

CANQ
VO
100
1930



MINISTÈRE DES
COMMUNICATIONS
BIBLIOTHÈQUE
ADMINISTRATIVE

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

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC
MIN. AFF. CULTURELLES

CE DOSSIER
DEVRA ÊTRE
RETOURNÉ AU



DÉPÔT CENTRALISÉ
DE DOCUMENTS
SEMI-ACHES
2750, DALTON
STE-FOY
QUÉ. G1P 3S4

LOCALISATION

89051

288964

CANQ
VO
100
1930

PROVINCE DE
QUÉBEC

PROVINCE

MINISTÈRE DE LA VOIRIE

ROADS DEPARTMENT

RAPPORT DE

1930

REPORT

Imprimé par ordre de la Législature

Printed by order of the Legislature



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

CENTRE DE DOCUMENTATION

200, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,

21^e ÉTAGE

QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA

QR 5H1

QUÉBEC

IMPRIMÉ PAR—PRINTED BY

RÉDEMPTI PARADIS

Imprimeur de Sa Majesté le Roi—Printer to His Majesty the King

1930

A l'honorable M. H.-G. CARROLL,

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 1930.

Respectueusement soumis,

J.-E. PERRAULT,

Ministre de la voirie

QUÉBEC, 2 décembre 1930

To the HONOURABLE H. G. CARROLL,

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 1930.

Respectfully submitted,

J. E. PERRAULT,

Minister of Roads

QUEBEC, December 2, 1930

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre	I—Revue de l'année.....	page 8
Chapitre	II—Sommaire des travaux de 1929.....	78
Chapitre	III—Statistiques et diagrammes concernant l'amélioration et l'entretien des chemins; les véhicules automobiles enregistrés dans la province de Québec; les accidents d'automobiles; le tourisme.....	82
Chapitre	IV—État de construction du réseau des grandes routes.....	94
Chapitre	V—Entretien des routes provinciales et régionales en 1930..	96
Chapitre	VI—Entretien des chemins aux frais du gouvernement en 1930.....	100
Chapitre	VII—Construction des revêtements permanents en 1930.....	103
Chapitre	VIII—Suppression et amélioration de courbes et d'angles; amé- liorations à l'alignement, aux pentes et aux rampes; améliorations diverses à la vision.....	110
Chapitre	IX—Suppression de passages à niveau.....	133
Chapitre	X—Construction des grandes routes.....	139
Chapitre	XI—Construction des chemins municipaux avec subventions du gouvernement.....	144
Chapitre	XII—Construction des chemins municipaux sans subventions du gouvernement.....	163
Chapitre	XIII—Amélioration des chemins de terre.....	169
Chapitre	XIV—Construction des ponts et ponceaux.....	170
Chapitre	XV—Arbres d'ornement plantés en 1930.....	176
Chapitre	XVI—Chaux fournie aux cultivateurs.....	189
Chapitre	XVII—Recensements de la circulation.....	190

CONTENTS

Chapter	I—Review of the Year.....	page 8
Chapter	II—Summary of the work of 1930.....	78
Chapter	III—Statistics and diagrams on road construction and maintenance; motor vehicle registration in the Province of Quebec; automobile accidents; the tourist traffic....	82
Chapter	IV—Progress of construction of the Main Highways System..	94
Chapter	V—Maintenance of Provincial and Regional Highways.....	96
Chapter	VI—Maintenance of roads at the Government's expense.....	100
Chapter	VII—Permanent pavements laid in 1930.....	103
Chapter	VIII—Elimination of sharp curves and turns; improvement to the grade, general direction and visibility of roads already improved.....	110
Chapter	IX—Elimination of railroad grade crossings.....	133
Chapter	X—Construction of Main Highways.....	139
Chapter	XI—Construction of municipal roads with subsidies from the Government.....	144
Chapter	XII—Construction of municipal roads without subsidies from the Government.....	163
Chapter	XIII—Improvement of earth roads.....	169
Chapter	XIV—Construction of bridges and culverts.....	170
Chapter	XV—Ornamental trees planted in 1930.....	176
Chapter	XVI—Lime distributed to farmers.....	189
Chapter	XVII—Traffic census.....	190



MONTREAL-MALONE
Ormatown

Pavage en béton bitumineux

Bituminous concrete pavement

REVUE DE L'ANNÉE

REVIEW OF THE YEAR

CHAPITRE I

REVUE DE L'ANNÉE 1930

En matière de voirie, la province de Québec possède une caractéristique qui lui est exclusive. C'est que son réseau routier pénètre dans toutes les régions; et que les routes améliorées, qu'il s'agisse d'une artère provinciale ou d'un chemin purement régional ou local, et qu'elles aient une surface de béton, de bitume ou de simple gravier, sont toujours maintenues en bon état et offrent partout les mêmes avantages tant pour le cultivateur que pour l'automobiliste.

Le mouvement des bonnes routes avait un but bien défini: tirer le cultivateur de son isolement, lui permettre de se rendre au marché, à la beurrierie, à la fromagerie, à la gare du chemin de fer ou au village rapidement, confortablement et avec profit; relier les villages entre eux, les villes aux villes, les centres de production aux centres de consommation; établir de bonnes voies de communication entre les divers districts et relier la province aux provinces et états voisins.

