.20
	N.-D.-du-Nord- Témiskamingue, p.....	Gravier—Gravel	....	1.74
	St-Gabriel-de-Guérin, c. (t)	Gravier—Gravel	2.87	2.87
TÉMISCOUATA....	Bégon, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.53	....
	Notre-Dame-des-Sept- Douleurs, p.....	Gravier—Gravel	0.50	....
	St-Antonin, p.....	Gravier—Gravel	2.50	....
	St-Arsène, p.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Clément, p.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-David-D'Escourt, p.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Eloi, p.....	Gravier—Gravel	0.87	....
	St-Epiphanie, p.....	Gravier—Gravel	2.00	....
	Ste-Françoise, p.....	Gravier—Gravel	0.70	....
	St-Georges-de-Cacouna, p.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Jean-Baptiste-de-l'île- Verte, p.....	Gravier—Gravel	2.00	....
	St-Joseph-de-la-Riv.-Bleue, p.....	Gravier—Gravel	0.50	....
	St-Modeste, p.....	Gravier—Gravel	1.57	....
	Rivière-du-Loup, p.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Paul-de-la-Croix, p.....	Gravier—Gravel	1.50	....
TERREBONNE....	Ste-Rose-du-Degelé, p.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	Sainte-Anne-des-Plaines, p.....	Gravier—Gravel	0.50	1.00
	Sainte-Thérèse, p.....	Gravier—Gravel	1.50	....
	Saint-Louis-de-Terre- bonne, p.....	Gravier—Gravel	0.35	0.58
	Doncaster, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	2.50
	Sainte-Adèle, p.....	Gravier—Gravel	0.69	0.50



MACAMIC-ROUYN

Vues montrant le caractère du chemin en construction, avec une section nouvellement gravellée.

Views showing the character of the road under construction, with a newly gravelled section.

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En construction Under construction
VAUDREUIL.....	St-Michel-de-Vaudreuil, p.	Gravier—Gravel	0.82	....
	Hudson Heights, v.....	Gravier—Gravel	0.13	....
	Ste-Madeleine-de-			
	Rigaud, p.....	Gravier—Gravel	0.90	0.53
	St-Rédempteur, p.....	Gravier—Gravel	0.27	....
	Ste-Marthe, p.....	Gravier—Gravel	0.89	....
	Ste-Justine, p.....	Gravier—Gravel	0.97	....
VERCHÈRES.....	St-Lazare, p.....	Gravier—Gravel	0.92	....
	Ste-Julie.....	Gravier—Gravel	0.36	....
	St-Marc, p.....	Gravier—Gravel	0.45	....
	St-Marc, p.....	Sable—Glaise— Sand—Clay	0.96	....
	Verchères, p.....	Sable—Glaise— Sand—Clay	1.05	....
	Contrecoeur, p.....	Sable—Glaise— Sand—Clay	1.35	....
	Beloeil, p.....	Sable—Glaise— Sand—Clay	0.63	....
	Beloeil, p.....	Gravier—Gravel	....	0.43
	Varennnes, p.....	Sable—Glaise— Sand—Clay	2.12	....
	St-Antoine-sur-Richelieu..	Gravier—Gravel	0.35	....
WOLFE.....	Marbleton.....	Gravier—Gravel	0.40	....
	Weedon, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.36	....
	Stratford, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.52	....
	Ham-Nord, p.....	Gravier—Gravel	1.22	....
	Ham-Sud, p.....	Gravier—Gravel	0.30	0.18
	Ham-Sud Ouest.....	Gravier—Gravel	0.80	....
	D'Israéli, p.....	Gravier—Gravel	1.45	....
YAMASKA.....	N.-D.-de-Ham, p.....	Gravier—Gravel	0.52	....
	St-Frs-du-Lac, p.....	Gravier—Gravel	1.01	....
	St-Joachim-de-Courval, p..	Gravier—Gravel	0.48	....
	St-Michel d'Yamaska, p..	Gravier—Gravel	0.31	....
	St-Michel-d'Yamaska, p..	Sable—Glaise— Sand—Clay	0.99	....
	St-Guillaume.....	Gravier—Gravel	0.50	....

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	3.50	3.96
Arthabaska	8.22	10.45
Bagot	6.91	....
Beauce	1.82	....
Beauharnois	3.40	0.25
Bellechasse	11.42	....
Berthier	6.91	....
Bonaventure	3.95	3.35
Brome	5.32	....
Chambly	1.02	5.87
Champlain	4.52	6.79
Charlevoix	3.00	....
Chateauguay	6.19	3.39
Compton	8.30	....
Deux-Montagnes	0.93	....
Dorchester	5.81	....
Drummond	7.11	....
Frontenac	3.86	....
Gaspé	1.00	....
Huntingdon	4.79	0.89
Hull	1.20	....
Iberville	5.58	1.00
Jacques-Cartier	7.07	8.37
Joliette	7.92	....
Labelle	2.59	....
Lac-St-Jean	19.90	....
Laprairie	2.37	0.97
L'Assomption	2.90	....
Lévis	7.33	1.80
Lotbinière	0.36	....
Maskinongé	0.76	....
Matane	3.95	....
Matapédia	8.77	....
Mégantic	6.62	0.36
Missisquoi	5.76	2.35
Montcalm	4.20	....
Montmagny	7.80	....
Montmorency	2.44	....
Napierville	3.73	....
Nicolet	1.70	4.20
Papineau	4.09	....
Pontiac	6.14	2.47
Portneuf	17.95	....

COMTÉ — COUNTY	Longueur terminée — Length completed	Longueur en construction — Length under construction
Québec.....	8.62	....
Richelieu.....	0.91	....
Richmond.....	4.80	0.75
Rimouski.....	15.11	....
Rouville.....	1.71	2.00
Saguenay.....	0.17	....
Shefford.....	5.84	0.45
Sherbrooke.....	2.86	....
St-Jean.....	6.00	....
St-Maurice.....	1.34	0.84
Soulanges.....	7.20	3.27
Stanstead.....	5.95	....
Témiscamingue.....	3.37	7.31
Témiscouata.....	21.67	....
Terrebonne.....	3.04	4.58
Vaudreuil.....	4.90	0.53
Verchères.....	7.27	0.43
Wolfe.....	5.57	0.18
Yamaska.....	3.29	....
Total.....	346.00	76.81

SOMMAIRE PAR GENRE DE
PAVAGE

SUMMARY PER KIND OF
PAVEMENT

Longueurs en milles — Lengths in miles	Longueurs en milles — Lengths in miles
Gravier—Gravel.....	330.14
Macadam.....	8.76
Sable et Glaise—Sand-Clay.....	7.10
Total.....	346.00

CHAPITRE XI

CHAPTER XI

CONSTRUCTION DES CHEMINS MUNICIPAUX SANS SUBVEN- TIONS DU GOUVERNEMENT

CONSTRUCTION OF MUNICIPAL ROADS WITHOUT SUBSIDIES FROM THE GOVERNMENT

Liste des travaux de construction faits
en 1928 sans subventions du gouver-
nement.

List of construction works done in 1928
without subsidies from the govern-
ment.

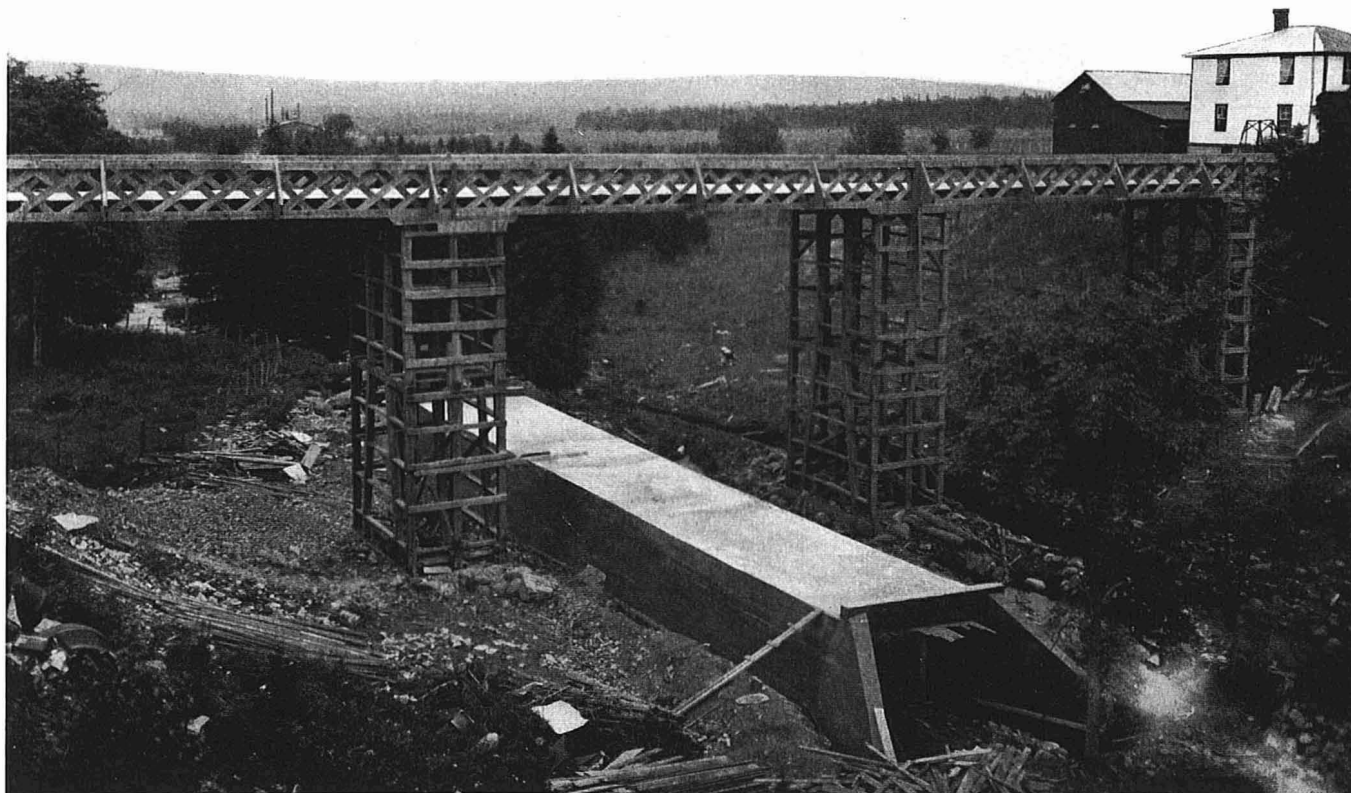
p—paroisse; v—village; c—canton.

p—parish; v—village; t—township.

Les longueurs sont en milles.

The lengths are in miles.

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur construite Length improved
ARGENTEUIL.....	Canton Chatham, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.40
BAGOT.....	St-Liboire, v.....	Gravier—Gravel	0.92
	St-Pie, p.....	Gravier—Gravel	0.13
	Ste-Rosalie, p.....	Gravier—Gravel	2.25
BEAUCE.....	Aubert-Gallion, p.....	Gravier—Gravel	0.40
	Sts-Anges, p.....	Gravier—Gravel	0.34
	St-Benoît-Labre, p.....	Gravier—Gravel	0.36
	Ste-Marie, v.....	Gravier—Gravel	0.04
	St-Martin, p.....	Gravier—Gravel	1.75
	St-Théophile, p.....	Gravier—Gravel	1.10
	St-Victor-de-Tring, p.....	Gravier—Gravel	0.22
BERTHIER.....	St-Barthélémy, p.....	Gravier—Gravel	2.96
BONAVENTURE....	Restigouche Sud-Est.....	Gravier—Gravel	0.75
CHAMPLAIN.....	Ste-Anne-de-la-Pérade, p.....	Gravier—Gravel	0.35
	St-Prosper, p.....	Gravier—Gravel	0.95
CHICOUTIMI.....	St-Alexis Grde Baie, v.....	Gravier—Gravel	0.30
	Port-Alfred Ville.....	Gravier—Gravel	.01
	Tremblay, c. (t).....	Gravier—Gravel	15.20
	Jonquière, p.....	Gravier—Gravel	8.25
	Laterrière, p.....	Gravier—Gravel	1.20
	Larouche, p.....	Gravier—Gravel	0.80
	L'Anse St-Jean.....	Gravier—Gravel	1.10
	St-Fulgence, p.....	Gravier—Gravel	4.25
	St-Ambroise, p.....	Gravier—Gravel	8.30
	St-Charles Barromée, p.....	Gravier—Gravel	2.00
	Taché, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.00



BEAUCE-JONCTION-SHERBROOKE

Pont en construction à Weedon pour remplacer le vieux viaduc en bois appelé Pont Rouge. Le pont a 100 pieds de longueur et il est la base d'un remblai de 40 pieds de hauteur.

Culvert under construction at Weedon to replace the old wooden viaduct called Pont Rouge. The culvert is 100 feet long and is the base of a 40-foot high fill.

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur construite Length improved
COMPTON	Sawyerville	Gravier—Gravel	0.78
	East-Angus, v.	Gravier—Gravel	1.00
DORCHESTER	St-Bernard, p.	Gravier—Gravel	1.09
	Ste-Claire, p.	Gravier—Gravel	0.30
	St-Cyprien, p.	Gravier—Gravel	1.00
	Ste-Hénédine, p.	Gravier—Gravel	0.20
	St-Isidore, p.	Gravier—Gravel	0.15
	Ste-Justine, p.	Gravier—Gravel	0.25
DRUMMOND	Durham-Sud, p.	Gravier—Gravel	0.28
	St-Joseph-de-Grantham, p.	Gravier—Gravel	0.62
	Grantham Canton, (t)	Gravier—Gravel	0.26
	St-Félix de-Kingsey	Gravier—Gravel	0.35
	Kingsey Falls, p.	Gravier—Gravel	0.22
FRONTENAC	Ste-Cécile-de-Whitton, p.	Gravier—Gravel	0.50
HULL	Hull Est.	Gravier—Gravel	1.25
HUNTINGDON	Ste-Barbe, p.	Gravier—Gravel	1.23
	St-Anicet, p.	Gravier—Gravel	2.23
IBERVILLE	St-Athanase, p.	Gravier—Gravel	1.39
	Ste-Brigide, p.	Gravier—Gravel	1.02
	St-Grégoire, p.	Gravier—Gravel	0.21
JOLIETTE	St-Paul, p.	Gravier—Gravel	3.96
	Ste-Mélanie, p.	Gravier—Gravel	2.50
	St-Félix-de-Valois, p.	Gravier—Gravel	2.46
	N.-D.-de-Lourdes, p.	Gravier—Gravel	3.05
KAMOURASKA	St-Eleuthère, p.	Gravier—Gravel	0.27
	St-Denis, p.	Gravier—Gravel	0.20
	St-Bruno-de-Woodbridge, p.	Gravier—Gravel	0.29
	St-André, p.	Gravier—Gravel	0.67
	St-Joseph, p.	Gravier—Gravel	0.60
	Mont-Carmel, p.	Gravier—Gravel	1.78
LAC-ST-JEAN	St-Joseph-d'Alma, p.	Gravier—Gravel	2.70
	St-Gédéon, p.	Gravier—Gravel	0.50
	St-Félicien, p.	Gravier—Gravel	1.45
	St-Edwidge, p.	Gravier—Gravel	0.30
	Delisle, c. (t)	Gravier—Gravel	5.10
	Hébertville, p.	Gravier—Gravel	4.80
	N.-Dame-de-la-Dorée, p.	Gravier—Gravel	1.00
	Normandin, c. (t)	Gravier—Gravel	1.10
	St-Louis-de-Chambord, p.	Gravier—Gravel	0.30
	St-Bruno, p.	Gravier—Gravel	2.70

COMTÉ — COUNTY	MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	Nature des travaux — Nature of the works	Longueur construite — Length improved
LAPRAIRIE	St-Mathieu, p.	Gravier—Gravel	0.13
L'ASSOMPTION	St-Roch-L'Achigan, p.	Gravier—Gravel	1.95
	St-Gérard-Magella, p.	Gravier—Gravel	2.25
L'ISLET	Bonsecours Village.	Gravier—Gravel	0.25
LOTBINIÈRE	St-Patrice, p.	Gravier—Gravel	0.72
	St-Narcisse, p.	Gravier—Gravel	1.14
	St-Gilles, p.	Gravier—Gravel	1.11
	Ste-Agathe, p.	Gravier—Gravel	1.47
	St-Agapit, p.	Gravier—Gravel	2.49
	St-Apollinaire, p.	Gravier—Gravel	0.98
	St-Louis-de-Lotbinière, p.	Gravier—Gravel	0.59
	St-Edouard, p.	Gravier—Gravel	0.84
	Ste-Emélie, p.	Gravier—Gravel	1.26
	Fortierville, v.	Gravier—Gravel	0.14
MÉGANTIC	S.-C.-de-Marie, p.	Gravier—Gravel	0.07
	Leeds, c. (t)	Gravier—Gravel	0.50
MONTMAGNY	Cap St-Ignace, p.	Gravier—Gravel	3.80
	Montminy, c. (t)	Gravier—Gravel	2.00
	N.-D.-du-Rosaire, p.	Gravier—Gravel	0.18
NAPIERVILLE	St-Patrice-de-Sherrington, p.	Gravier—Gravel	0.78
NICOLET	Bécancour, p.	Gravier—Gravel	2.04
	Larochelle, v.	Gravier—Gravel	0.47
	Ste-Angèle, p.	Gravier—Gravel	0.06
	St-Samuel, p.	Gravier—Gravel	0.36
	St-Sylvere, p.	Gravier—Gravel	2.00
	Ste-Eulalie, p.	Gravier—Gravel	1.92
	Ste-Gertrude, p.	Gravier—Gravel	3.18
PAPINEAU	Templeton West	Gravier—Gravel	1.56
	Templeton East.	Gravier—Gravel	0.86
QUÉBEC	St-Louis-de Courville, v.	Gravier—Gravel	0.17
	Loretteville, v.	Gravier—Gravel	0.07
	Montmorency, v.	Gravier—Gravel	0.12
	N.-D.-des-Laurentides, p.	Gravier—Gravel	1.22
RICHMOND	Melbourne, c. (t)	Gravier—Gravel	2.64
RIMOUSKI	N.-D.-du-Sacré-Coeur, p.	Gravier—Gravel	0.99
	St-Anaclet, p.	Gravier—Gravel	0.75
	Ste-Blandine, p.	Gravier—Gravel	1.40

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur construite Length improved
RIMOUSKI	St-Donat, p.	Gravier—Gravel	1.90
	St-Fabien, p.	Gravier—Gravel	2.00
	St-Frs-Xavier-des-Hauteurs, p.	Gravier—Gravel	3.00
	St-Germain, p.	Gravier—Gravel	0.85
	St-Mathieu, p.	Gravier—Gravel	1.00
	St-Narcisse, p.	Gravier—Gravel	3.00
	Rimouski Ville.	Gravier—Gravel	0.82
ROUVILLE.	St-Jean-Baptiste, p.	Gravier—Gravel	3.36
SHEFFORD.	Granby, c. (t).	Gravier—Gravel	0.33
	Ely Sud, c. (t).	Gravier—Gravel	0.40
	Stukely Nord, c. (t).	Gravier—Gravel	0.33
ST-HYACINTHE.	N-D.-St.-Hyacinthe, p.	Gravier—Gravel	0.91
	St-Damase, p.	Gravier—Gravel	3.11
	Ste-Madeleine, v.	Gravier—Gravel	0.08
	St-Charles, p.	Gravier—Gravel	1.00
	St-Judes, p.	Gravier—Gravel	0.22
	St-Barnabé, p.	Gravier—Gravel	0.14
	St-Hyacinthe, p.	Gravier—Gravel	2.00
ST-JEAN.	St-Blaise, p.	Gravier—Gravel	0.517
TÉMISCOUATA.	Armand, c. (t).	Gravier—Gravel	0.50
	Bégon, c. (t).	Gravier—Gravel	0.94
	Comté de Témiscouata.	Gravier—Gravel	8.00
	Hocquart, c. (t).	Gravier—Gravel	4.10
	N.-D.-du-Portage, p.	Gravier—Gravel	1.10
	St-Antonin, p.	Gravier—Gravel	2.90
	N.-Dame-du-Lac, p.	Gravier—Gravel	9.10
	St-Arsène, p.	Gravier—Gravel	9.78
	St-Clément, p.	Gravier—Gravel	2.20
	St-Dominique, p.	Gravier—Gravel	2.50
	St-Eloi, p.	Gravier—Gravel	6.23
	St-Epiphane, p.	Gravier—Gravel	5.40
	St-Eusèbe, p.	Gravier—Gravel	2.58
	Ste-Françoise, p.	Gravier—Gravel	3.90
	Cacouna, p.	Gravier—Gravel	2.88
	St-Hubert, p.	Gravier—Gravel	7.48
	St-J-Bte.-Ile-Verte, p.	Gravier—Gravel	7.58
	Rivière Bleue, v.	Gravier—Gravel	0.33
	Rivière Bleue, p.	Gravier—Gravel	4.10
	St-Louis-du-Ha! Ha!	Gravier—Gravel	1.90
	St-Modeste, p.	Gravier—Gravel	9.45
	Rivière-du-Loup, p.	Gravier—Gravel	3.00
	St-Pierre-d'Escourt, p.	Gravier—Gravel	1.75
	Ste-Rose-du-Dégelé, p.	Gravier—Gravel	2.20
	Trois-Pistoles, p.	Gravier—Gravel	3.80

COMTÉ — COUNTY	MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	Nature des travaux — Nature of the works	Longueur construite. — Length improved
TERREBONNE	Sainte-Thérèse, p.	Gravier—Gravel	4.22
	Saint-Sauveur-des-Monts, p.	Gravier—Gravel	2.12
	Sainte-Agathe, p.	Gravier—Gravel	0.37
	Sainte-Agathe, ville.	Gravier—Gravel	1.94
	Ivry sur le Lac, p.	Gravier—Gravel	0.44
	Sainte-Thérèse, ville.	Gravier—Gravel	0.49
VAUDREUIL.	St-Lazare, p.	Gravier—Gravel	0.17
YAMASKA.	N.-D.-de-Pierreville, p.	Gravier—Gravel	0.07
	St-Joachim, p.	Gravier—Gravel	0.23

SOMMAIRE PAR COMTÉ

SUMMARY PER COUNTY

Longueurs en milles		Lengths in miles	
COMTÉ		Longueur construite	
COUNTY		Length improved	
Argenteuil.....		0.40	
Bagot.....		3.30	
Beauce.....		4.21	
Berthier.....		2.96	
Bonaventure.....		0.75	
Champlain.....		1.30	
Chicoutimi.....		44.41	
Compton.....		1.78	
Dorchester.....		2.99	
Drummond.....		1.73	
Frontenac.....		0.50	
Hull.....		1.25	
Huntingdon.....		3.46	
Iberville.....		2.62	
Joliette.....		11.97	
Kamouraska.....		3.81	
Lac-St-Jean.....		19.95	
Laprairie.....		0.13	
L'Assomption.....		4.20	
L'Islet.....		0.25	
Lotbinière.....		10.74	
Mégantic.....		0.57	
Montmagny.....		5.98	
Napierville.....		0.78	
Nicolet.....		10.03	
Papineau.....		2.42	
Québec.....		1.58	
Richmond.....		2.64	
Rimouski.....		15.71	
Rouville.....		3.36	
Shefford.....		1.06	
St-Hyacinthe.....		7.46	
St-Jean.....		0.51	
Témiscouata.....		103.70	
Terrebonne.....		9.48	
Vaudreuil.....		0.17	
Yamaska.....		0.30	
Total.....		288.56	{milles miles

CHAPITRE XII

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 XII

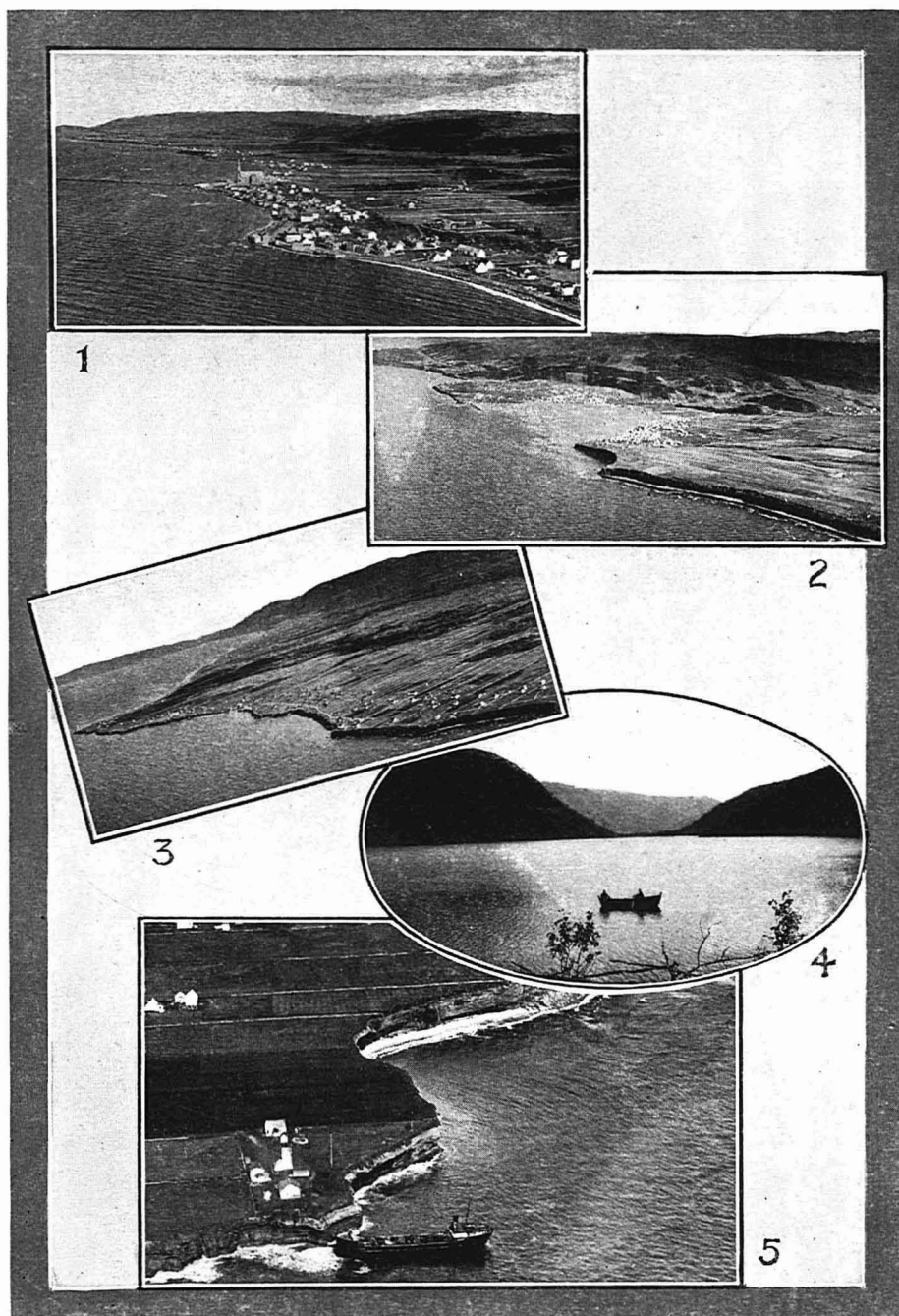
IMPROVEMENT OF EARTH ROADS

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

p—parish; v—village; t—township.

The lengths are in miles

COMTÉ	MUNICIPALITÉ	Longueur améliorée
COUNTY	MUNICIPALITY	Length improved
ARTHABASKA	Chester-Est-East	3.64
	Chester-Nord-North	0.84
	St-Christophe	0.50
	St-Rémi-de-Tingwick	0.36
	Ste-Clotilde-de-Horton, p.	1.00
BEAUCE	Shenley, c. (t)	0.78
	St-Elzéar, p.	0.33
	St-Ephrem-de-Tring, p.	0.10
	Ste-Marie, p.	0.50
	Metgermette-Nord-North (Part. N.-N.Part), c. (t)	0.61
BERTHIER	St-Charles-de-Mandeville	1.30
CHAMPLAIN	Almaville, v.	0.73
	St-Théophile-du-Lac, p.	0.50
	Ste-Thècle, p.	0.39
	St-Maurice, p.	0.25
	St-Tite, p.	0.47
CHARLEVOIX	Ste-Agnès, p.	0.50
CHICOUTIMI	St-Alexis-de-la-Grande-Baie, v.	8.85
	Tremblay, c. (t)	0.80
	St-Ambroise, p.	0.80
	Taché, c. (t)	1.40
DORCHESTER	St-Anselme, p.	0.05
	Ste-Claire, p.	0.14
	St-Bernard, p.	0.19
FRONTENAC	St-Hilaire-de-Dorset, p.	0.16
	St-Léon-de-Marston, p.	0.18
GASPÉ	Cloridorme, c. (t)	0.25
HULL	Hull-Ouest-West, c. (t)	6.00



Ste-Anne-des-Monts-Gaspé. 1. Ste-Anne-des-Monts; 2. Rivière-au-Renard; 3. Cap-des-Rosiers; 4. Lac à l'Anse-Pleureuse; 5. Gaspé-Matapédia; le Cap d'Espoir.

Ste. Anne des Mont-Gaspé. 1. Ste. Anne des Monts; 2. Rivière au Renard; 3. Cape des Rosiers; 4. Lake at l'Anse Pleureuse; 5. Gaspé-Matapédia; Cape d'Espoir.

COMTÉ — COUNTY	MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	Nature des travaux — Nature of the works	Longueur construite — Length improved
KAMOURASKA.....	Mont-Carmel.....		1.80
	St-Paschal.....		0.55
	St-Bruno-de-Woodbridge.....		1.00
	St-Pacôme, p.....		0.13
	St-Pacôme, v.....		0.17
	St-Eleuthère, p.....		0.98
	St-Joseph-de-Kamouraska, p.....		1.09
	St-Alexandre, p.....		1.55
	St-André.....		1.25
	St-Louis-de-Kamouraska, p.....		0.50
	Kamouraska, v.....		0.19
	St-Denis.....		0.37
	Rivière Ouelle.....		1.83
	Ste-Anne-de-la-Pocatière.....		0.74
	St-Onésime-d'Ixworth, p.....		0.90
	Ste-Hélène, p.....		1.10
	St-Germain, p.....		0.42
L'ISLET.....	St-Jean-Port-Joli, p.....		0.48
	St-Aubert, p.....		0.36
	St-Damase (Ashford canton-township).....		0.60
	Ste-Perpétue, p.....		1.40
	St-Pamphile, p.....		1.80
	St-Marcel (Arago canton-township).....		0.65
	St-Cyrille.....		0.21
	St-Eugène, p.....		0.20
MASKINONGÉ.....	Ste-Louise, p.....		0.60
	Ste-Ursule, p.....		0.39
	St-Didace, p.....		1.94
	St-Paulin, p.....		0.07
MATANE.....	St-Léon, p.....		0.23
	N.-D.-de-l'Assomption-de-McNider, p.....		0.35
MATAPÉDIA.....	St-Moïse, v.....		0.70
	St-Damase, p.....		0.40
PONTIAC.....	Dorion, c. (t).....		8.00
PORTNEUF.....	Montauban-les-Mines, v.....		1.10
	Portneuf, v.....		0.19
	Portneuf, p.....		0.99
	Ste-Christine, p.....		0.33
	St-Gilbert, p.....		0.30
	St-Raymond, p.....		1.35
	St-Rémi-du-Lac-au-Sable.....		1.24
	St-Thuribe, p.....		0.12
	St-Casimir, p.....		0.99

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Longueur améliorée Length improved
QUÉBEC.....	Château-d'Eau, ville (town).....	0.20
RIMOUSKI.....	N.-D.-du-Sacré-Coeur, p.....	1.21
	St-Anaclet, p.....	0.50
	Ste-Blandine, p.....	1.00
	St-Donat, p.....	0.50
	St-Fabien, p.....	4.00
	St-Frs-Xavier-des-Hauteurs, p.....	1.00
	St-Gabriel, p.....	3.00
	St-Germain, p.....	2.00
	St-Mathieu, p.....	0.70
	St-Narcisse, p.....	0.40
	St-Valérien, p.....	1.80
ST-AURICE.....	St-Boniface, p.....	0.27
	St-Etienne-des-Grès, p.....	0.43
	Trois-Rivières, p.....	2.41
TÉMISCAMINGUE.....	St-Placide, p.....	0.75
	St-Isidore-Laverlochère, c. (t).....	0.66
	St-Eugène-de-Guiguès, c. (t).....	0.40
	N.-D.-des-Quinze, p.....	2.06
	St-Louis-de-Nédelec.....	1.31
	Guérin, p.....	2.87
	N.-D.-de-Lourdes-de-Lorrainville.....	0.30
	St-Edouard-de-Fabre, p.....	0.20
	St-Bruno-de-Guigues.....	1.54
	Duhamel-Ouest.....	1.00
TÉMISCOUATA.....	Bégon, c. (t).....	3.53
	N.-D.-des-Sept-Douleurs, p.....	0.50
	St-Antoin, p.....	2.50
	St-Arsène, p.....	1.00
	St-Clément, p.....	1.00
	St-David-d'Escourt, p.....	1.00
	St-Eloi, p.....	0.87
	St-Epiphan, p.....	2.00
	Ste-Françoise, p.....	0.70
	St-Georges-de-Cacouna, p.....	1.00
	St-Jean-Bte-de-l'Ile-Verte, p.....	2.00
	St-Joseph-de-la-Rivière-Bleue, p.....	0.50
	St-Modeste, p.....	1.57
	Rivière-du-Loup, p.....	1.00
	St-Paul-de-la-Croix, p.....	1.50
	Ste-Rose-du-Dégel, p.....	1.00
LONGUEUR TOTALE AMÉLIORÉE } TOTAL LENGTH IMPROVED }		123.36 { milles miles

CHAPITRE XIII

PONTS ET PONCEAUX

Liste des ponts et ponceaux construits en 1928 moyennant des subventions spéciales.

p—paroisse; v—village; c—canton.