Le programme tracé il y a vingt ans est exécuté. Personne n'est plus isolé dans la province, pas plus l'habitant de l'humble "rang" que le citoyen des villes. De l'ouest à l'est et du nord au sud, on voyage sur de bonnes routes d'une extrémité à l'autre. S'il y a encore peu d'artères spacieuses et directes consacrées exclusivement à la grande circulation automobile, il n'y a pas non plus de route de marché ou de comté, ou d'artère régionale dont la chaussée, toutes choses égales, ne soit comparable à celle des meilleures routes d'automobile. Cette juste distribution des chemins améliorés et cette uniformité dans la bonne condition des routes sont ce qui donne au réseau routier de la province son caractère propre; elles comportent pour notre population tous les avantages d'une bonne voirie; et elles constituent un attrait tout spécial pour les nombreux touristes qui nous visitent chaque année.

La voirie est un recommencement perpétuel. Nous sommes loin d'avoir atteint notre développement définitif. La colonisation ouvre sans cesse de nouvelles régions où il faut construire de nouveaux chemins. Le progrès rapide de la province dans tous les domaines ne permet pas même de prévoir le terme de l'amélioration initiale des routes. Mais le réseau routier, au moins dans ses grandes lignes, a atteint un degré de perfectionnement qui correspond bien à nos besoins actuels.

Les conditions modernes de la circulation exigent aujourd'hui des voies plus larges et plus directes, particulièrement dans le voisinage des grandes villes. La province a prévu ces nouveaux problèmes, et elle est en train d'y apporter une solution. Le département de la voirie exécute depuis quelques années déjà un programme d'élargissements, de rectification d'alignements et de revêtements permanents qui modifiera bientôt l'aspect de notre réseau routier. D'ici à peu d'années, en plus d'être sillonnée d'un réseau complet de chemins améliorés, la province de Québec aura de nombreuses artères larges et directes qui relieront ses centres les plus peuplés, tels que Montréal, Québec, Sherbrooke, Hull, Trois-Rivières et Rivière-du-Loup.

La présente revue décrit succinctement la situation actuelle de la voirie et les progrès réalisés au cours de la saison qui vient de finir. On y verra que ces progrès—en même temps qu'ils démontrent une activité sans cesse accrue—sont conformes au plan général d'amélioration tracé il y a vingt ans, conformes

CHAPTER I

REVIEW OF THE YEAR 1930

In what pertains to highways, the Province of Quebec has a character all its own. It lies in the fact that Quebec's network of improved roads penetrates all regions and, whether we consider provincial or regional highways or merely local roads, the surfacing be of concrete, of bituminous material, or of gravel, they are always maintained in good condition and offer everywhere the same advantages to the farmer as to the motorist.

The good roads movement has had a definite end in view: to relieve the farmer of his isolation and permit him to reach the market, butter-factory, or cheese-factory rapidly, profitably and in comfort; to link up villages with one another, town with town, centres of production with centres of consumption; to establish good means of communication between the various districts and connect the Province with neighbouring provinces and states.

The program drawn up twenty years ago has been carried out. No one is now isolated in this Province neither the inhabitant of the humble "range" nor the dweller in town or city. From west to east and from north to south, traveling is done over good roads from one extremity of the Province to the other. Though there are still few wide and direct arteries built exclusively for motor traffic, there is no county or market road or regional highway whose pavement, everything considered, is not comparable with that of the best and most up-to-date motor highways. This equitable distribution of improved roads and their uniformity of good condition is what gives to the highways network of the Province its distinctive character; it secures to the population all the advantages of a good highway system and it constitutes a particular attraction for the numerous tourists who visit us every year.

Highways improvement is a perpetual beginning-anew. We are far from having attained our definite development. Colonization is continually opening up new regions where the construction of new roads is a strict necessity. The rapid progress of the Province in every domain prevents the forecasting of a time-period for even the initial improvement of the roads. But the highways system, at least in so far as main arteries are concerned, has attained a degree of improvement eminently suited to our present needs.

Modern traffic conditions today demand wider and more direct highways, particularly in the vicinity of large cities. The Province has anticipated these new problems and is well on the way towards providing a solution. The Department of Roads has been carrying out for several years a program of widenings, corrections in alignment, and permanent paving which will soon change the whole aspect of our highways system. Within a few years, the Province, besides being covered with a complete network of improved roads, will boast numerous wide, direct arteries linking up the most populous centres, such as Montreal, Quebec, Sherbrooke, Hull, Trois-Rivières, and Rivière-du-Loup.

The present review succinctly sets forth the existing situation as regards highways, and the progress realized during the season just closed. It will be seen that this progress, while demonstrating continually increasing activity, has been achieved in conformity with the general plan of improvement drawn up twenty

aussi aux besoins de toutes les classes de la population, et conformes enfin aux exigences actuelles de la circulation automobile.

Voici en quelques mots le sommaire des opérations de l'année 1930:

Le département a entretenu directement, aux frais du gouvernement, 11,950 milles de chemins améliorés, soit 1,775 milles de plus qu'en 1929. C'est la première fois depuis 1927 qu'une longueur aussi considérable de chemins améliorés est ajoutée à l'entretien en une seule année.

Le département a construit 80 milles de nouveaux pavages permanents et a fait des travaux préliminaires sur une longueur équivalente. Le programme de revêtements permanents, dont l'exécution a été inaugurée au printemps de 1929, se poursuit normalement.

Le boulevard reliant Laprairie au pont du Havre, entre Montréal et Montréal-Sud, est près d'être terminé. Nous avons fait certaines modifications au programme original en ce qui concerne le pavage. Ces modifications seront expliquées un peu plus loin. La nouvelle route entre Dorion et Hudson, destinée à remplacer quinze milles de la route actuelle Montréal-Ottawa, avance rapidement et sera terminée au temps spécifié. Ici encore nous avons dû modifier quelque peu nos plans en ce qui concerne le pavage. D'une façon générale le département exécute dans le district de Montréal un programme élaboré en vue de donner à la métropole des voies d'accès tout à fait modernes.

Le département a construit 1,188 milles de nouveaux chemins. Le route du Lac-St-Jean par le parc des Laurentides, la route de Chicoutimi par St-Siméon, les routes St-Siméon-Tadoussac-Portneuf, St-Tite-La Tuque, Fabre-Témiscamingue et quelques autres routes dans les districts éloignés ont été le théâtre d'une grande activité au cours de la saison.

Les rectifications d'alignements, les suppressions d'angles droits et de courbes dangereuses ainsi que les divers travaux de perfectionnement sur le parcours des routes déjà améliorées ont continué de retenir l'attention du département. Le chapitre spécial consacré à ces travaux contient des renseignements et des diagrammes du plus haut intérêt.

Le département a supprimé totalement ou partiellement, au cours de la saison écoulée, treize passages à niveau. Cette partie difficile de l'amélioration du réseau routier a reçu une grande impulsion au cours de la saison de 1929, et la suppression des passages à niveau est devenue l'un des chapitres les plus importants du développement routier. Plusieurs projets sont actuellement à l'étude, et, en 1931, nous supprimerons probablement un plus grand nombre encore de ces "passages de mort".

L'on doit également noter un progrès considérable dans l'entretien d'hiver. La longueur entretenue, de décembre 1929 à avril 1930, a dépassé de plus de cent milles la longueur entretenue au cours de la période correspondante de 1928-29. L'expérience de l'hiver dernier, malgré la chute abondante de neige, a été concluante. Le programme du présent hiver comprend, sauf quelques modifications, les mêmes circuits avec, en plus, des additions très importantes représentant une longueur d'environ cent milles.

Malgré la dépression financière et les difficultés économiques de l'année, tant aux Etats-Unis qu'au Canada, la circulation et le tourisme ont progressé.



MONTREAL-QUEBEC

Batiscan

years ago, the needs of all classes of the population, and the present needs of automobile traffic.

Here, in a few words, is a summary of the year 1930.

The Department maintained directly, at the expense of the Government, 11,950 miles of improved roads, being 1,755 miles more than in 1929. This is the first time since 1927 that so considerable a mileage has been added to the total for maintenance in a single year.

The Department laid permanent paving on eighty additional miles and performed the preliminary work on as many more miles. The program of permanent paving, whose execution was inaugurated in the spring of 1929, is being carried out at a normal rate.

The boulevard connecting Laprairie with the Harbour Bridge between Montreal and Montreal-Sud is almost completed. The original program has undergone certain modifications as regards paving. These modifications are explained farther on in the report. The new road between Dorion and Hudson, destined to replace an existing fifteen-mile stretch of the Montreal-Ottawa Highway, is being rapidly advanced and will be completed within the specified time. Here again we were obliged to modify to a certain degree our plans with regard to paving. The Department is carrying out an elaborate program in the district of Montreal for the purpose of providing the metropolis with altogether modern highways communication.

The Department improved 1,188 miles of roads during the 1930 season. The highways leading to Lake St. Jean, via the Laurentides National Park and via St. Siméon and Chicouimi; the St. Siméon-Tadoussac Portneuf Highway, the St-Tite-La Tuque, the Fabre-Témiscamingue and other highways in remote regions have been the theatre of great activity.

Corrections in alignment, the easing of sharp turns and dangerous curves, as well as the various other works of improving roads already built, have continued to hold the attention of the Department. The special chapter devoted to these works contains information and diagrams of the highest interest.

The Department eliminated, either totally or partly, thirteen grade crossings during the past season. This difficult part of the general improvement of highways was given great impetus in the course of the 1929 season, and the elimination of grade crossings has become one of the most important factors in highways development. There are now several such projects under study and we will probably eliminate a still greater number of "death traps" in 1931.

Equally worthy of note is the notable progress in winter maintenance. The length maintained from December 1929 to April 1930 exceeded by more than 100 miles the length maintained during the corresponding period in 1928-29. The experience of last winter, despite the abundant snowfall, was decisive. The program for the present winter includes, with certain modifications, the same circuits, together with important additions totalling a length of more than 100 miles.

In spite of the financial depression and economic difficulties of the year, felt in the United States as well as in Canada, traffic and touring increased considerably

de façon remarquable. Grâce à la publicité intense faite par le département de la voirie la province a lieu d'être satisfaite sous ce rapport.

La température a été défavorable au cours de l'été et a nu considérablement à la construction, à l'entretien et aux divers travaux entrepris par le département. Malgré tout, l'année 1930 compte parmi les grandes années de la voirie. Les chiffres cités au cours de la présente revue donnent une idée du travail énorme exécuté dans les divers domaines.