Les dimensions sont indiquées en pieds

CHAPTER XIII

BRIDGES AND CULVERTS

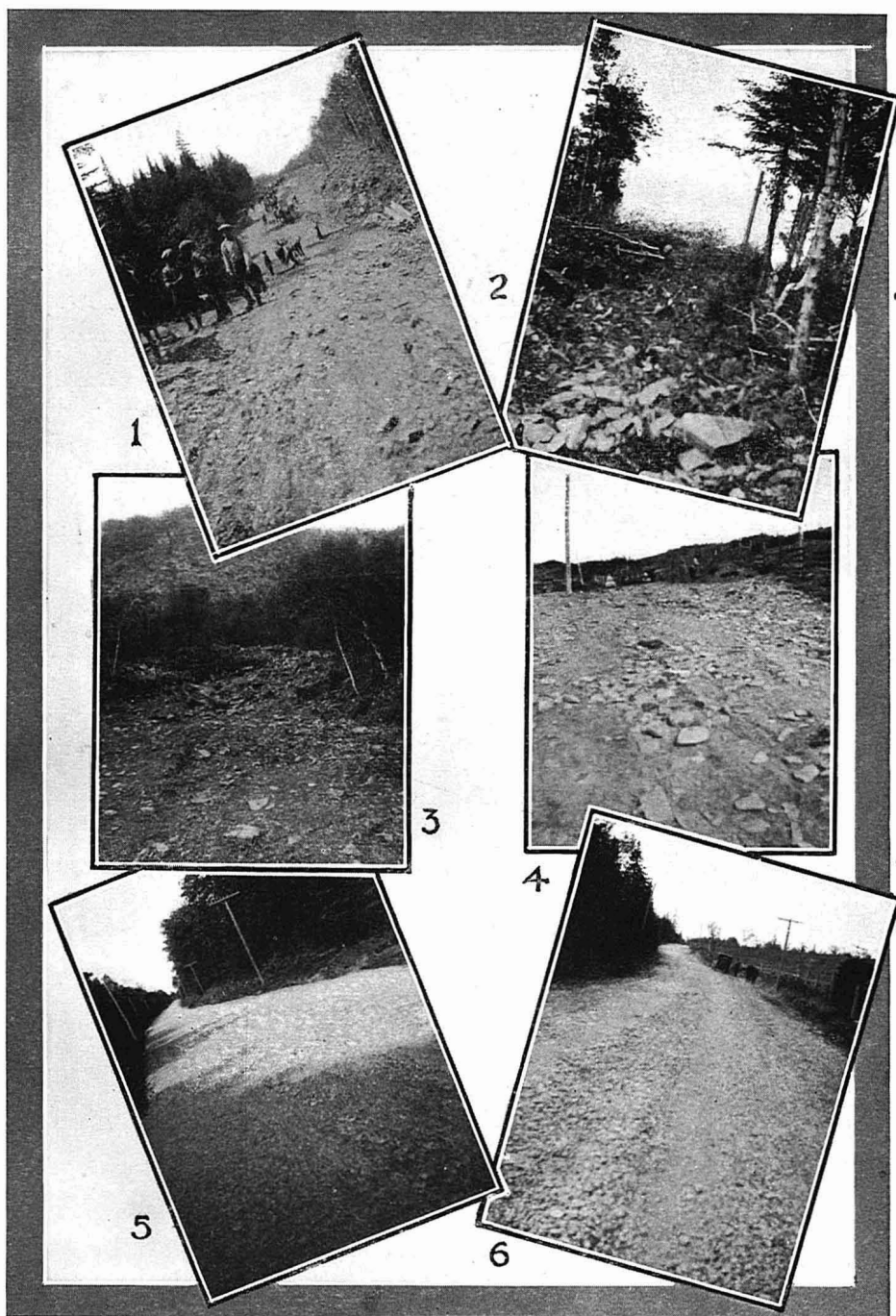
List of bridges and culverts built during 1928 with special subsidies.

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.	Stanford, c. (t).....	Bois—Wood	6' x 6' x 19'
	Stanford, c. (t).....	Bois—Wood	4' x 6' x 21'
	St-Albert-de-Warwick, p.	Bois—Wood	10' x 4' x 24'
	St-Christophe.....	Tuyau, acier—Steel pipe	36'' x 32'
	St-Christophe.....	Tuyau, acier—Steel pipe	24'' x 30'
	St-Norbert, p.....	Bois—Wood	6' x 6' x 24'
	Warwick, c.(t).....	Bois—Wood	12' x 5' x 22'
BROME.....	Brome, c. (t).....	Bois—Wood	16' x 6' x 22'
CHICOUTIMI....	St-Honoré, p.....	Tuyau—Pipe	28' x 24''
	St-Fulgence, p.....	Tuyau—Pipe	28' x 24''
	St-Ambroise.....	Bois—Wood	16' x 7' x 26'
	St-Ambroise.....	Bois—Wood	16' x 7' x 26'
	Chicoutimi, c. (t).....	Bois—Wood	7' x 7' x 36'
	Chicoutimi, c. (t).....	Bois—Wood	4' x 4' x 42'
	Chicoutimi, c. (t).....	Bois—Wood	4' x 4' x 18'
	Chicoutimi, c. (t).....	Tuyau—Pipe	24' x 21''
	Chicoutimi, c. (t).....	Tuyau—Pipe	46' x 36''
	Chicoutimi, c. (t).....	Tuyau—Pipe	32' x 18''
	Bagot, part. N.O.—N.W.		
	part, c. (t).....	Tuyau—Pipe	26' x 24''
	Bagot, part. N.O.—N.W.		
	part, c. (t).....	Tuyau—Pipe	30' x 24''
	Bagot, part. N.O.—N.W.		
	part, c. (t).....	Tuyau—Pipe	42' x 18''
	Bagot, part. N.O.—N.W.		
	part, c. (t).....	Tuyau—Pipe	30' x 18''
	Bagot, part. N.O.—N.W.		
	part, c. (t).....	Tuyau—Pipe	26' x 15''
	Grande-Baie, v.....	Bois—Wood	2' x 2' x 28'
COMPTON.....	Westbury, c. (t).....	Bois—Wood	5' x 2' x 36'
	Cookshire, ville (town)...	Bois—Wood	12' x 3' x 26'
	Ste-Edwidge, c. (t).....	Bois—Wood	16' x 24' x 20'

COMTÉ	MUNICIPALITÉ	Nature du pont	Portée, hauteur et largeur
COUNTY	MUNICIPALITY	Nature of the bridge	Span, Height and Width
DRUMMOND	N.-D.-du-Bon-Conseil, p.	Bois—Wood	6' x 4' 6" x 25'
	N.-D.-du-Bon-Conseil, p.	Bois—Wood	5' x 5' x 20'
FRONTENAC	Whitton, c. (t)	Bois—Wood	5' 3" x 5' 3" x 32'
GASPÉ	Chandler, v.	(2) Tuyaux, béton concrete pipes	42" x 70'
	Ste-Adelaïde-de-Pabos	Bois—Wood	16' x 7' x 24'
	Douglstown-Est—East	Bois—Wood	6' x 3' x 28'
	York, c. (t)	Bois—Wood	10' x 8' x 30'
	York, c. (t)	Bois—Wood	10' x 3' x 24'
	York, c. (t)	Bois—Wood	5' x 3' x 24'
LABELLE	Mont-Laurier, v.	Bois—Wood	30' x 24' x 24'
LAC-ST-JEAN	Péribonca	Bois—Wood	11' x 26' x 15'
	Péribonca	Bois—Wood	14' x 26' x 18'
	Péribonca	Bois—Wood	11' x 26' x 10'
	Ste-Croix	Tuyau—Pipe	36' x 24"
	St-Jérôme, p.	Tuyau—Pipe	28' x 15"
	St-Jérôme, p.	Tuyau—Pipe	18' x 18"
	St-Jérôme, p.	Tuyau—Pipe	15' x 26"
	St-Jérôme, p.	Bois—Wood	18' x 5' x 20'
	Normandin, c. (t)	Bois—Wood	4' x 4' x 28'
	Normandin, c. (t)	Bois—Wood	4' x 4' x 28'
	Normandin, c. (t)	Bois—Wood	16' x 6' x 28'
	Normandin, c. (t)	Bois—Wood	16' x 6' x 28'
	Hébertville-Station, v.	Tuyau—Pipe	26' x 20"
	Hébertville, p.	Tuyaux—Pipes (2)	24' x 24"
	St-Louis-de-Chambord, p.	Tuyau—Pipe	28' x 20"
	Ste-Croix, p.	Bois—Wood	4' x 4' x 65'
	Hébertville, p.	Bois—Wood	5' x 4' x 15"
	Hébertville, p.	Bois—Wood	2' x 2' x 27'
	St-Gédéon, p.	Tuyau—Pipe	22' x 18"
	St-Gédéon, v.	Tuyau—Pipe	29' x 18"
	St-Félicien, p.	Bois—Wood	5' x 5' x 26'
	St-Prime, p.	Tuyau—Pipe	24' x 24"
	St-Prime, p.	Tuyau—Pipe	18' x 18"
	St-Prime, p.	Bois—Wood	13' x 55' x 20'
	Ste-Croix, p.	Tuyau—Pipe	30' x 30"
LAPRAIRIE	St-Mathieu, p.	Béton—Concrete	6' x 8' x 24'
	St-Constant, p.	Tuyau—Pipe	18" x 24'
	St-Constant, p.	Tuyau—Pipe	15" x 24'
	Laprairie, p.	Tuyau—Pipe	15" x 28"
MASKINONGÉ	St-Justin, p.	Tuyau, fer—Iron pipe	36" x 90'



STE-ANNE-DES-MONTS-GASPÉ

Vues montrant le chemin en construction et montrant deux sections nouvellement gravellées.

Views showing the road under construction and showing two newly gravelled sections.

COMTÉ	MUNICIPALITÉ	Nature du pont	Portée, hauteur et largeur
COUNTY	MUNICIPALITY	Nature of the bridge	Span, Height and Width
MONTMORENCY	St-Jean-de-Boischatel, v.	Tuyau, tôle—Iron pipe	24' x 30'
	Beaulieu, v. (I.O.)	Bois—Wood	3' x 3' x 32'
NAPIERVILLE	St-Cyprien-de-Léry	Tuyau—Pipe	24' x 24'
	St-Edouard	Bois—Wood	4' x 4' x 24'
NICOLET	St-Jean-Bte-de-Nicolet, p.	Tuyau, tôle—Iron pipe	18' x 20'
	St-Jean-Bte-de-Nicolet, p.	Tuyau, tôle—Iron pipe	18' x 20'
	Ste-Perpétue, p.	Bois—Wood	6' x 4' x 24'
	Ste-Perpétue, p.	Bois—Wood	6' x 4' x 24'
PAPINEAU	Portland, c. (t)	Bois—Wood	125' x 19' x 24'
QUÉBEC	Sillery, p.	Béton—Concrete	10' x 16' x 64'
RICHMOND	Brompton, c. (t)	Tuyau, tôle—Iron pipe	1½' x 1½' x 24'
	Brompton, c. (t)	Tuyau, tôle—Iron pipe	2' x 2' x 24'
	Windsor, c. (t)	(3) Tuyaux, tôle—Iron pipes	1½' x 1½' x 24'
	Windsor, c. (t)	(2) Tuyaux, tôle—Iron pipes	2' x 2' x 26'
	Windsor, c. (t)	Béton—Concrete	13' x 13' x 42'
	Windsor, c. (t)	Bois—Wood	12' x 10' x 30'
	Windsor, c. (t)	Bois—Wood	6' x 4' x 30'
	Cleveland, c. (t)	Tuyau, tôle—Iron pipe	3' x 3' x 30'
	Shipton, c. (t)	(2) Tuyaux, tôle—Iron pipes	2½' x 2½' x 24'
	Shipton, c. (t)	Tuyau, tôle—Iron pipe	3' x 3' x 60'
	Cleveland, c. (t)	Béton—Concrete	1' x 1' x 24'
	St-Frs-Xavier-de- Brompton, p.	Tuyau, tôle—Iron pipe	3' x 3' x 50'
SHERBROOKE	Ascot, c. (t)	Bois—Wood	4' x 3' x 24'
STANSTEAD	Ste-Catherine-de-Hatley, p.	Bois—Wood	50' x 15' x 18'
	Hatley-Nord—North, v.	Tuyau tôle—Iron pipe	2½' x 2½' x 26'
	Hatley-Nord—North, v.	Tuyau, tôle—Iron pipe	1½' x 1½' x 26'
	Stanstead, c. (t)	Bois—Wood	16' x 8' x 24'
ST-HYACINTHE	St-Damase, p.	Béton—Concrete	4' x 5' 6" x 24'
	St-Damase, p.	Béton—Concrete	4' x 5' 6" x 24'
ST-JEAN	N.-D.-du-Mont-Carmel, p.	Tuyau—Pipe	15" x 30'
	Lacadie	Tuyau—Pipe	24" x 23'
TÉMISCAMINGUE	N.-D.-de-Lourdes-de- Lorrainville, p.	Béton et bois—Concrete and wood	14" x 11" x 22"

COMTÉ	MUNICIPALITÉ	Nature du pont	Portée, hauteur et largeur
COUNTY	MUNICIPALITY	Nature of the bridge	Span, Height and Width
TÉMISCOUATA	Sté-Rose-du-Dégelé, p.	Bois—Wood	20' x 20' x 22'
	Whitworth, c. (t)	Bois—Wood	20' x 12' x 22'
TERREBONNE	Sté-Anne-des-Plaines, p.	Béton—Concrete	12' x 12' x 24'
	Sté-Agathe, p.	Bois—Wood	18' x 7' x 20'
WOLFE	Weedon-Centre, v.	Béton—Concrete	12' x 7' x 98'
YAMASKA	St-Bonaventure, p.	Béton—Concrete	5' x 6' x 20'
	St-Pie-de-Guire, p.	Tuyau, béton—Concrete pipe	4' x 30'

NOMBRE TOTAL de ponts et pon-
ceaux construits en 1928.....106

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.

TOTAL NUMBER of bridges and
culverts built during 1928.....106

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

SIGNAUX DE DANGER

ARBRES D'ORNEMENT

AMÉLIORATION DES
HÔTELS

DANGER SIGNS

ORNAMENTAL TREES

HOTEL IMPROVEMENT

CHAPITRE XIV

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

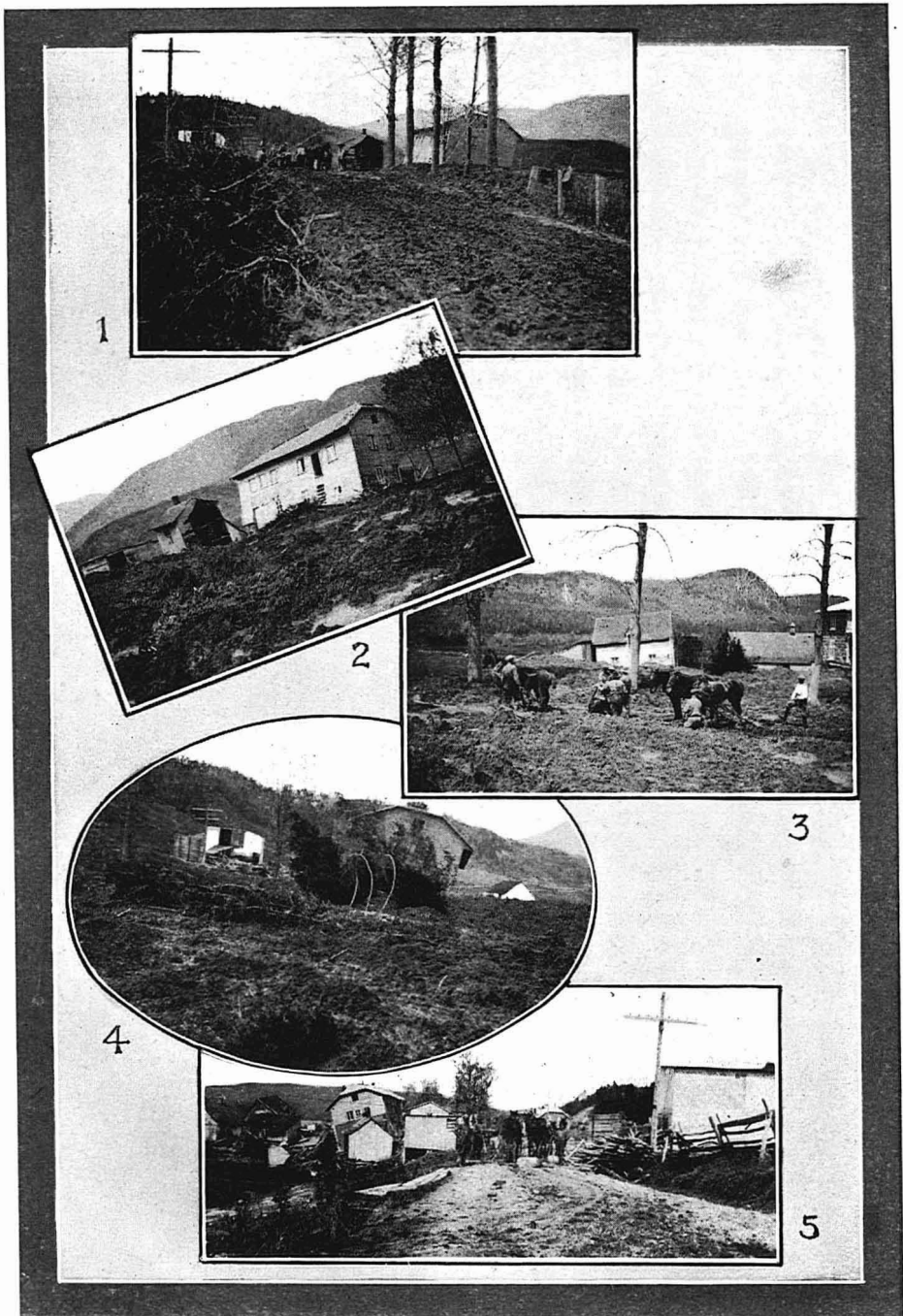
CHAPTER XIV

SYMBOLIC DANGER AND DIRECTION SIGNS POSTED ON MAIN HIGHWAYS SINCE 1924

[illegible]