En vue de remédier au chômage, la province a fait exécuter cette année des travaux de voirie pour un montant d'un million de dollars en plus du budget régulier du département. Cela a donné de l'emploi à un plus grand nombre d'hommes pendant une plus longue période. A ce sujet il convient de noter que le département de la voirie est l'un des plus grands employeurs de la province. Vingt-trois mille sept cents personnes étaient sur ses listes de paye au cours de l'été, non compris le personnel ordinaire des bureaux. La Voirie a à son service une véritable armée d'employés, à qui elle procure de l'ouvrage pendant six à huit mois de l'année. En plus des avantages sans nombre qu'elles procurent à la population, les routes sont en elles-mêmes des pourvoyeuses de travail dans toutes les municipalités de la province.

SITUATION ACTUELLE DE LA VOIRIE

L'inventaire des chemins de la province au 31 janvier 1930 a donné les chiffres suivants:

Longueur totale des chemins ruraux.....33,040 milles

Chemins de première classe.....	5,032 milles
Chemins de deuxième classe.....	9,162 milles
Chemins de troisième classe.....	18,846 milles

Longueur totale des chemins améliorés12,464 milles

Chemins de première classe.....	4,737 milles
Chemins de deuxième classe.....	4,766 milles
Chemins de troisième classe.....	2,961 milles

Voici, pour l'ensemble des chemins améliorés, la classification finale des différents genres de pavages au 31 janvier 1930:

Gravier.....	10,156 milles, ou	81.48%
Sable-et-glaire.....	340 " "	2.72%
Macadam à l'eau.....	1,357 " "	10.89%
Macadam bitumineux.....	178 " "	1.43%
Béton de ciment.....	105 " "	0.85%
Béton bitumineux.....	328 " "	2.63%

Longueur totale.....12,464 milles, ou 100.00%

in volume. Thanks to the intense publicity campaign waged by the Department of Roads, the Province has reason for being satisfied in that regard.

The summer was marked by unfavourable weather conditions, a fact which hindered considerably construction, maintenance, and the divers other works carried on by the Department. But in spite of all, 1930 ranks as one of the greatest years in highways history. The figures presented throughout this review give an idea of the enormous amount of work executed in the various domains.

With a view to remedying unemployment, the Province carried out this year road work to the amount of one million dollars over and above the Department's regular budget. This gave employment to a greater number of men for a longer period than usual. It is fitting to remark in this connection that the Department of Roads is one of the largest employers in the Province. There were twenty-three thousand seven hundred persons on our payrolls during the summer, not including the regular personnel in the departmental offices. The Department has in its service a veritable army of employees to whom it gives work during six to eight months of the year. Besides the numberless advantages they secure to the population, the highways are the purveyors of work in all the municipalities of the Province.

PRESENT HIGHWAYS SITUATION

The inventory of roads of the Province to date of January 31, 1930 gave the following figures:

Total length of rural roads.....33.040 miles

First class roads..... 5,032 miles

Second class roads..... 9,162 miles

Third class roads.....18,846 miles

Total length of improved roads.....12.464 miles

First class roads..... 4,737 miles

Second class roads..... 4,766 miles

Third class roads..... 2,961 miles

Following is the final classification according to type of pavement to date of January 31, 1930, for the ensemble of all improved roads:

Gravel.....	10,156 miles, or	81.48%
Sand-clay.....	340 " "	2.72%
Waterbound macadam.....	1,357 " "	10.89%
Bituminous macadam.....	178 " "	1.43%
Cement concrete.....	105 " "	0.85%
Bituminous concrete.....	328 " "	2.63%

Total length..... 12,464 miles, or 100.00%

Voici maintenant, par ordre de qualité des pavages, une autre classification résumant celle donnée ci-dessus :

Gravier et sable-et-glaise.....	10,496 milles, ou	84.20%
Macadam à l'eau.....	1,357 " "	10.89%
Pavages supérieurs: (macadam bitumineux, béton de ciment et béton bitumineux).....	611 " "	4.91%
Longueur totale.....	12,464 milles, ou	100.00%

Les travaux énumérés au présent rapport portent à 13,652 milles la longueur totale des chemins améliorés de façon permanente, soit 41% de la longueur totale des chemins ruraux. On trouvera au chapitre 3 la classification des chemins améliorés par genre de pavages au 15 novembre 1930, cette classification tenant compte des travaux de construction et des travaux de revêtements permanents de la saison écoulée. Ces chiffres seront de nouveau révisés par l'inventaire final du 31 janvier 1931.

LE RÉSEAU DES GRANDES ROUTES

Le tableau du chapitre 4 donne l'état de construction du réseau des grandes routes au 15 novembre 1930.

La longueur totale du réseau est de 5,393.58 milles, dont 5,066.31 milles, ou 97%, sont terminés, dont 217.56 milles sont en construction et dont 109.71 milles restent à améliorer.

Nous avons, au cours de l'année, fait les additions suivantes au réseau :

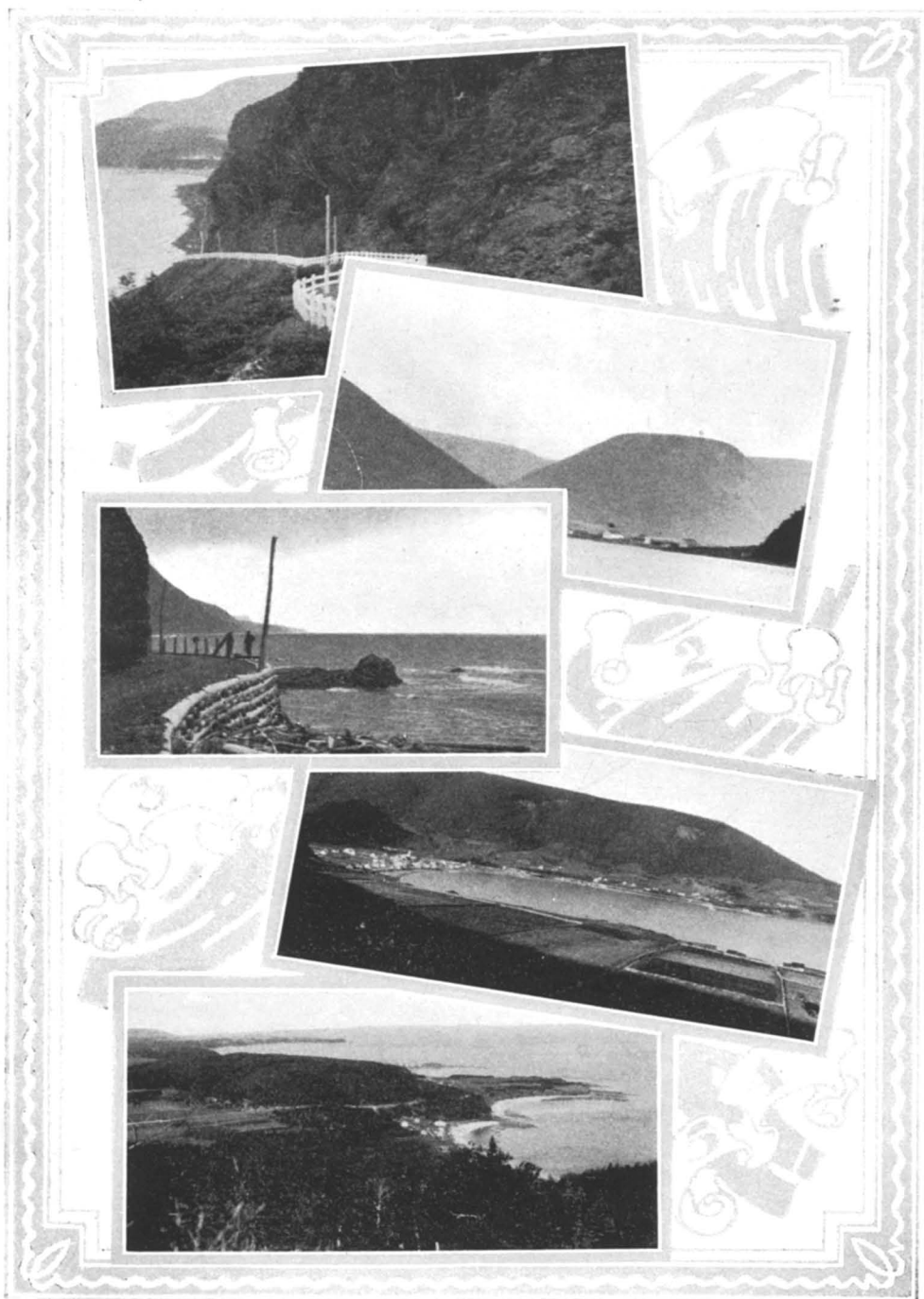
La route Beaumont-Saint-Philémon, une longueur de 40 milles, passant par Saint-Charles, Saint-Gervais, Saint-Lazare, Saint-Damien et Notre-Dame-de-Buckland. Cette nouvelle route porte le numéro 25A et elle est entièrement améliorée;

Le raccordement Rawdon-Sainte-Julienne, qui fait maintenant partie de la route 33. Cette route est désignée sous le nom de L'Assomption-Sainte-Julienne via Rawdon. Le raccordement Rawdon-Ste-Julienne a une longueur de sept milles et il est entièrement amélioré;

Le raccordement Cookshire-East Angus, qui faisait autrefois partie de la route numéro 1, fait maintenant partie de la route numéro 27. Cette route sera dorénavant désignée sous le nom de East Angus-Beecher Falls. Le raccordement Cookshire-East Angus a une longueur de cinq milles;

La route Saint-Siméon-Tadoussac-Portneuf, une longueur de 70 milles, desservant les paroisses échelonnées sur la côte nord du fleuve Saint-Laurent, en bas Saint-Siméon. Le département a fait depuis deux ans des travaux considérables sur cette route, qui est maintenant améliorée sur presque toute sa longueur. Cette nouvelle route portera le numéro 15A.

Le développement de la voirie exigera certainement dans un avenir rapproché d'autres additions au réseau des grandes routes, par exemple: la route de Sainte-Agathe-des-Monts à Saint-Donat, ou de Sainte-Agathe à Notre Dame-de-la-Merci; une route de Saint-Donat à Saint-Michel-des-Saints, dont le relevé préliminaire a été fait dernièrement; la continuation vers le nord de la route Montréal-Mont-Laurier, le long de la rivière du Lièvre, vers Ferme-Neuve et le lac Tapani, et autres additions.