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	25		
18. Rivière-du-Loup-Edmundston.....			50	43	55	65		12	8	9					65	35											342
19. Trois-Rivières-Grand-Mère.....	2	2	20	20	22	25		2	3	27	11	1			15	5	2		1								148
20. Montréal-Valleyfield...	5	3	11	8	34	34	2	8	8		2			2	22	13	1	1	1								155
21. Joliette-St-Jacques.....	3	1	5	4	4	4	2	1	1		2	5	5	3	7	6											53
22. Sherbrooke-Norton Mills.....			7	7	35	29		2	1			1	1	2	8	4	1		1								99
23. Lévis-Jackman.....	3	4	57	56	54	62	2	24	47	11		2	1	1	78	3									1	376	
24. St-Georges-Lac Frontière.....	8	9	8	9	8	11	2	6	9	7	11	6	3	12	46	17											172
25. St-Vallier-St-Camille..	2	5	4	3	5	3		1		2	1	4		2	16	3											53
26. Lacolle-Knowlton.....	3		15	16	13	13	7	4	4	14	5	14	20	4	20	10	1		1			2					164
27. Montréal-Toronto.....	2	2	18	16	23	34	4	5	6	2	7	4	3	13	6	2		3	1								151
28. Montréal-St-Albans, via Iberville.....			6	5	2	2		1	1	2		3	4	4	10	2	1										43
29. Aylmer-Chapeau.....	1	1	4	4	6	8						1		1	4												30
30. Hull-Maniwaki-Mt. Laurier.....	20	19	17	14	45	45		3	1		10	15	8	10	20	4											231
31. Rimouski-Matapédia...	4	4	26	23	40	36		3	2	9	2	6	4	1	61	44				1	1	1	1				269
32. St-Hyacinthe-Melbourne.....	7	8	4	4	10	11	1		1	1	4	13	12	8	26	11					3		3				127
33. Rawdon-L'Assomption.....	15	14	11	9	7	9		6	7	3	11	9	8	11	29	5											154
34. Victoriaville-Woburn...	8	9	25	24	40	31	3	8	4	4	8	7	8	8	39	37											263
35. Charlemagne-St-Eustache.....			7	6	7	6	2		4	1	2	3	1	2	15	9	1		1								67
36. Beauharnois-St-Jean...	2	2	2	2	6	6	10	4	3	3	12	5	3	13	22	4											99
37. Drummondville-Annville.....	4	4			11	7	2		1	13	4	3	3	5	24	18											99

[illegible]



ST-SIMÉON-GRANDE-BAIE

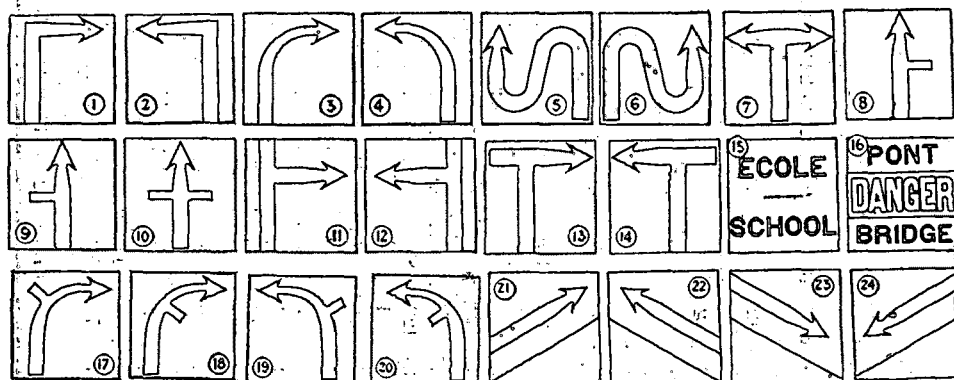
Après les inondations du mois de mai 1928 à
Petit-Saguenay.

After the floods of May, 1928, at Petit Sague-
nay.

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	25	
Cap Santé-St-Raymond	1	1	6	6	5	8	1	2	...	1	3	7	6	3	12	4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	66
St-Basile-Portneuf	...	...	2	2	7	5	...	...	...	...	...	1	1	...	6	1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	25
Grondines-St-Casimir	2	2	...	...	1	1	1	...	...	2	2	5	4	2	2	4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	28
St-Augustin-Lac-St-Joseph	1	...	1	1	4	3	...	1	1	2	3	...	...	3	...	4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	24
Hervey-Jonction	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Grand'Mère	6	6	1	1	9	8	...	2	1	...	6	11	10	6	16	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	83
Berthierville St-Michel-des-Saints	1	1	23	26	54	60	...	...	...	...	5	7	6	5	30	17	...	...	...	...	...	...	...	...	...	235
Beaumont-St-Philémon	...	...	...	...	4	4	3	2	2	2	...	2	2	...	4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	25
Tour de l'Île de Mont-réal	7	7	5	5	2	2	1	3	3	2	...	2	...	1	14	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	54
Tour du L'Île de Jésus	1	2	8	5	5	3	...	5	2	1	1	6	...	4	12	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	55
Matapédia-Gaspé	2	5	21	22	52	55	...	3	1	...	4	8	9	3	123	83	...	...	...	...	...	...	...	...	...	391
Magog-Coaticook	1	1	4	5	8	9	...	1	...	2	3	2	2	3	4	4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	49
Black-Lake-Plessisville	2	2	4	4	2	2	2	2	1	...	5	7	5	5	18	4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	65
Montréal-Beloeil-St-Hyacinthe	2	2	...	...	6	6	2	...	...	4	4	5	4	3	7	3	...	...	...	...	...	...	...	...	...	48
Farnham-Frelighsburg	1	1	...	...	2	2	1	1	...	2	1	4	4	1	4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	24
Laprairie-Hemmingford	...	...	5	5	4	4	1	2	2	4	...	3	...	3	16	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	49
Vaudreuil-Pointe-For-tune	1	2	7	9	4	5	...	1	...	2	2	3	1	1	9	9	...	...	...	...	...	...	...	...	...	56
Valleyfield-Ormstown	1	1	6	5	1	1	1	...	...	4	3	3	3	3	6	6	...	...	...	...	...	...	...	...	...	44
Lachute-St-Agathe	6	6	2	2	34	41	...	...	1	2	3	2	1	...	6	6	...	...	...	...	...	...	...	...	...	112
Lachute-Joliette	2	2	2	2	39	44	...	4	3	...	2	2	1	1	...	11	...	...	...	...	...	...	...	...	...	115
Chemins divers	17	14	29	27	70	60	10	20	9	18	22	30	18	17	78	51	...	...	...	...	...	...	...	...	...	490
Grand Total	337	299	1,192	1,096	1,676	1,676	112	402	344	343	325	450	331	429	2 519	1,078	65	24	58	14	12	23	31	26	1	12,748

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 XV

CHAPTER XV

PLANTATIONS D'ARBRES D'ORNEMENT

PLANTING OF ORNAMENTAL TREES

Liste des municipalités dans les limites
desquelles il a été planté des arbres
en 1928.

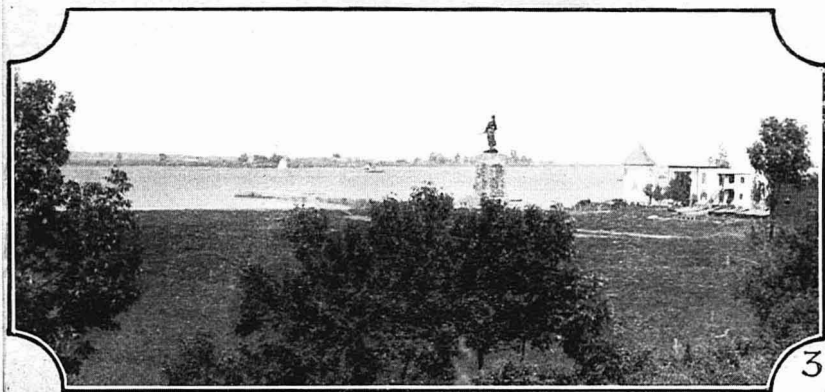
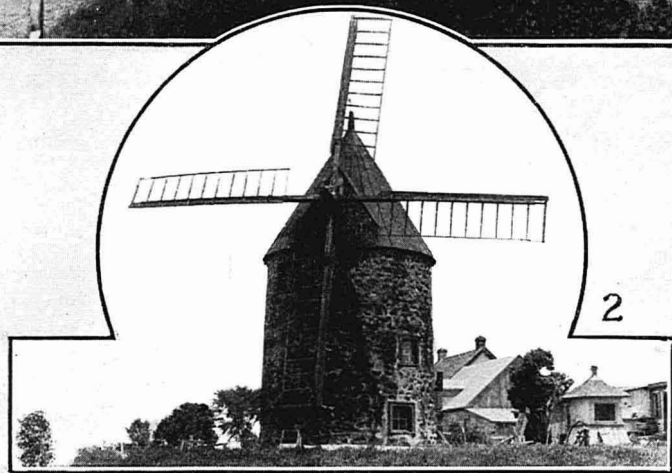
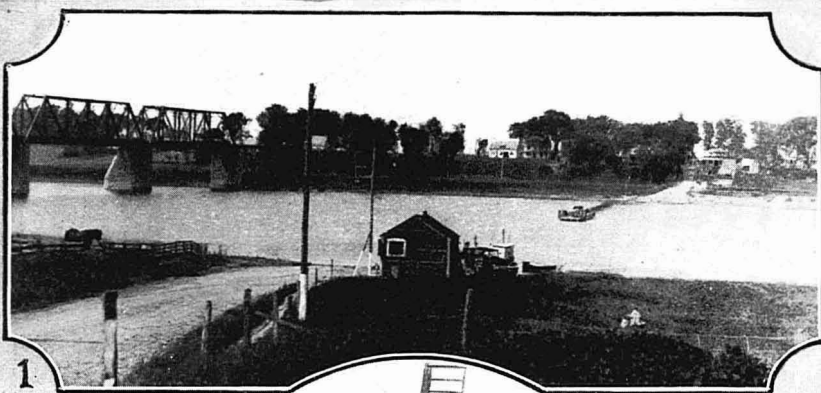
List of municipalities where trees have
been planted in 1928.

COMTÉ	MUNICIPALITÉ	Variété d'arbres	Nombre d'arbres plantés
COUNTY	MUNICIPALITY	Kind of trees	Number of trees planted
MONTREAL-QUEBEC			
PORTNEUF	Pointe-aux-Trembles, p.	Peuplier—Poplar	200
CHAMPLAIN	Ste-Anne-de-la-Pérade, p.	Peuplier—Poplar	315
	Batiscan, p.	Peuplier—Poplar	200
	Batiscan, p.	Érable—Maple	50
	Champlain, p.	Érable—Maple	125
	Champlain, p.	Peuplier—Poplar	296
	Ste-Marthe-du-Cap-de-la-		
	Madéleine	Érable—Maple	50
	Ste-Marthe-du-Cap-de-la-		
	Madéleine	Peuplier—Poplar	109
ST-MAURICE	Pointe-du-Lac, p.	Érable—Maple	40
	Pointe-du-Lac, p.	Peuplier—Poplar	200
	Yamachiché, p.	Peuplier—Poplar	225
	Yamachiche, p.	Érable—Maple	10
MASKINONGÉ	St-Antoine-de-la-Riv.-du-		
	Loup, p.	Érable—Maple	9
	St-Antoine-de-la-Rivière-du-		
	Loup, p.	Peuplier—Poplar	15
	Maskinongé, p.	Peuplier—Poplar	175
	Maskinongé, p.	Érable—Maple	31

LÉVIS-ST-LAMBERT

VERCHÈRES	Verchères, p.	Plaine—Soft Maple	100
	Varenes, p.	Plaine—Soft Maple	130
CHAMBLY	Boucherville, p.	Plaine—Soft Maple	115
	Longueuil, p.	Plaine—Soft Maple	60

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés Number of trees planted
LÉVIS-ST-LAMBERT			
YAMASKA	St-Antoine-de-la-Baie-du- Febvre	Peuplier—Poplar	22
	St-Antoine-de-la-Baie-du-F	Érable—Maple	34
	St-Joseph-de-la-Baie-du- Febvre	Peuplier—Poplar	20
	St-Joseph-de-la-Baie-du- Febvre	Érable—Maple	40
	St-Thomas-de-Pierreville	Érable—Maple	40
	St-François-du-Lac	Peuplier—Poplar	42
	St-François-du-Lac	Ormes—Elm	8
	St-Michel, p	Peuplier—Poplar	160
	St-Michel, p	Orme—Elm	22
BEAUCE-JONCTION-SHERBROOKE			
MÉGANTIC	S.-C.-de-Marie, p	Érable—Maple	882
	Coleraine, c. (t)	Peuplier—Poplar	195
WOLFE	Disraeli, v	Peuplier—Poplar	128
	Disraeli, p	Peuplier—Poplar	341
	Garthby	Peuplier—Poplar	273
	Weedon, c. (t)	Érable—Maple	309
	Weedon, c. (t)	Sapin—Fir	21
	Weedon, c. (t)	Cèdre—Cedar	20
	St-Gérard	Érable—Maple	45
	St-Gérard	Saules—Willow	230
	St-Gérard	Peuplier—Poplar	66
	St-Gérard	Épinette—Spruce	68
	St-Gérard	Sapin—Fir	115
	St-Gérard	Pin—Pine	28
LÉVIS-RIMOUSKI			
TÉMISCOUATA	Rivière-du-Loup, cité (City)	Peuplier—Poplar	100
	Rivière-du-Loup, cité (City)	Orme—Elm	100
BEAUCEVILLE-SHERBROOKE			
SHERBROOKE	Lennoxville, ville (town)	Pommier—Apple tree	10
	Ascot, c. (t)	Peuplier—Poplar	165
	Ascot, c. (t)	Chêne—Oak	96
	Ascot, c. (t)	Pin—Pine	50
	Ascot, c. (t)	Orme—Elm	34
	Ascot, c. (t)	Érable—Maple	10



LÉVIS-ST-LAMBERT

1. Bac à Yamaska; 2. Vieux moulin à vent à Verchères; 3. Le monument de Madeleine de Verchères, à Verchères.

1. Ferry at Yamaska; 2. Old wind-mill at Verchères; 3. Monument to Madeleine de Verchères at Verchères.

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés Number of trees planted
MONTREAL-OTTAWA, via Hull			
PAPINEAU	Plaisance	Orme—Elm.	34
	Plaisance	Érable—Maple	40
	Papineauville, v.	Pommier—Apple tree	135
	Papineauville, v.	Peuplier—Poplar	112
	Ste-Angélique, p.	Pommier—Apple tree	560
	Pointe-Gatineau	Peuplier—Poplar	36
	Templeton Ouest, c. (t)	Peuplier—Poplar	395
	Templeton Est, c. (t)	Peuplier—Poplar	355
	Templeton Est, ptie E. (E. part)	Peuplier—Poplar	150
	Ange-Gardien	Peuplier—Poplar	95
	Ange-Gardien	Érable—Maple	14
	Angers	Peuplier—Poplar	192
	Angers	Érable—Maple	37
	Angers	Orme—Elm.	3
	Masson	Peuplier—Poplar	120
	Masson	Orme—Elm.	53
	Buckingham sud-est (S.O.)	Peuplier—Poplar	111
	Buckingham sud-est (S.O.)	Érable—Maple	12
	Buckingham sud-est	Orme—Elm.	97
	Lochaber—Ouest	Peuplier—Poplar	803
	Lochaber—Ouest	Érable—Maple	493
	Lochaber—Ouest	Orme—Elm.	217
	Thurso, v.	Érable—Maple	139
	Thurso, v.	Orme—Elm.	118
	Lochaber & Gore	Pommier—Apple tree	201
	Lochaber & Gore	Peuplier—Poplar	447
	Plaisance	Peuplier—Poplar	85
	Plaisance	Pommier—Apple tree	378

LÉVIS-SHERBROOKE

MÉGANTIC	Somerset sud, c. (t)	Érable—Maple	113
	Somerset sud, c. (t)	Peuplier—Poplar	792
	Somerset sud, c. (t)	Frêne—Ash	200
	Somerset sud, c. (t)	Cormier—Mountain Ash	50

MONTREAL-MONT-LAURIER

LABELLE	Clyde, c. (t)	Peuplier—Poplar	249
	Clyde, c. (t)	Érable—Maple	137
	Clyde, c. (t)	Orme—Elm.	23
	Clyde, c. (t)	Merisier—Birch	11
	Clyde, c. (t)	Noisetier—Nut tree	11
	Joly, c. (t)	Érable—Maple	10

COMTÉ	MUNICIPALITÉ	Variété d'arbres	Nombre d'arbres plantés
COUNTY	MUNICIPALITY	Kind of trees	Number of trees planted

MONTREAL-MONT-LAURIER

LABELLE	Joly, c. (t)	Orme—Elm	5
	Joly, c. (t)	Merisier—Birch	22
	Joly, c. (t)	Peuplier—Poplar	9
	Marchand, c. (t)	Orme—Elm	280
	Marchand, c. (t)	Peuplier—Poplar	100
	L'Annonciation, v	Orme—Elm	200
	L'Annonciation, v	Peuplier—Poplar	100
	Nominingue, v	Épinette—Spruce	188
	Nominingue, v	Peuplier—Poplar	11
	Loranger, c. (t)	Sapin—Fir	112
	Loranger, c. (t)	Épinette—Spruce	71
	Loranger, c. (t)	Pin—Pine	4
	Loranger, c. (t)	Peuplier—Poplar	40
	Loranger, c. (t)	Orme—Elm	11
	Boyer, c. (t)	Épinette—Spruce	95
	Campbell, c. (t), E	Sapin—Fir	90
	Campbell, c. (t), E	Peuplier—Poplar	98
	Mont Laurier, v	Orme—Elm	266
TERREBONNE	Ste-Agathe, v	Peuplier—Poplar	16
	Ste-Agathe, v	Orme—Elm	16
	Ste-Agathe, p	Peuplier—Poplar	220
	Ste-Agathe, p	Érable—Maple	220
	Ste-Agathe, p	Orme—Elm	220
	Ivry nord, p	Peuplier—Poplar	310
	Ivry nord, p	Érable—Maple	310
	Ivry nord, p	Orme—Elm	310
	Wolfe, c. (t)	Peuplier—Poplar	834
	Wolfe, c. (t)	Érable—Maple	834
	Wolfe, c. (t)	Orme—Elm	835
	Salaberry, c. (t)	Peuplier—Poplar	503
	Salaberry, c. (t)	Érable—Maple	503
	Salaberry, c. (t)	Orme—Elm	504
	St-Jovite, v	Peuplier—Poplar	49
	St-Jovite, v	Érable—Maple	49
	St-Jovite, v	Orme—Elm	49