TOUR DE LA GASPÉSIE

1, 2 et 3. Près de Mont-St-Pierre; 4. Mont-Louis;
5. Rivière Madeleine

AROUND GASPÉ PENINSULA

1, 2 and 3. Near Mont-St-Pierre; 4. Mont-Louis;
5. Rivière Madeleine

Following is a resumé, in order of quality of pavement, of the classification given above:

Gravel and sand-clay	10,496 miles, or	84.20%
Waterbound macadam	1,357 " "	10.89%
Superior pavements (bituminous macadam, cement concrete, and asphaltic concrete)	611 " "	4.91%
Total length	12,464 miles. or	100.00%

The works enumerated in the present report bring to 13,652 miles the total length of permanently improved roads, being 41% of that of rural roads. There will be found in Chapter 3 the classification of improved roads, according to type of pavement, to date of November 15, 1930, this classification taking count of the construction work and permanent paving executed during the past season. These figures will again be revised by the final inventory of January 31, 1931.

THE MAIN HIGHWAYS SYSTEM

The table in Chapter 4 gives the state of completion of the network of main highways to November 15, 1930.

The aggregate length of main highways is 5,393.58 miles, of which 5,066.31 miles, or 97%, are completed, 217.56 miles are under construction, and 109.71 miles remain to be improved.

During the year we have made the following additions to the network:

The Beaumont-St-Philémon Highway, length 40 miles, passing through St. Charles, St. Gervais, St. Lazare, St. Damien, and Notre-Dame-de-Buckland. This new road is numbered 25A and is entirely improved;

The Rawdon-St. Julienne connection, forming part of Highway No. 33. This highway is now designated L'Assomption-St. Julienne via Rawdon. The Rawdon-St. Julienne connection has a length of seven miles and is completely improved;

The Cookshire-East-Angus connection, formerly part of Highway No. 1, is now part of Highway No. 27. This highway will henceforth be designated East Angus-Beecher Falls. The Cookshire-East Angus connection is five miles in length;

The St. Siméon-Tadoussac-Portneuf Highway, length about 70 miles, serving the parishes spread out along the north shore of the St. Lawrence below St. Siméon. The Department has been carrying out considerable work on this highway for two years; it is now improved on almost its whole length. This new road will be numbered 15A.

The development of the highways system will certainly call for other additions to the main network in the near future, such as: the road from Ste. Agathe-des-Monts to St. Donat, or from Ste. Agathe to Notre-Dame-de-la-Merci; a road from St. Donat to St. Michel-des-Saints, for which the preliminary survey was recently made; the prolongation northward of the Montreal-Mont-Laurier Highway along the Rivière du Lièvre, towards Ferme-Neuve and Lake Tapani, and other additions.

ENTRETIEN

La période du dégel fut normale en 1930, mais par contre l'été fut anormalement pluvieux et nous a causé bien des difficultés au chapitre de l'entretien, particulièrement dans les routes en pays montagneux. Nous avons éprouvé de grandes difficultés, par exemple, à maintenir en bon état la partie de la route Québec-Saint-Siméon comprise entre Saint-Tite-des-Caps et la Baie-Saint-Paul, section qu'il nous a fallu pratiquement refaire à deux ou trois reprises différentes à la suite de pluies véritablement torrentielles. Nous avons également éprouvé des difficultés sur certaines sections de la route de la Gaspésie, entre Sainte-Anne-des-Monts et Gaspé. Grâce à une organisation sur pied à tous les instants nous avons pu réparer les dégâts sans trop nuire à la circulation. La rapidité avec laquelle les travaux de réparation furent faits sur les différentes routes à la suite des pluies a été très appréciée du public voyageur et contribuera à maintenir la bonne réputation de la province sous le rapport de l'entretien.

D'une façon générale, et malgré les dommages répétés causés par les pluies à certains endroits, la condition des routes améliorées de la province fut satisfaisante du commencement à la fin de la saison.

Rapports périodiques—Le département exige toujours de ses ingénieurs, à périodes fixes, un rapport sur la condition de chacun des milliers de chemins améliorés qu'il a à entretenir. Ces rapports sont transmis au département le 1er juillet, le 1er septembre et le 1er novembre; et tous les cas où il se présente une difficulté quelconque sont étudiés un à un. Ces rapports permettent, comme on le voit, de suivre minutieusement tous les détails de l'entretien et de prendre immédiatement des mesures spéciales dans certains cas particuliers.

Chemins entretenus en 1930—La longueur totale des chemins améliorés de toutes classes dont l'entretien était à la charge du ministère de la voirie, au 15 novembre 1930, est de 11,949.65 milles. La longueur entretenue en 1929 était de 10,194.69 milles. Le département a donc pris charge en 1930 de 1,754.96 milles de nouveaux chemins améliorés, soit une augmentation de 17%.

La longueur totale de 11,949.65 milles se divise en deux catégories: les routes provinciales et régionales, dont la longueur entretenue par le département est de 4,640.26, milles, et les chemins secondaires et locaux, dont la longueur entretenue est de 7,309.39 milles.

Le nombre de municipalités qui en 1930 ont bénéficié de l'entretien aux frais du gouvernement fut de 1,302. Ce nombre était de 1,252 en 1929. Les municipalités qui bénéficient de l'entretien aux frais du gouvernement représentent 87% du nombre total des municipalités de la province. Les 13% qui restent représentent en grande partie les cités et villes, où la loi d'entretien ne s'applique pas.

Les chapitres 5 et 6 donnent des chiffres plus détaillés concernant l'entretien des chemins améliorés sur chaque route régionale et provinciale et dans chacun des comtés de la province.

Progression de l'entretien aux frais du gouvernement—Le tableau suivant donne les longueurs entretenues chaque année directement par le département de la voirie depuis 1923:

MAINTENANCE

The thawing period was normal in 1930, but on the other hand the summer was abnormally rainy and caused us much difficulty in the matter of maintenance, particularly in mountainous regions. We experienced great difficulty, for instance, in maintaining in good condition the section of the Quebec-St. Siméon Highway between St. Tite-des-Caps and Baie-St. Paul, a section which we were obliged to practically rebuild on two or three different occasions following veritable torrents of rain. We also met with difficulties on certain sections of the Gaspé Highway between Ste. Anne-des-Monts and Gaspé. Thanks to an organization always on its toes, we were able to repair the damage without greatly interfering with traffic. The rapidity with which repair works were carried out on the various highways was highly appreciated by the travelling public and contributed to sustaining the high reputation of the Province in regard to maintenance.

Generally speaking, and in spite of the repeated damage caused by rain at certain places, the condition of improved roads in the Province was satisfactory throughout the season.

Periodical reports—The Department requires from its engineers, at stated periods, reports on the condition of improved roads under their charge for maintenance. These reports are transmitted to the Department on the first day of July, September, and November; and all cases of difficulty of whatever kind are studied one by one. As may be seen, these reports enable us to follow closely all details of maintenance and to take immediately special measures for dealing with particular cases.

Roads maintained in 1930—The total length of improved roads of all classes whose maintenance was under the charge of the Department, to date of November 15, 1930, was 11,949.65 miles. The length maintained in 1929 was 10,194.69 miles. The Department therefore assumed charge in 1930 of 1,754.96 miles of new improved roads, an augmentation of 17%.

The 11,949.65 miles which form the total fall into two categories: provincial and regional highways, of which the length maintained by the Department is 4,640.26 miles, and secondary and local roads, of which the length maintained is 7,309.39 miles.

The number of municipalities which benefitted from maintenance at the expense of the Government in 1930 is 1,302. The number was 1,252 in 1929. The municipalities so benefitting represent 87% of the total of municipalities in the Province. The remaining 13% represent to a large extent cities and towns where the maintenance act does not apply.

Chapters 5 and 6 give figures more in detail concerning the maintenance of improved roads, dealing separately with each provincial and regional highway and with each county of the Province.

Progress of maintenance at Government's expense—The following table gives the length maintained directly by the Department of Roads each year since 1923:

En 1923.....	1,407 milles, ou 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%	" " " "
" 1929.....	10,195 " " 93.4%	" " " "
" 1930.....	11,950 " " 95.8%	" " " "

Il serait trop long d'énumérer ici les diverses opérations qui constituent l'entretien d'un chemin. Il faut toutefois noter que le chlorure de calcium fut utilisé d'une façon encore plus générale qu'au cours des années passées. La poussière n'est plus tolérable sur les grandes routes, et l'on ne veut d'ailleurs plus la tolérer. De là l'usage de plus en plus généralisé du chlorure de calcium sur les routes de gravier. L'on n'a pas eu à se plaindre de la poussière au cours de la dernière saison, car toutes les routes de gravier de quelque importance furent traitées au calcium.

Les cantonniers—Le nombre des cantonniers a été de 902 en 1930. Il était de 828 en 1929, soit une augmentation de 74, ou 9%, en 1930. La longueur moyenne d'une section de cantonnier est de 13 milles pour l'ensemble de la province. Cette longueur moyenne d'une section a augmenté sensiblement depuis quelques années, et pour diverses raisons, dont les principales sont la construction de pavages permanents et l'emploi d'outillages modernes, ce qui a amené en plusieurs cas la fusion de deux sections en une seule.