ST-HYACINTHE-ROUGEMONT

ST-HYACINTHE	N.-D.-de-St-Hyacinthe	Pommier—Apple tree	210
--------------	-----------------------	--------------------	-----

SHERBROOKE-DERBY LINE

COMPTON	Compton, c. (t)	Pin—Pine	14
	Compton, c. (t)	Pommier—Apple tree	14

COMTE	MUNICIPALITÉ	Variété d'arbres	Nombre d'arbres plantés
COUNTY	MUNICIPALITY	Kind of trees	Number of trees planted

SHERBROOKE-DERBY-LINE

COMPTON	Compton, c. (t)	Érable—Maple	14
	Compton, c. (t)	Chêne—Oak	17
	Compton, c. (t)	Peuplier—Poplar	35
STANSTEAD	Hatley, c. (t)	Pin—Pine	211
	Hatley, c. (t)	Saule—Willow	18
	Hatley, c. (t)	Chêne—Oak	51
	Hatley, c. (t)	Orme—Elm	18
	Hatley, c. (t)	Pommier—Apple tree	298
	Hatley, c. (t)	Érable—Maple	55
	Hatley, c. (t)	Peuplier—Poplar	111
	Hatley Ouest, c. (t)	Pin—Pine	376
	Hatley Ouest, c. (t)	Pommier—Apple tree	333
	Hatley Ouest, c. (t)	Peuplier—Poplar	47
	Hatley Ouest, c. (t)	Érable—Maple	34
	Hatley Ouest, c. (t)	Chêne—Oak	21
	Stanstead, c. (t)	Pin—Pine	51
	Stanstead, c. (t)	Érable—Maple	85
	Stanstead, c. (t)	Peuplier—Poplar	227
	Stanstead, c. (t)	Chêne—Oak	54

QUÉBEC-ST-SIMÉON

QUÉBEC	Giffard, v.	Peuplier—Poplar	67
	Beauport, ville (town)	Peuplier—Poplar	221
	Beauport-Est, v.	Peuplier—Poplar	59
	St-Louis-de-Courville	Peuplier—Poplar	10
MONTMORENCY	St-Jean-de-Boischatel, v.	Érable—Maple	50
	L'Ange-Gardien, p.	Érable—Maple	100

RICHMOND-YAMASKA

DRUMMOND	L'Avenir, p.	Érable—Maple	135
	L'Avenir, p.	Orme—Elm	17

IBERVILLE-ST. ALBANS

IBERVILLE	St-Athanasé	Peuplier—Poplar	1,418
	Ste-Anne-de-Sabrevois	Peuplier—Poplar	1,600

COMTE	MUNICIPALITÉ	Variété d'arbres	Nombre d'arbres plantés
COUNTY	MUNICIPALITY	Kind of trees	Number of trees planted

ST-HYACINTHE-MELBOURNE

BAGOT	St-Dominique, p	Érable—Maple	45
	St-Dominique, p	Orme—Elm	25
	St-Dominique, p	Tremble—Aspen	5
	Ste-Christine, p	Érable—Maple	52
	Ste-Christine, p	Orme—Elm	20
	Ste-Christine, p	Tremble—Aspen	8

VICTORIAVILLE-WOBURN

WOLFE	Ham-Nord	Érable—Maple	150
	Garthby	Érable—Maple	122
	Garthby	Saule—Willow	138
	Garthby	Hêtre—Beech	15
	Garthby	Epinette—Spruce	12
	Garthby	Peuplier—Poplar	15

DRUMMONDVILLE-ANNAVILLE

DRUMMOND	N.-D.-du-Bon-Conseil, p	Érable—Maple	73
	N.-D.-du-Bon-Conseil, p	Plaine—Soft Maple	47
	N.-D.-du-Bon-Conseil, p	Orme—Elm	119

MARIEVILLE-COWANSVILLE

ROUVILLE	Ste-Marie-de-Monnoir, p	Peuplier—Poplar	479
	Ste-Marie-de-Monnoir, p	Pommier—Apple tree	128
	Ste-Angèle, p	Pommier—Apple tree	245
	St-Angèle, p	Peuplier—Poplar	534

IBERVILLE	St-Grégoire, p	Pommier—Apple tree	153
	Ste-Brigide, p	Pommier—Apple tree	1,473
	Ste-Brigide, p	Peuplier—Poplar	554

MISSISQUOI	Farnham Ouest, c. (t)	Peuplier—Poplar	927
	Farnham Ouest, c. (t)	Pommier—Apple tree	798
	Farnham ville, (town)	Peuplier—Poplar	72
	Dunham, c. (t)	Peuplier—Poplar	241
	Dunham, c. (t)	Pommier—Apple tree	1,084
	Cowansville, v	Pommier—Apple tree	121
	Cowansville, v	Peuplier—Poplar	1

BROME	Farnham Est, c. (t)	Peuplier—Poplar	93
	Farnham Est, c. (t)	Pommier—Apple tree	325

COMTE	MUNICIPALITÉ	Variété d'arbres	Nombre d'arbres plantés
COUNTY	MUNICIPALITY	Kind of trees	Number of trees planted
JOLIETTE-BERTHIER			
BERTHIER.....	Berthier, p.....	Orme—Elm.....	8
	Berthier, p.....	Frêne—Ash.....	2
	Berthier, p.....	Peuplier—Poplar.....	735
	Berthier, p.....	Érable—Maple.....	243
JOLIETTE.....	St-Thomas, p.....	Peuplier—Poplar.....	437
	St-Thomas, p.....	Érable—Maple.....	276
	St-Thomas, p.....	Pommier—Apple tree..	299
	St-Charles-Borromée, p.....	Peuplier—Poplar.....	101
	St-Charles-Borromée, p.....	Érable—Maple.....	95
	St-Charles-Borromée, p.....	Pommier—Apple tree..	28

BLACK LAKE-PLESSISVILLE

MÉGANTIC.....	Halifax nord, c. (t).....	Érable—Maple.....	93
---------------	---------------------------	-------------------	----

CHEMINS SECONDAIRES**SECONDARY HIGHWAYS**

BELLECHASSE.....	St-Charles, p.....	Peuplier—Poplar.....	225
	St-Charles, v.....	Peuplier—Poplar.....	75
PORTNEUF.....	Grondines, p.....	Érable—Maple.....	100
	St-Casimir Est.....	Érable—Maple.....	100
	St-Casimir, v.....	Peuplier—Poplar.....	100
	St-Ubald, p.....	Érable—Maple.....	110
	St-Ubald, v.....	Tremble—Aspen.....	100
	St-Marc-des-Carières, v.....	Érable—Maple.....	200
	Les Ecureuils, p.....	Peuplier—Poplar.....	200
	Deschambault, p.....	Érable—Maple.....	200
	Cap-Santé, p.....	Érable—Maple.....	100
	Portneuf, v.....	Érable—Maple.....	30
	Portneuf, p.....	Peuplier—Poplar.....	20
	St-Basile, p.....	Érable—Maple.....	100
	St-Basile, p.....	Peuplier—Poplar.....	200
	Ste-Jeanne-de-Neuville.....	Peuplier—Poplar.....	150
	Ste-Jeanne-de-Neuville.....	Érable—Maple.....	100
	Pont-Rouge, v.....	Érable—Maple.....	100
	Pont-Rouge, v.....	Peuplier—Poplar.....	100

COMTE	MUNICIPALITÉ	Variété d'arbres	Nombre d'arbres plantés
COUNTY	MUNICIPALITY	Kind of trees	Number of trees planted
QUÉBEC.....	Ancienne-Lorette.....	Érable—Maple.....	275
	Ancienne-Lorette.....	Érable—Maple.....	75
	St-Dunstan-du-Lac-Beauport.....	Bouleaux—White Birch.....	107
	N.-D.-des-Laurentides, p.....	Péuplier—Poplar.....	243
	N.-D.-des-Laurentides, p.....	Érable—Maple.....	307
	N.-D.-des-Laurentides, p.....	Bouleau—White Birch.....	21
	Charlesbourg, v.....	Érable—Maple.....	100
	Loretteville, v.....	Érable—Maple.....	100
	Petite-Rivière.....	Érable—Maple.....	180
	Ste-Foy, p.....	Érable—Maple.....	96
	St-Ambroise, p.....	Érable—Maple.....	137

MUNICIPALITY—QUÉBEC

MUNICIPALITY—QUÉBEC

MUNICIPALITY—QUÉBEC

1001	.....	.....	.....
1002	.....	.....	.....
1003	.....	.....	.....
1004	.....	.....	.....
1005	.....	.....	.....
1006	.....	.....	.....
1007	.....	.....	.....
1008	.....	.....	.....
1009	.....	.....	.....
1010	.....	.....	.....
1011	.....	.....	.....
1012	.....	.....	.....
1013	.....	.....	.....
1014	.....	.....	.....
1015	.....	.....	.....
1016	.....	.....	.....
1017	.....	.....	.....
1018	.....	.....	.....
1019	.....	.....	.....
1020	.....	.....	.....



**Tour de l'île de Montréal
Près de Beaconsfield**

**Around the Island of Montreal
Near Beaconsfield**

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

Summary of trees planted since 1922 on main and secondary highways

ROUTE	Année	Nombre	Total
HIGHWAY	Year	Number	Total
Montréal-Québec	1922-23	5,336	
	1924	11,548	
	1925	7,905	
	1926	3,079	
	1927	2,927	
	1928	2,050	
			32,845
Lévis-St-Lambert	1927	16,686	
	1928	793	
			17,479
Beauce-Jonction-Sherbrooke	1928	2,721	2,721
Lévis-Rimouski	1926	5,115	
	1927	9,507	
	1928	200	14,822
Beauceville-Sherbrooke	1928	365	365
Montréal-Ottawa via Hull	1926	2,077	
	1927	6,018	
	1928	5,432	
			13,527
Lévis-Sherbrooke	1927	2,026	
	1928	1,155	
			3,181
Montréal-Mont-Laurier	1925	1,139	
	1926	2,702	
	1927	5,919	
	1928	7,825	
			17,585
St-Hyacinthe-Rougemont	1927	2,095	
	1928	210	
			2,305
Sherbrooke-Derby Line	1927	1,180	
	1928	1,984	
			3,164
Québec-St-Siméon	1927	391	
	1928	507	
			898
Richmond-Yamaska	1927	131	
	1928	152	
			283

ROUTE	Année	Nombre	Total
HIGHWAY	Year	Number	Total
Iberville-St. Albans.....	1928	3,018	3,018
St-Hyacinthe-Melbourne.....	1925	385	
	1927	135	
	1928	155	
			675
Victoriaville-Woburn.....	1928	452	452
Drummondville-Annaville.....	1927	215	
	1928	239	
			454
Marieville-Cowansville.....	1928	7,238	7,238
Joliette-Berthier.....	1928	2,424	2,424
Black-Lake-Plessisville.....	1928	93	93
Edouard VII.....	1924	1,468	
	1925	5,628	
			7,096
Montréal-Rouse's Point via St-Jean.....	1924	1,995	
Montréal-Valleyfield.....	1924	353	
Montréal-Toronto.....	1924	1,043	
	1927	1,455	
			4,846
Montréal-Sherbrooke.....	1926	4,514	
	1927	284	
			4,798
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-Jackman.....	1927	2,330	2,330

CHEMINS SECONDAIRES—SECONDARY HIGHWAYS

ABITIBI.....	1927	50	50
BELLECHASSE.....	1928	300	300
NAPIERVILLE.....	1927	1,076	1,076
PORTNEUF.....	1927	1,033	
	1928	2,010	
			3,043
QUÉBEC.....	1927	1,975	
	1928	1,641	
			3,616
TOTAL.....			161,521

SOMMAIRE DES DIFFÉRENTES VARIÉTÉS D'ARBRES

SUMMARY OF THE VARIOUS KINDS OF TREES

VARIÉTÉ KIND OF TREES	Année—Year						Total
	1922-23	1924	1925	1926	1927	1928	
Érable—Maple	1,496	3,060	1,264	3,059	12,908	8,408	30,195
Peuplier—Poplar	1,382	7,524	4,958	6,895	21,719	18,896	61,374
Orme—Elm	150	5,161	3,216	2,112	4,037	3,612	18,288
Tilleul—Bass-Wood		348		48	244		640
Merisier—Birch		83	84	12	273	33	485
Hêtre—Beech		13		12	156	15	196
Pin—Pine	936	16	7		286	734	1,979
Frêne—Ash	304	94	157	185	1,097	202	2,039
Aune—Alder	25	4					29
Bouleau—White-Birch	153	84	3	16	4,067	128	4,451
Chêne—Oak		15			101	239	355
Noyer—Butter-Nut		3					3
Sorbier—Mountain-Ash	83		77		737	50	947
Pommier—Apple-tree			5,191	5,148	13,562	6,793	30,694
Mélèze—Tamarak	807	2	100		400		1,309
Liard—Cotton-Wood					35		35
Tremble—Aspen					5,538	113	5,651
Ostryer—Iron-Wood					257		257
Plaine—Soft-Maple					773	452	1,225
Cèdre—Cedar					20	20	40
Prunier—Canada-Plum					109		109
Acacia—Acacia					41		41
Saule—Willow					10	386	396
Epinette—Spruce						434	434
Sapin—Fir						338	338
Noisetier—Nut-trees						11	11
Total	5,336	16,407	15,057	17,487	66,370	40,864	161,521

CHAPITRE XVI

CHAPTER XVI

LISTE DES HÔTELS VISITÉS DU
15 NOVEMBRE 1927
AU 10 DÉCEMBRE 1928

LIST OF HOTELS VISITED FROM
THE 15th NOVEMBER 1927
TO THE 10th DECEMBER 1928

Nom de l'hôtel	Nom du propriétaire	Endroit	Date de la visite
Name of Hotel	Name of proprietor	Place	Date of the visit
Du Peuple	F. de-Sales Gervais	Contrecoeur	7 déc.—Dec.
Père Lustucru	Nap. Gagnon	Manseau	22 mai—May
Lemay	E. Lemay	Lotbinière	4 juin—June
Windsor	Eug. Baril	Ste-Sophie-de-Levrard	6 juin—June
Denoncourt	M. Denoncourt	Ste-Angèle-de-Laval	8 juin—June
Thibaudeau	E. Thibaudeau	Ste-Angèle-de-Laval	8 juin—June
St-Pierre	Mde J. Lebœuf	St-Pierre-les-Becquets	8 juin—June
Château Bellevue	Mde A. Lessard	St-Joseph	13 juin—June
Bienvenue	C. Allen	St-Zacharie	14 juin—June
Dupuis	N. Dupuis	St-Sulpice	28 juin—June
Windsor	J.-T. Belland	Louiseville	28 juin—June
Au Bon Gîte Canadien	Marc Drouin	St-Sauveur-des-Monts	1 juillet—July
Godar	Joseph Godar	Nominingue	4 juillet—July
Léo Forget	Léo Forget	Ste-Lucie-de-Doncaster	5 juillet—July
Des Lacs	Joseph Dufour	Val Barrette	6 juillet—July
New American	Arthur Gobeil	Drummondville	13 juillet—July
Central	Précourt-E. Gue-		
	vremont	Pierreville	15 juillet—July
Central	J.-Z. Beaudet	St-Jean-Deschaillons	15 juillet—July
La Maison Blanche	A. Marin	Ste-Adèle	4 août—August
Château Windsor	J.-E. Champagne	Joliette	5 août—August
Joliette	J.-A. Leveillé et		
	J.-E. Chaput	Joliette	5 août—August
Disraeli	J.-G. Breton	Disraeli	10 août—August
Touristes	G. Dumas	St-Jean-Port-Joli	16 août—August
Central	F. Lévesque	Ste-Anne-des-Monts	16 août—August
Tremblay	Mde Michel Trem-		
	blay	Ste-Félicité	20 août—August
Chatigny	Frank Chatigny	Matane	21 août—August
Talbot	Joseph Talbot	Rivière Blanche	22 août—August
Gendron	M. Gendron	St-Ulric	22 août—August
Dominion	G.-R. Pérusse	Acton Vale	22 août—August
Royal	Mde A. Carrier	St-Moise	24 août—August
National	Ludger Caron	Ile-Verte	28 août—August
Central	J.-P. Fréchette	Rivière Bleue	28 août—August
Beaurivage	Ovide April	N.-D.-du-Portage	30 août—August
Laurentine	Aug. Alexandre	Rivière Ouelle	10 sept.—Sept.
Central	Raoul Vézina	St-Agapit	30 sept.—Sept.
Lakeview	Arthur Grenier	St-Zotique	4 oct.—Oct.

Nom de l'hôtel	Nom du propriétaire	Endroit	Date de la visite
Name of Hotel	Name of proprietor	Place	Date of the visit
Fleurent.....	Nap. Fleurent....	St-Canut.....	5 oct.—Oct.
Manoir.....	Mde J.-H. St-Cerny.....	Verchères.....	7 oct.—Oct.
De la Station.....	M. Mercure.....	Plessisville.....	8 oct.—Oct.
Martin.....	M. A. Martin.....	Abbottsford.....	16 oct.—Oct.
Commercial.....	C.-E. Deschamps.....	Montebello.....	17 oct.—Oct.
York House.....	E. Milivay.....	Calumet.....	18 oct.—Oct.
Desrochers.....	R. Desrochers.....	Amos.....	28 oct.—Oct.
Radio.....	R. Falardeau.....	Rouyn.....	31 oct.—Oct.
Paquet.....	Jos. Paquet.....	La Sarre.....	3 nov.—Nov.
Macamic.....	Madame J.-M.-P. Boucher.....	Macamic.....	4 nov.—Nov.
Barraute.....	Ulric Méhan.....	Barraute.....	6 nov.—Nov.
Bellevue.....	Jos. Desbiens.....	Chicoutimi.....	10 nov.—Nov.
Chicoutimi.....	Aristide Desbiens.....	Chicoutimi.....	11 nov.—Nov.
Commercial.....	Ferd. Harberg.....	Chicoutimi.....	13 nov.—Nov.
Gauthier.....	Fr. Gauthier.....	Chicoutimi.....	14 nov.—Nov.
Queens.....	J. Deslauriers.....	Lac Mégantic.....	14 nov.—Nov.
Goulet.....	François Goulet.....	Courcelles.....	14 nov.—Nov.
Central.....	Henry Morin.....	Lambton.....	14 nov.—Nov.
Morissette.....	P. Morissette.....	Chicoutimi.....	15 nov.—Nov.
Caron.....	P. Caron.....	Kénogami.....	16 nov.—Nov.
Kénogami.....	O. Desjardins.....	Kénogami.....	19 nov.—Nov.
Lavoie.....	Mde A. Lavoie.....	Jonquière.....	21 nov.—Nov.
Duperré.....	J.-E. Duperré.....	Jonquière.....	22 nov.—Nov.
Jonquière.....	Fr. Lapointe.....	Jonquière.....	23 nov.—Nov.
Central.....	Ed. Langevin.....	Jonquière.....	24 nov.—Nov.
Mountain View Inn.....	J.-A. Dufour.....	St-Faustin.....	6 déc.—Dec.
Bellevue.....	W. Morin.....	Ste-Agathe-des-Monts.....	10 déc.—Dec.
Relais des Laurentides.....	S. Dufour.....	St-Jovite.....	10 déc.—Dec.

Total..... 65 Hôtels

**RECENSEMENT DE
LA CIRCULATION**

TRAFFIC CENSUS

CHAPITRE XVII

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION

1928

CIRCULATIONS COMPARÉES

1927-1928

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 1928	
	1927	1928	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Autos de tourisme de Québec	578 soit 57.5%	647 soit 57.7%	11.9%	0.2%
Autos des autres provinces	73 " 7.3%	89 " 8.0%	21.9%	0.7%
Autos des Etats-Unis	142 " 14.1%	168 " 14.9%	18.3%	0.8%
Autobus	11 " 1.1%	11 " 0.9%	0.0%	-0.2%
Camions légers	41 " 4.1%	36 " 3.2%	-12.2%	-0.9%
Camions lourds	35 " 3.4%	54 " 4.8%	54.3%	1.4%
Motocyclettes	8 " 0.8%	7 " 0.7%	-12.5%	-0.1%
Voitures à un cheval	101 " 10.0%	94 " 8.4%	-6.9%	-1.6%
Voitures à deux chevaux	17 " 1.7%	15 " 1.4%	-11.8%	-0.3%
	1006 soit 100.0%	1121 soit 100.0%	11.4%	

CHAPTER XVII TRAFFIC CENSUS

1928

COMPARED TRAFFIC

1927-1928

PROVINCIAL AND REGIONAL HIGHWAYS

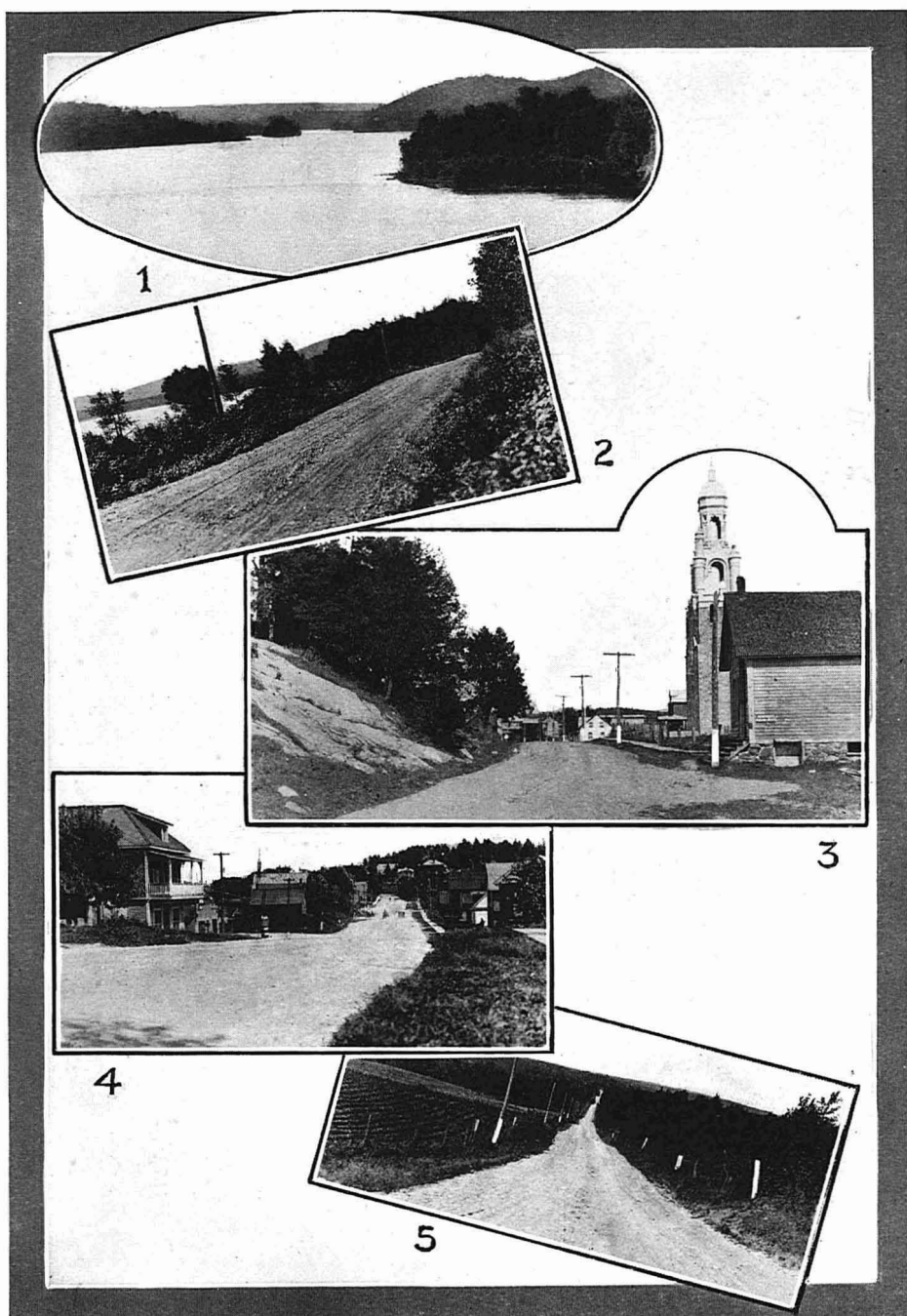
All kinds of vehicles compared with total traffic				
KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1928	
	1927	1928	Absolute	As regards total traffic
Touring cars, Quebec.....	578 or 57.5%	647 or 57.7%	11.9%	0.2%
Touring cars, other provinces.....	73 " 7.3%	89 " 8.0%	21.9%	0.7%
Touring cars, United States.....	142 " 14.1%	168 " 14.9%	18.3%	0.8%
Autobuses.....	11 " 1.1%	11 " 0.9%	0.0%	-0.2%
Light trucks.....	41 " 4.1%	36 " 3.2%	-12.2%	-0.9%
Heavy trucks.....	35 " 3.4%	54 " 4.8%	54.3%	1.4%
Motorcycles.....	8 " 0.8%	7 " 0.7%	-12.5%	-0.1%
One-horse carts.....	101 " 10.0%	94 " 8.4%	-6.9%	-1.6%
Two-horse carts.....	17 " 1.7%	15 " 1.4%	-11.8%	-0.3%
	1006 or 100.0%	1121 or 100.0%	11.4%	

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 1928	
	1927	1928	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Autos de tourisme (toute provenance).....	793 soit 78.8%	904 soit 80.7%	14.0%	1.9%
Autobus, camions, motocyclettes.....	95 " 9.5%	108 " 9.6%	13.7%	0.1%
Véhicules à traction animale.....	118 " 11.7%	109 " 9.7%	— 7.6%	—2.0%
	1006 soit 100.0%	1121 soit 100.0%	11.4%	

Composition de la circulation lourde

GENRES DE VÉHICULES	Circulation moyenne par jour		Augmentation ou diminution en 1928	
	1927	1928	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Autobus.....	11 soit 23.9%	11 soit 16.9%	0.0%	—7.0%
Camions lourds.....	35 " 76.1%	54 " 83.1%	54.3%	—7.0%
	46 soit 100.0%	65 soit 100.0%	41.3%	



HULL-MANIWAKI-MONT-LAURIER

1. Le lac Gatineau; 2. La route près du lac Castor; 3. Bouchette; 4. Maniwaki; 5. La route à Ste-Famille-d'Aumond.

1. Lake Gatineau; 2. The highway near Lake Castor; 3. Bouchette; 4. Maniwaki; 5. The highway at Ste. Famille d'Aumond.

Touring cars, other motor vehicles and horse-drawn vehicles, compared with total traffic

KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1928	
	1927	1928	Absolute	As regards total traffic
Touring cars (all registrations)	793 or 78.8%	904 or 80.7%	14.0%	1.9%
Autobuses, trucks, motorcycles	95 " 9.5%	108 " 9.6%	13.7%	0.1%
Horse-drawn vehicles	118 " 11.7%	109 " 9.7%	—7.6%	—2.0%
	1006 or 100.0%	1121 or 100.0%	11.4%	

Heavy Traffic

KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1928	
	1927	1928	Absolute	As regards total traffic
Autobuses	11 or 23.9%	11 or 16.9%	0.0%	—7.0%
Heavy trucks	35 " 76.1%	54 " 83.1%	54.3%	—7.0%
	46 or 100.0%	65 or 100.0%	41.3%	

Provenance des véhicules en regard de la circulation totale:

GENRES DE VÉHICULES	Circulation moyenne par jour		Augmentation ou diminution en 1928	
	1927	1928	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Véhicules de Québec.....	791 soit 78.6%	864 soit 77.1%	9.2%	1.5%
Véhicules des autres provinces.....	73 " 7.3%	89 " 7.9%	21.9%	0.6%
Véhicules des Etats-Unis.....	142 " 14.1%	168 " 15.0%	18.3%	0.9%
	1006 soit 100.0%	1121 soit 100.0%	11.4%	

Provenance des automobiles de tourisme

GENRES DE VÉHICULES	Circulation moyenne par jour		Augmentation ou diminution en 1928	
	1927	1928	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Québec.....	578 soit 72.9%	647 soit 71.6%	11.9%	1.3%
Autres provinces.....	73 " 9.2%	89 " 9.8%	21.9%	0.6%
Etats-Unis.....	142 " 17.9%	168 " 18.6%	18.3%	0.7%
	793 soit 100.0%	904 soit 100.0%	14.0%	

Registration of all vehicles as compared with total traffic

KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1928	
	1927	1928	Absolute	As regards total traffic
Vehicles from Quebec.....	791 or 78.6%	864 or 77.1%	9.2%	1.5%
Vehicles from other Provinces.....	73 " 7.3%	89 " 7.9%	21.9%	0.6%
Vehicles from the United States.....	142 " 14.1%	168 " 15.0%	18.3%	0.9%
	1006 or 100.0%	1121 or 100.0%	11.4%	

Registration of Touring Cars

KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1928	
	1927	1928	Absolute	As regards total traffic
Quebec.....	578 or 72.9%	647 or 71.6%	11.9%	1.3%
Other Provinces.....	73 " 9.2%	89 " 9.8%	21.9%	0.6%
United States.....	142 " 17.9%	168 " 18.6%	18.3%	0.7%
	793 or 100.0%	904 or 100.0%	14.0%	

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

GENRES DE VÉHICULES	Circulation moyenne par jour		Augmentation ou diminution en 1928	
	1927	1928	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Véhicules automobiles de tous genres.....	888 soit 88.2%	1012 soit 90.3%	14.0%	2.1%
Véhicules à traction animale.....	118 " 11.8%	109 " 9.7%	— 7.6%	— 2.1%
	1006 soit 100.0%	1121 soit 100.0%	11.4%	

Circulation légère et circulation lourde en regard de la circulation totale

GENRES DE VÉHICULES	Circulation moyenne par jour		Augmentation ou diminution en 1928	
	1927	1928	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Circulation légère.....	960 soit 95.4%	1056 soit 94.2%	10.0%	1.2%
Circulation lourde (autobus et camions lourds).....	46 " 4.6%	65 " 5.8%	41.3%	1.2%
	1006 " 100.0%	1121 soit 100.0%	11.4%	

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

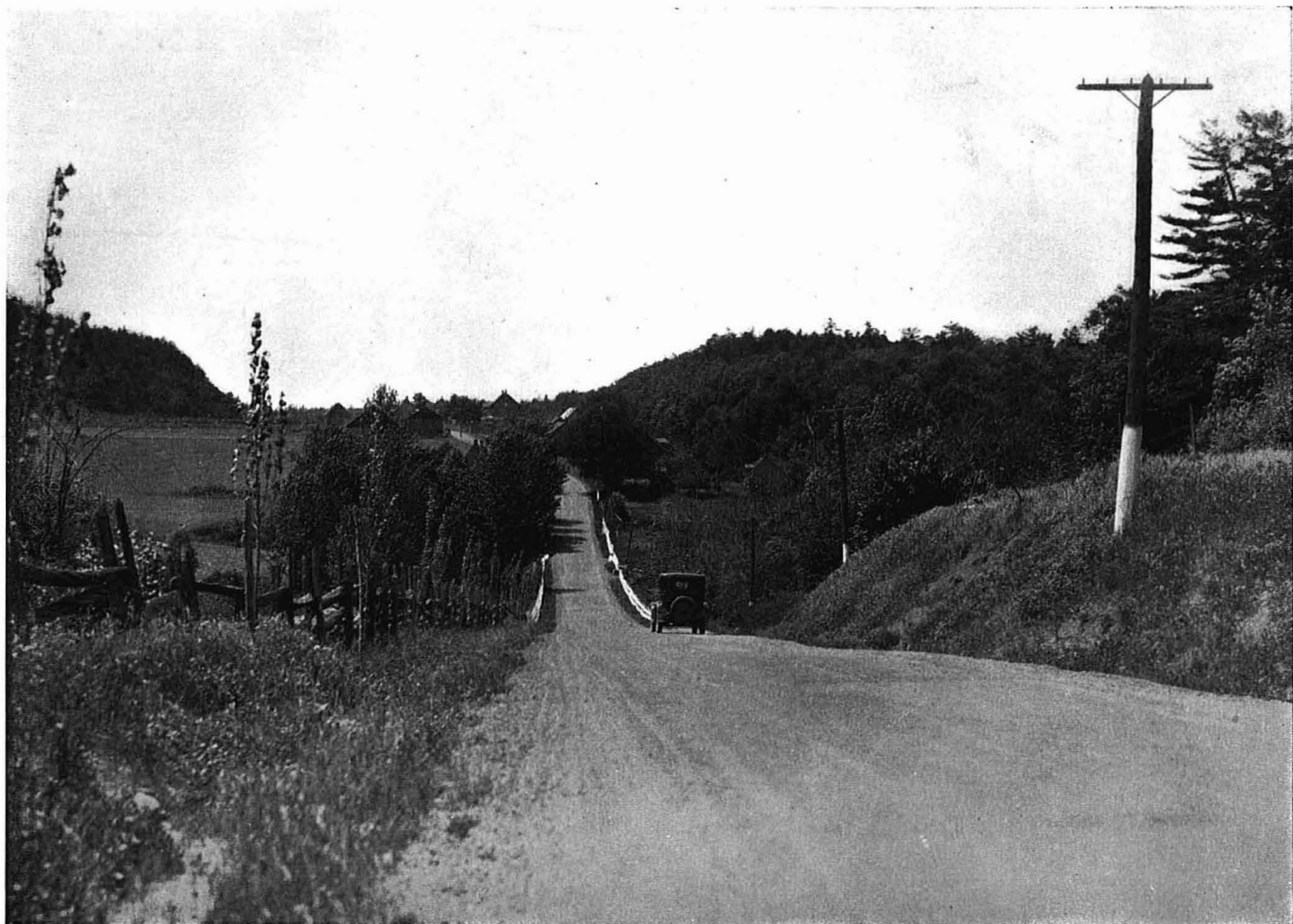
KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1928	
	1927	1928	Absolute	As regards total traffic
All kinds of Motor Vehicles.....	888 or 88.2%	1012 or 90.3%	14.0%	2.1%
Horse-drawn Vehicles.....	118 " 11.8%	109 " 9.7%	7.6%	2.1%
	1006 or 100.0%	1121 or 100.0%	11.4%	

Light Traffic and Heavy Traffic as compared with Total Traffic

KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1928	
	1927	1928	Absolute	As regards total traffic
Light traffic.....	960 or 95.4%	1056 or 94.2%	10.0%	1.2%
Heavy traffic (autobuses and heavy trucks).....	46 " 4.6%	65 " 5.8%	41.3%	1.2%
	1006 or 100.0%	1121 or 100.0%	11.4%	

Circulation lourde en regard de la circulation totale des véhicules automobiles

GENRES DE VÉHICULES	Circulation moyenné par jour		Augmentation ou diminution en 1928	
	1927	1928	Réelle	Par rapport à la circulation totale
Circulation lourde (autobus et camions lourds)....	46 soit 4.9%	65 soit 6.4%	41.3%	1.5%
Circulation légère (autres véhicules automobiles)...	888 " 95.1%	947 " 93.6%	6.6%	1.5%
	934 soit 100.0%	1012 soit 100.0%	8.3%	



LÉVIS-ST-LAMBERT
St-Nicolas

Heavy Traffic as compared with the Total Traffic				
KINDS OF VEHICLES	Average Daily Traffic		Increase or Decrease in 1928	
	1927	1928	Absolute	As regards total traffic
Heavy traffic (autobuses and heavy trucks)	46 or 4.9%	65 or 6.4%	41.3%	1.5%
Light traffic (other motor vehicles)	888 " 95.1%	947 " 93.6%	6.6%	1.5%
	934 or 100.0%	1012 or 100.0%	8.3%	

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION

1928

Du mercredi matin, 1^{er} août au mardi
soir, 7 aoûtMoyenne journalière de circulation
observée sur chaque route durant les
sept jours du recensement, comparée
avec la moyenne observée en 1927.

TRAFFIC CENSUS

1928

From Wednesday morning, August 1,
to Tuesday night, August 7Average daily traffic observed on each
highway for the seven days of the
census, compared with the average
observed in 1927.

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 — Québec	Autres Provinces — Other Provinces	États-Unis — United States	Autobus — Autobuses	Camions — Trucks	Motocyclettes — Motorcycles			
1 Montréal- Sherbrooke..	1927	1124	43	193	7	129	15	105	1616	} 26
	1928	1410	64	256	4	182	23	105	2044	
2 Montréal- Québec	1927	1251	78	503	17	135	30	111	2215	} 14
	1928	1412	105	729	19	148	23	99	2535	
3 Lévis-Saint Lambert	1927	487	8	50	20	49	10	89	713	} 27
	1928	592	17	74	19	69	31	104	906	
4 Montréal- Malone	1927	764	27	249	3	114	7	209	1373	} 5
	1928	781	32	290	3	130	4	195	1435	
5 Beauce-Jonc.- Sherbrooke..	1927	221	4	161	2	18	2	76	484	} 9
	1928	268	4	165	3	23	2	64	529	
6 Lévis-Ri- mouski	1927	397	33	65	6	31	7	158	697	} 15
	1928	479	46	103	7	30	4	136	805	
7 Beauceville- Sherbrooke..	1927	544	8	137	0.3	52	2.7	126	870	} 16
	1928	631	10	167	2	61	3	131	1005	
8 Montreal- Ottawa via Hull	1927	848	303	53	55	165	15	76	1515	} 47
	1928	1448	328	40	48	258	13	81	2219	
9 Edouard VII..	1927	985	32	1140	21	157	25	86	2446	} 12
	1928	965	26	1412	28	236	16	60	2743	

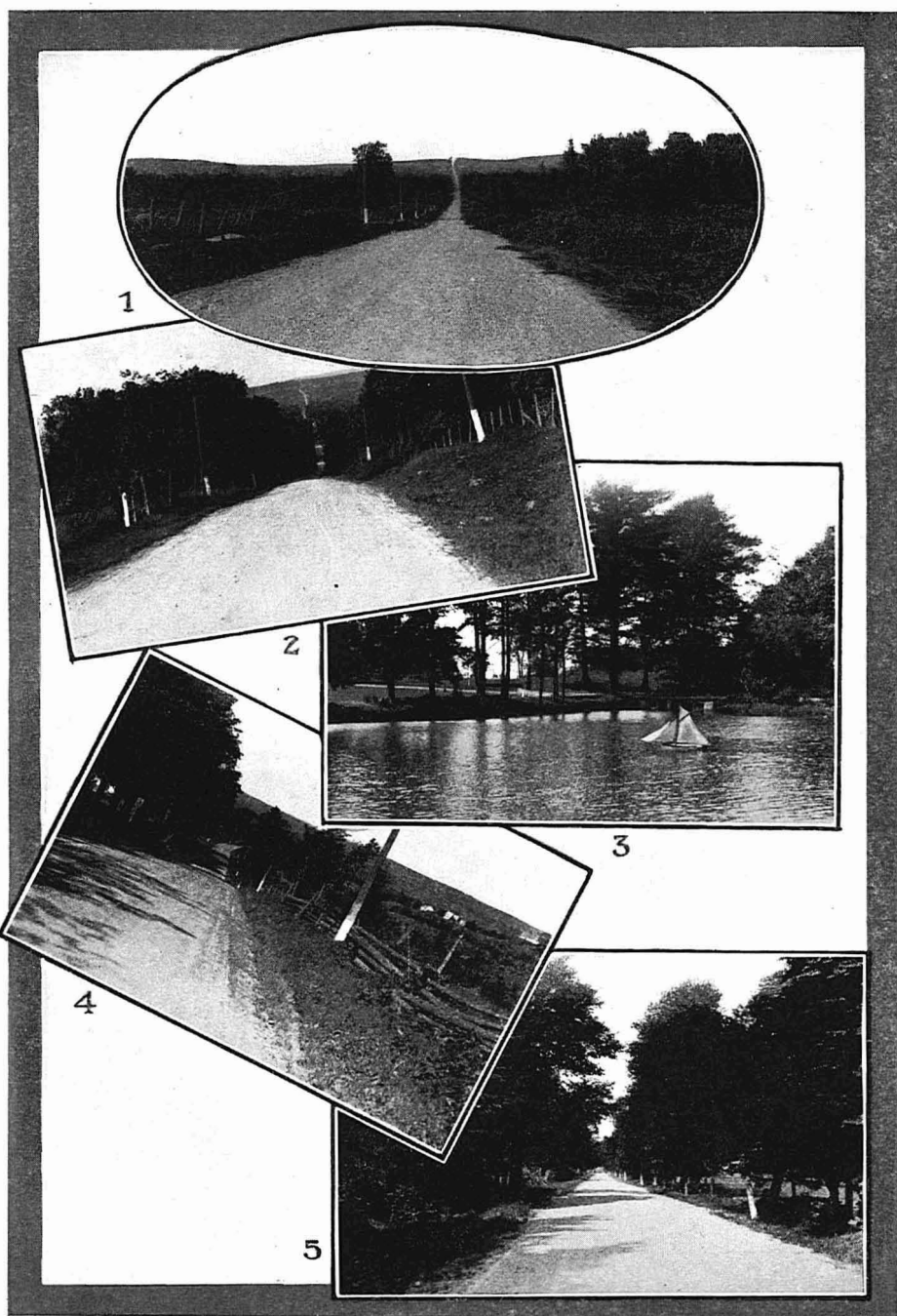
No et nom de la route — No. and Name of Highway	Année — Year	Autos de pro- menade — Touring Cars			Autres véhicu- les automobiles — Other Motor Vehicles			Voitures à traction animale — Horse drawn-Vehicles	Total	Pourcent. de l'augmentation — Percentage of increase
		Québec — Quebec	Autres Provinces — Other Provinces	États-Unis — United States	Autobus — Autobuses	Camions — Trucks	Motocyclettes — Motorcycles			
10 Lévis-Sher- brooke.	1927	454	12	74	1	27	3	111	682	} 30
	1928	576	8	124	2	47	2	131	890	
11 Montréal-Mt- Laurier.	1927	826	20	26	13	102	12	88	1087	} 25
	1928	1081	29	32	14	113	10	76	1355	
12 St-Hyacinthe- Rougemont..	1927	418	2	39	1	40	3	56	559	} 17
	1928	497	1	43	1	59	4	50	655	
13 Sherbrooke- Derby Line..	1927	941	19	423	5	117	6	56	1567	} 29
	1928	1205	24	597	2	121	4	58	2011	
14 Laprairie- Rouse's Pt...	1927	331	6	200	5	52	8	39	641	} 6
	1928	353	5	208	6	68	5	35	680	
15 Québec-Saint- Siméon.	1927	751	32	355	28	172	15	147	1500	} 19
	1928	909	50	443	20	223	12	127	1784	
16 Richmond- Yamaska.	1927	282	1	35	1	26	2	133	280	} 5
	1928	319	6	33	2	20	3	122	505	
17 Hull-Aylmer..	1927	561	1619	108	73	232	19	58	2670	} 13
	1928	729	1729	103	87	248	19	93	3008	
18 Rivière-du- Loup-Ed- munston.	1927	168	57	55	2	11	4	138	435	} 9
	1928	155	93	85	2	32	2	107	476	
19 Trois-Rivières- Grand'Mère..	1927	1016	17	67	15	94	19	159	1387	} 2
	1928	1044	15	48	16	80	9	143	1355	
20 Laprairie- Valleyfield...	1927	802	27	99	14	130	13	81	1166	} 9
	1928	725	31	113	12	120	6	46	1053	
21 Joliette-Saint- Jacques.	1927	398	3	11	9	38	2	154	615	} 5
	1928	434	7	23	10	51	1	122	648	
22 Sherbrooke- Norton Mills	1927	385	7	319	1	72	2	85	871	} -3
	1928	382	3	305	2	65	2	84	843	

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	1927	414	7	345	6	50	4	177	1003	9%
	1928	451	8	406	5	55	5	166	1096	
24 St-Georges-Lac-Frontière	1927	67	0.5	3	1	1.5	0.5	24	99	-2
	1928	63	0.9	4	2	3	0.3	23	97	
25 St-Vallier-St-Camille	1927	113	0.4	8	2	8	1	100	232	-9
	1928	120	0.3	10	1	9	1	69	210	
26 Lacolle-Knowlton ...	1927	895	18	158	1	70	4	137	1283	19
	1928	1024	65	187	0.5	105	3	149	1533	
27 Montréal-Toronto	1927	2477	581	773	48	234	31	84	4228	-11
	1928	1953	633	788	35	242	33	77	3761	
28 Iberville-St-Albans	1927	580	5	441	3	63	12	75	1179	32
	1928	804	6	512	3	115	6	111	1557	
30 Hull-Wakefield	1927	167	413	22	24	117	8	22	773	42
	1928	301	593	33	30	92	7	42	1098	
31 Rimouski-Matapédia...	1927	214	22	14	1	10	0.5	76	338	-6
	1928	184	22	22	....	41	0.8	48	317	
32 St-Hyacinthe-Melbourne...	1927	143	0.7	20	0.50	15	0.7	99	280	7
	1928	151	1	21	....	48	1	76	298	
33 Rawdon-L'Assomption	1927	782	3	14	9	67	14	352	1241	2
	1928	840	14	33	9	84	6	283	1269	
34 Victoriaville-Woburn	1927	96	2	18	0.07	5	0.7	38	160	114
	1928	216	3	38	0.06	23	0.3	61	343	
35 Charlemagne-St-Eustache	1927	401	10	11	3	60	8	33	526	-25
	1928	317	7	6	0.1	44	4	17	395	
36 Beauharnois-St-Jean	1927	218	8	59	0.5	64	3	119	472	-22
	1928	153	8	54	1	46	3	103	367	

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			
37 Drummondville-Anna-ville	1927	313	2	38	5	20	5	139	522	2
	1928	302	2	49	6	52	3	121	525	
39 Waterloo-Newport	1927	349	16	263	0.1	28	4	35	695	10
	1928	361	15	191	1	29	2	28	626	
40 Marieville-Cowansville..	1927	510	12	78	2	41	4	67	714	44
	1928	679	51	140	....	64	2	89	1025	
41 Victoriaville-Ste-Angèle..	1927	202	1	34	7	14	4	105	367	36
	1928	272	3	49	7	45	2	119	498	
42 Grande-Baie-St-Bruno....	1927	655	1	0.7	14	75	3	167	916	5
	1928	714	2	0.4	21	77	3	144	961	
43 Tour du Lac St-Jean	1927	454	2	1	9	79	2	224	771	12
	1928	456	0.7	0.8	6	62	2	148	677	
44 Rimouski-Ste-Anne-des-Monts	1927	149	4	2	2	5	0.50	76	239	25
	1928	186	7	10	2	18	0.9	73	297	
Ormstown-Valleyfield	1927	462	8	62	....	62	2	317	913	20
	1928	563	13	59	....	161	2	295	1093	
Vaudreuil-Pte-Fortune	1927	898	233	202	2	170	15	232	1752	25
	1928	1065	416	274	5	153	14	260	2187	
Montréal-Terrebonne (Chemin Masson)	1927	1119	4	10	31	234	19	121	1538	5
	1928	1181	18	11	21	225	37	120	1613	
St-Constant-Hemmingford via Sherrington	1927	188	3	89	4	60	3	152	499	2
	1928	179	3	100	4	38	0.3	182	506	
Montréal-Belloeil via Montée Sabourin.	1927	325	9	9	1	57	4	15	420	60
	1928	534	19	31	1	76	3	8	672	

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	Autres Provinces Other Provinces	États-Unis United States	Autobus Autobuses	Camions Trucks	Motocyclettes Motorcycles			
Québec-lac Beauport.	1927	1375	3	33	70	138	16	245	1880	2%
	1928	1480	6	29	63	121	10	211	1921	
Charlesbourg-Loretteville-Québec	1927	1093	5	28	30	117	12	236	1521	3
	1928	1131	7	49	32	126	9	214	1568	
St-Hyacinthe-Beloëil	1927	141	0.5	4	0.3	9	1	18	173	9
	1928	163	0.5	5	0.3	10	1	10	188	
Danville-Marbleton	1927	738	15	55	1	71	3	226	1109	-5
	1928	791	4	47	4	61	2	145	1054	
Moyenne par route (51) Average per highway (51)	1927	578	73	142	11	76	8	118	1006	
	1928	647	89	168	11	90	7	109	1121	

Augmentation générale } 11.4%
General increase }



BEAUCEVILLE-SHERBROOKE

1 et 2. Winslow Sud; 3 et 4. Bury; 5.
Lingwick.

1 and 2. South Winslow; 3 and 4. Bury;
5. Lingwick.

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION

1928

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

1928

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

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

1. MONTRÉAL-SHERBROOKE

1. Longueuil, ville.....	15057	492	2029	142	2322	485	553	21080
2. Saint-Hubert, p....	9930	1085	1383	12	1644	133	206	14393
3. Marieville, ville....	10129	497	2410	9	1385	73	1590	16093
4. Rougemont, v.....	7379	22	1918	9	1016	99	828	11271
5. Shefford, c.....	7031	461	1787	7	608	46	445	10385
6. Orford, c.....	9684	158	1217	8	645	132	793	12637
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	9868	452	1791	31	1270	161	736	14309
Moyenne par jour.... Daily average.....	1410	64	256	4	182	23	105	2044

2. QUÉBEC-MONTRÉAL

1. Laval-de-Montréal..	17057	785	5653	180	2015	389	354	26433
2. Charlemagne.....	13447	862	5251	173	1544	147	385	21809
3. Yamachiche, p....	5475	619	4912	138	556	47	1328	13075
4. Batiscan, p.....	4275	671	4631	78	312	62	414	10443
5. Ancienne-Lorette, p.	9196	752	5081	84	744	136	966	16959
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	9890	738	5105	131	1034	156	690	17744
Moyenne par jour.... Daily average.....	1412	105	729	19	148	23	99	2535

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

3. LÉVIS-SAINT-LAMBERT

1. Saint-Nicolas.....	1664	83	372	38	187	12	192	2548
2. Saint-Grégoire.....	3348	83	747	95	418	27	1334	6052
3. Verchères, o. du v.....	2597	107	351	98	292	44	411	3897
4. Longueuil, ville.....	8967	189	611	327	1018	784	982	12878
Total moyen (7 jours)	4144	116	520	139	479	216	730	6344
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....								
Daily average.....	592	17	74	19	69	31	104	906

4. MONTRÉAL-MALONE

1. Saint-Joachim, p....	5326	275	2127	26	485	33	423	8695
2. Ormstown, v.....	5600	177	1936	15	1334	23	2310	11395
Total moyen (7 jours)	5463	226	2031	20	910	28	1367	10045
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....								
Daily average.....	781	32	290	3	130	4	195	1435

5. BEAUCE-JONCTION-SHERBROOKE

1. L'Enfant-Jésus.....	1702	25	1106	34	179	4	962	4012
2. Saint-Gérard, p....	1201	13	1152	7	62	5	88	2528
3. Cookshire, ville.....	2736	40	1211	10	255	32	279	4563
Total moyen (7 jours)	1879	26	1157	17	165	14	443	3701
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....								
Daily average.....	268	4	165	3	23	2	64	529

6. LÉVIS-RIMOUSKI

1. Beaumont, p.....	5450	354	884	109	415	52	409	7673
2. Sainte-Anne-de-la- Pocatière.....	3307	425	907	30	155	22	2180	7026
3. Trois-Pistoles.....	1301	184	376	14	58	11	274	2218
Total moyen (7 jours)	3352	321	723	51	209	29	954	5639
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....								
Daily average.....	479	46	103	7	30	4	136	805

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		

7. BEAUCEVILLE-SHERBROOKE

1. Beauceville	2367	2	388	...	230	14	1449	4450
2. Winslow-sud	3419	102	753	8	369	10	788	5449
3. Cookshire	5918	71	1713	10	537	38	643	8930
4. Ascot	5961	110	1830	29	572	18	800	9320
Total moyen (7 jours)	4416	71	1171	12	427	20	920	7037
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....								
Daily average.....	631	10	167	2	61	3	131	1005

8. MONTRÉAL-OTTAWA via HULL

1. Ste-Rose, p.....	17094	850	.....	253	2985	137	201	21520
2. Canton Chatham...	7168	452	254	1	926	32	508	9341
3. Pointe-à-Gatineau..	6143	5594	593	750	1502	114	996	15692
Total moyen (7 jours)	10135	2299	282	335	1804	94	568	15517
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....								
Daily average.....	1448	328	40	48	258	13	81	2219

9. EDOUARD VII

1. Laprairie, p., Pont Simard	14772	330	11984	446	4173	192	814	32711
2. Laprairie, p., Com- mune	2402	37	8740	70	368	82	72	11771
3. St-Cyprien, p., Coin Douglas	3092	187	8917	62	420	55	387	13120
Total moyen (7 jours)	6755	185	9880	193	1654	109	424	19200
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....								
Daily average.....	965	26	1412	28	236	16	60	2743

10. LÉVIS-SHERBROOKE

1. Saint-Nicolas	686	33	423	13	84	1	165	1405
2. Warwick, Canton...	2202	21	760	.....	170	2	630	3785
3. Danville	9654	70	1222	34	847	30	2344	14201
4. Windsor, ville	3600	97	1053	15	209	25	530	5529
Total moyen (7 jours)	4035	55	865	15	327	15	918	6230
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....								
Daily average.....	576	8	124	2	47	2	131	890

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

11. MONTRÉAL-MONT-LAURIER

1. Saint-Martin	3746	68	58	8	791	40	156	4867
2. Ste-Rose, p., Pont David	8989	243	194	136	954	43	96	10655
3. Ste-Rose, p., Pont Béclair	15400	337	558	425	1357	144	109	18330
4. Ste-Thérèse, p.	11395	320	414	143	1358	132	392	14154
5. Piedmont, v.	9503	386	378	73	793	67	488	11688
6. St-Faustin, p.	5329	160	157	1	342	44	520	6553
7. L'Annonciation	4240	39	39	10	285	52	1770	6435
8. Val Barrette	1925	49	39	.....	456	15	689	3173
Total moyen (7 jours) } Average total (7 days) }	7566	200	230	99	792	67	528	9482
Moyenne par jour . . . } Daily average }	1081	29	32	14	113	10	76	1355

12. ST-HYACINTHE-ROUEMONT

1. Rougemont, v.	2379	1	365	2	412	34	332	3519
2. N.-D. de St-Hya- cinthe	4579	5	244	3	421	19	374	5645
Total moyen (7 jours) } Average total (7 days) }	3479	3	304	3	413	27	353	4582
Moyenne par jour . . . } Daily average }	497	1	43	1	59	4	50	655

13. SHERBROOKE-DERBY LINE

1. Sherbrooke	14789	365	4791	22	1414	46	276	21703
2. Lennoxville, ville	5422	70	3206	3	479	16	327	9523
3. Stanstead, ville	5081	69	4554	22	646	10	624	11006
Total moyen (7 jours) } Average total (7 days) }	8431	168	4183	16	846	24	409	14077
Moyenne par jour . . . } Daily average }	1205	24	597	2	121	4	59	2011

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, Inter- section.....	4174	33	2202	79	826	66	286	7666
2. Cantic.....	766	43	708	3	133	6	201	1860
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	2470	38	1455	41	479	36	244	4763
Moyenne par jour.... Daily average.....	353	5	208	6	68	5	35	680

15. QUÉBEC-SAINT-SIMÉON

1. Giffard.....	17320	675	6179	290	5462	244	2218	32388
2. L'Ange-Gardien....	5741	448	5856	282	551	67	312	13257
3. St-Tite des Caps...	1569	203	168	2	163	26	657	2788
4. St-Hilarion.....	817	66	216	.....	56	5	373	1533
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	6361	348	3105	143	1558	85	890	12490
Moyenne par jour.... Daily average.....	909	50	443	20	223	12	127	1784

16. RICHMOND-YAMASKA

1. L'Avenir, p.....	2091	79	254	18	92	28	293	2891
2. Grantham, c.....	2377	4	2022	14	147	18	1406	4168
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	2234	41	228	16	137	23	849	3528
Moyenne par jour.... Daily average.....	319	6	33	2	20	3	122	505

17. HULL-AYLMER

1. Hull-sud, c., limites est.....	5101	12106	722	609	1734	135	648	21055
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	5101	12106	722	609	1734	135	648	21055
Moyenne par jour.... Daily average.....	729	1729	103	87	248	19	93	3008

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. St-Antonin, p.	929	341	374	16	384	9	674	2727
2. Ste-Rose-du-Déglé.	1240	966	812	9	75	13	823	3938
Total moyen (7 jours)	1084	654	593	12	230	11	748	3332
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....								
Daily average.....	155	93	85	2	32	2	107	476

19. TROIS-RIVIÈRES-GRAND'MÈRE

1. Cap-de-la-Made- leine, ville.	7283	108	461	114	631	61	870	9528
2. Ste-Flore, p.	7334	99	205	113	490	55	1137	9433
Total moyen (7 jours)	7309	103	333	113	561	58	1004	9481
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....								
Daily average.....	1044	15	48	16	80	9	143	1355

20. MONTRÉAL-VALLEYFIELD

1. Laprairie, p.	6751	478	1735	157	1591	61	433	11206
2. Saint-Joachim, p. ...	3892	88	418	19	489	32	204	5142
3. Beauharnois, ville...	4582	94	214	76	438	39	327	5770
Total moyen (7 jours)	5075	220	789	84	839	44	322	7373
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....								
Daily average.....	725	31	113	12	120	6	46	1053

21. JOLIETTE-ST-JACQUES

1. St-Jacques, v., Coin nord.....	3040	50	160	67	358	10	853	4538
Total moyen (7 jours)	3040	50	160	67	358	10	853	4538
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....								
Daily average.....	434	7	23	10	51	1	122	648



Tour de l'île de Montréal

Ste-Geneviève

Around the Island of Montréal

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 — U.S.	Auto- bus	Ca- mions	Moto- cyclet- tes		
		Other Prov- inces		Auto- buses	Trucks	Motor- cycles		

22. SHERBROOKE-NORTON MILLS

1. Lennoxville, ville...	3497	38	1893	7	575	14	587	6611
2. Dixville.....	1845	2	2382	13	283	12	598	5195
Total moyen (7 jours)	2671	20	2138	10	459	13	592	5903
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....								
Daily average.....	382	3	305	2	65	2	84	843

23. LÉVIS-JACKMAN

1. Pintendre, v.....	3276	134	3453	57	574	37	935	8466
2. L'Enfant-Jésus.....	3748	42	3308	38	462	12	1431	9041
3. Beauceville-est.....	4280	11	2493	28	383	29	1950	9147
4. Saint-Côme, p.....	1310	34	2132	14	144	60	334	4028
Total moyen (7 jours)	3154	55	2847	34	391	34	1162	7677
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....								
Daily average.....	451	8	406	5	55	5	166	1096

24. ST-GEORGES-LAC FRONTIÈRE

1. Saint-Camille, p....	444	6	28	13	25	2	162	680
Total moyen (7 jours)	444	6	28	13	25	2	162	680
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....								
Daily average.....	63	0.9	4	2	3	0.3	23	97

25. SAINT-VALLIER-SAINT-CAMILLE

1. St-Raphaël, v.....	1318	.....	124	10	69	17	812	2350
2. St-Camille, p.....	363	3	14	12	44	.....	164	600
Total moyen (7 jours)	840	2	69	11	56	9	488	1475
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....								
Daily average.....	120	0.3	10	1	9	1	70	211

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 — Autô- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cyclet- tes — Motor- cycles		

26. LACOLLE-KNOWLTON

1. N.-D. Mont-Carmel	887	43	683	1	96	6	159	1875
2. Cowansville, v.	13445	873	1935	5	1378	31	1924	19591
Total moyen (7 jours)	7166	458	1309	3	737	18	1042	10733
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....	1024	65	187	.....	105	3	149	1533
Daily average.....								

27. MONTRÉAL-TORONTO

1. Dorval, ville.....	28042	4794	6374	612	2906	398	668	43794
2. Dorion, ville.....	9625	6347	5391	56	1567	247	694	23927
3. Coteau Landing, v.	3344	2147	4788	64	603	53	254	11253
Total moyen (7 jours)	13670	4429	5518	244	1662	233	539	26325
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....	1953	633	788	35	242	33	77	3761
Daily average.....								

28. IBERVILLE-ST. ALBANS

1. Iberville, ville.....	7037	18	2225	33	1259	50	1302	11924
2. Philipsburg, v.	4226	58	4943	.....	355	32	254	9868
Total moyen (7 jours)	5631	38	3584	17	807	41	778	10896
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....	804	6	512	3	115	6	111	1557
Daily average.....								

30. HULL-WAKEFIELD

1. Chelsea, v.	2109	4152	226	210	640	51	297	7685
Total moyen (7 jours)	2109	4152	226	210	640	51	297	7685
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....	301	593	33	30	92	7	42	1098
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		

31. RIMOUSKI-MATAPÉDIA

1. Ste-Flavie, p.	1696	67	85	.....	500	4	303	2655
2. Ste-Florence, p.	883	234	226	.....	64	8	366	1781
Total moyen (7 jours)	1289	151	155	.....	282	6	335	2218
Average total (7 days)								
Moyenne par jour.	184	22	22	.....	41	0.8	48	317
Daily average.								

32. ST-HYACINTHE-MELBOURNE

1. St-Liboire, p.	1562	16	202	4	582	9	950	3325
2. Ste-Christine, p.	545	1	96	.....	84	4	115	845
Total moyen (7 jours)	1054	8	149	2	333	6	533	2085
Average total (7 days)								
Moyenne par jour.	151	1	21	.....	48	1	76	298
Daily average.								

33. RAWDON-L'ASSOMPTION

1. Saint-Jacques, v.	5882	98	226	67	584	43	1980	8880
Total moyen (7 jours)	5882	98	226	67	584	43	1980	8880
Average total (7 days)								
Moyenne par jour.	840	14	33	9	84	6	283	1269
Daily average.								

34. VICTORIAVILLE-WOBURN

1. St-Gérard.	164	.....	24	.....	6	.....	70	264
2. Winslow-Sud.	2865	41	511	8	325	4	780	4534
Total moyen (7 jours)	1515	21	267	4	165	2	425	2399
Average total (7 days)								
Moyenne par jour.	216	3	38	0.6	24	0.3	61	343
Daily average.								

35. CHARLEMAGNE-ST-EUSTACHE

1. St-Louis-de-Terre- bonne, p.	1615	29	24	1	193	15	90	1967
2. Ste-Thérèse, p.	2819	74	56	.....	421	46	145	3561
Total moyen (7 jours)	2217	51	40	1	306	31	118	2764
Average total (7 days)								
Moyenne par jour.	317	7	6	.....	44	4	17	395
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	États- Unis — U.S.	Auto- bus — Auto- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cyclèt- tes — Motor- cycles		
		Other Prov- inces						

36. BEAUHARNOIS-ST-JEAN

1. St-Urbain.....	985	92	479	4	297	42	918	2817
2. St-Cyprien, p.....	1156	72	275	3	351	4	526	2327
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	1070	52	377	4	324	23	722	2572
Moyenne par jour....	153	8	54	1	46	3	103	367
Daily average.....								

37. DRUMMONDVILLE-ANNAVILLE

1. Drummondville, ville	2421	22	374	49	411	30	1207	4514
2. Annaville, v.....	1807	9	309	35	315	16	487	2978
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	2114	15	342	42	363	23	847	3746
Moyenne par jour....	302	2	49	6	52	3	121	535
Daily average.....								

39. WATERLOO-NEWPORT

1. Shefford, canton....	3540	164	849	4	264	23	162	5006
2. Potton, canton.	1509	43	1823	5	146	3	232	3761
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	2525	103	1336	4	205	13	197	4383
Moyenne par jour....	361	15	191	1	29	2	28	626
Daily average.....								

40. MARIEVILLE-COWANVILLE

1. Marieville.....	3085	127	743	3	324	10	563	4855
2. Cowansville.....	4422	583	1210	5	580	13	677	9490
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	4753	355	977	4	452	12	520	7173
Moyenne par jour....	679	51	140	.....	64	2	89	1025
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		

41. VICTORIAVILLE-STE-ANGÈLE

1. St-Valère, p.	1258	1	155	28	117	2	1117	2658
2. Annaville, v.	2492	25	459	60	592	19	771	4418
3. St-Grégoire, v.	1990	43	407	57	254	14	614	3379
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	1907	23	340	48	321	12	834	3485
Moyenne par jour.... Daily average.....	272	3	49	7	45	2	119	498

42. GRANDE-BAIE-ST-BRUNO

1. Bagotville, n.-o.	5835	18	1	128	499	38	1331	7850
2. Chicoutimi, ville, o.	6863	12	5	255	853	21	1229	9238
3. St-Bruno, v.	2287	8	3	146	145	10	467	3083
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	4995	13	3	143	538	23	1009	6724
Moyenne par jour.... Daily average.....	714	2	0.4	21	77	3	144	961

43. TOUR DU LAC ST-JEAN

1. St-Louis-de-Cham- bord, p.	2225	4	12	26	375	9	920	3571
2. St-Bruno, v.	3502	9	4	46	399	26	922	4908
3. St-Félicien, p.	3862	2	1	48	538	14	1277	5742
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	3196	5	6	40	437	16	1039	4739
Moyenne par jour.... Daily average.....	456	0.7	0.8	6	62	2	148	677

44. RIMOUSKI-STE-ANNE-DES-MONTS

1. Ste-Flavie, p.	1499	71	55	.....	118	3	385	2131
2. Ste-Félicité, p.	1107	33	83	25	137	9	641	2035
Total moyen (7 jours) Average total (7 days)	1303	52	69	13	127	6	513	2083
Moyenne par jour.... Daily average.....	186	7	10	2	18	0.9	73	297

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.	3945	92	413	.....	1131	11	2061	7653
Total moyen (7 jours)	3945	92	413	.....	1131	11	2061	7653
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....								
Daily average.....	563	13	59	.....	161	2	295	1093

VAUDREUIL-POINTE-FORTUNE

1. Dorion, ville	8622	3271	2656	32	1544	148	1198	17471
2. Rigaud, ville	6295	2554	1172	40	592	546	2434	13141
Total moyen (7 jours)	7458	2913	1914	36	1068	101	1816	15306
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....								
Daily average.....	1065	416	274	5	153	14	250	2187

MONTREAL-TERREBONNE via Chemin Masson

1. St-Vincent-de-Paul.	8265	125	79	146	1570	262	840	11287
Total moyen (7 jours)	8265	125	79	146	1570	262	840	11287
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....								
Daily average.....	1181	18	11	21	225	37	120	1613

MONTREAL-BELOEIL via Montée Sabourin

1. Saint-Hubert	3740	131	218	2	541	18	54	4704
Total moyen (7 jours)	3740	131	218	2	541	18	54	4704
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....								
Daily average.....	534	19	31	1	76	3	8	672

ST-CONSTANT-HEMMINGFORD

1. Sherrington, v.	1256	20	698	29	267	2	1270	3542
Total moyen (7 jours)	1256	20	698	29	267	2	1270	3542
Average total (7 days)								
Moyenne par jour....								
Daily average.....	179	3	100	4	38	.....	182	505

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	Etats- Unis — U.S.	Auto- bus — Auto- buses	Ca- mions — Trucks	Moto- cyclet- tes — Motor- cycles		

CHEMIN DU LAC BEAUPORT

1. Charlesbourg, v. . . .	12370	65	274	557	1081	77	1511	15935
2. Charlesbourg, v. . . .	8345	15	140	319	624	65	1450	10958
Total moyen (7 jours)	10358	40	207	438	852	71	1480	13446
Average total (7 days)								
Moyenne par jour. . . .								
Daily average.	1480	6	29	63	119	10	211	1921

CHARLESBOURG-LORETTEVILLE-QUÉBEC

1. Charlesbourg, v. . . .	5415	14	138	264	688	39	502	7060
2. Petite-Rivière, p. . . .	10413	87	550	186	1081	80	2493	14890
Total moyen (7 jours)	7914	50	344	225	885	59	1498	10975
Average total (7 days)								
Moyenne par jour. . . .								
Daily average.	1131	7	49	32	126	9	214	1568

MONTRÉAL-BELOEIL-ST-HYACINTHE

N.-D. de St-Hyacinthe.	1138	3	33	.....	68	2	72	1316
Total moyen (7 jours)	1138	3	33	.....	68	2	72	1316
Average total (7 days)								
Moyenne par jour. . . .								
Daily average.	163	.....	5	.....	10	.....	10	188

ASBESTOS-DANVILLE

1. Danville, v.	5535	31	332	24	432	12	1012	7378
Total moyen (7 jours)	5535	31	332	24	432	12	1012	7378
Average total (7 days)								
Moyenne par jour. . . .								
Daily average.	791	4	47	4	61	2	145	1054

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 029 771