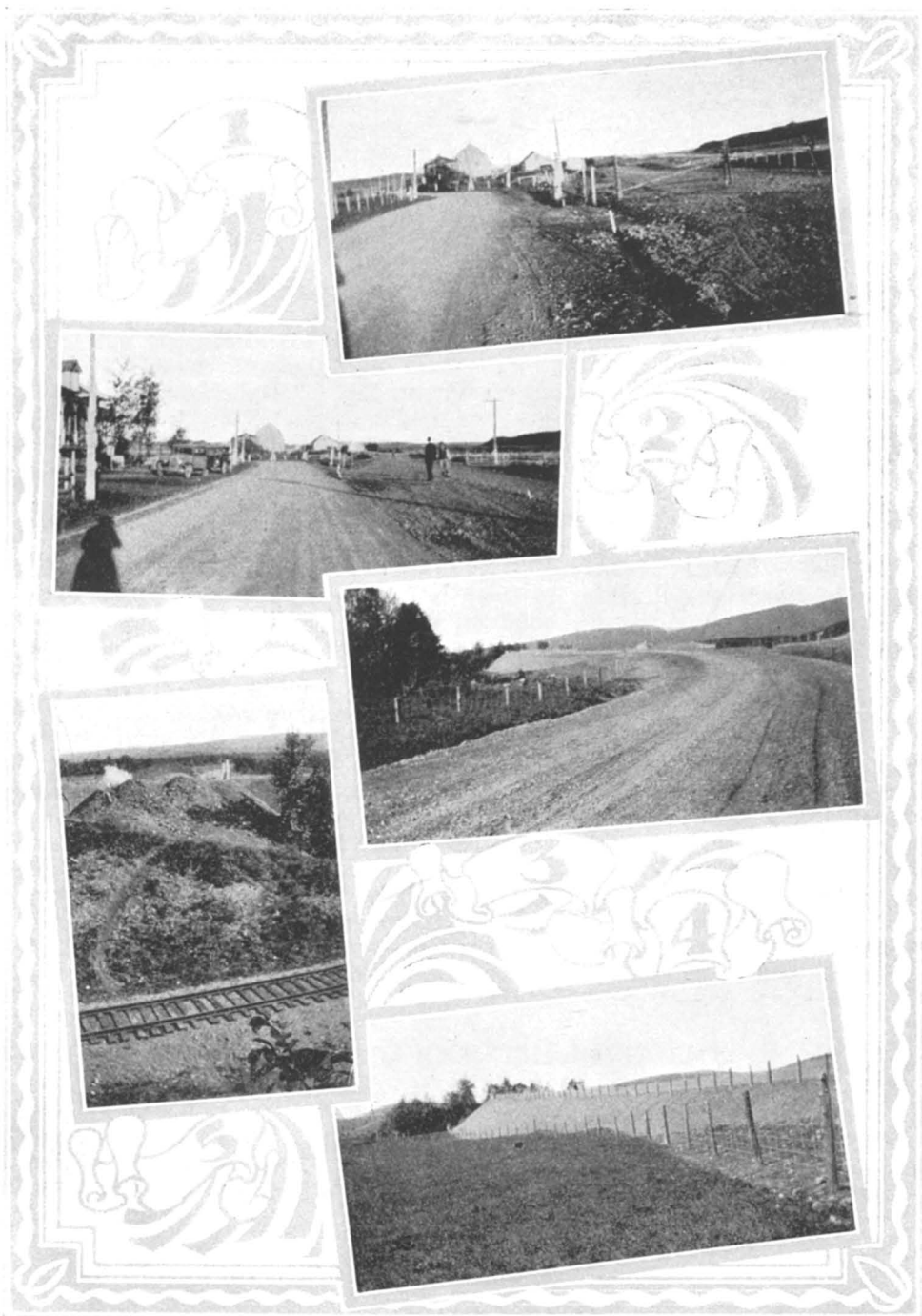
Convention des cantonniers—Pour la deuxième fois depuis 1927 nous avons réuni en convention à Québec, le printemps dernier, tous nos cantonniers. Cette convention eut lieu au Manège Militaire les 4 et 5 mars. En plus des cantonniers, le personnel technique du département, y compris les ingénieurs de divisions, leurs assistants et leurs commis, ont prit part à cette réunion. Douze cents personnes se réunirent à cette occasion. Tous les problèmes de la voirie, en particulier l'économie dans les travaux d'entretien, furent étudiés à fond au cours de la convention. Cette deuxième réunion des cantonniers, comme celle de 1927, a produit des résultats encourageants pour la province. L'entretien est de mieux en mieux fait, les méthodes sont plus uniformes, et l'économie est plus strictement pratiquée. Cette diminution dans le coût de l'entretien a d'ailleurs valu aux cantonniers et à leurs aides une augmentation de salaire à partir du mois d'août.

SUPPRESSION D'ANGLES, AMÉLIORATIONS DE COURBES, REDRESSEMENTS, AMÉLIORATIONS DIVERSES

Le chapitre 8 donne la liste et la description des améliorations de toutes sortes apportées aux routes déjà améliorées. Ce chapitre contient aussi un certain nombre de diagrammes illustrant quelques cas typiques, et il est un des chapitres les plus importants du rapport.

Grâce à ces améliorations l'on modifie profondément dans bien des cas l'aspect d'une route et l'on assure à la circulation une plus grande sécurité.

Les principaux travaux consistent à supprimer des angles droits et des courbes prononcées, à améliorer par déboisement la visibilité des tournants ou des passages à niveau, à déplacer des bâtisses lorsque la chose est nécessaire aux mêmes fin, à élargir des viaducs, à améliorer des côtes, à hausser les chemins sujets à



Suppression d'un passage à niveau à Amqui, sur la route No 6. 1 et 2. Nouveau chemin conduisant au passage élevé; 3 et 4. Remblais à l'approche du passage; 5. Vue du passage à niveau du sommet de l'un des remblais. Le viaduc devait être terminé à la fin de novembre par le C. N. R.

Elimination of a level crossing at Amqui, Highway No. 6; 1 and 2. New road leading to the overhead crossing; 3 and 4. The new road on both sides near the crossing; 5. View at top of the road near the track. The overhead crossing was to be completed at the end of November by the C. N. R.

In 1923.....	1,407 miles, or 31%	of all improved roads
" 1924.....	1,679 " " 31%	" " "
" 1925.....	2,058 " " 34%	" " "
" 1926.....	2,598 " " 39%	" " "
" 1927.....	7,801 " " 99.4%	" " "
" 1928.....	9,238 " " 96.8%	" " "
" 1929.....	10,195 " " 93.4%	" " "
" 1930.....	11,950 " " 95.8%	" " "

It would take too much time and space to enumerate here the varied operations which constitute the maintenance of roads. It is necessary to remark, however, that the use of calcium chloride was still more general in 1930 than in past years. Dust is intolerable on main highways; moreover, there is no desire on the part of motorists to tolerate it. Hence the more and more general use of calcium chloride on gravel roads. There has been no cause for complaining of the dust this past season, for all gravelled roads of any importance were treated with the dust layer.

Patrolmen—The number of patrolmen was 902 in 1930. It was 828 in 1929, being an augmentation of 74, or 9%, in 1930. The average length of patrolmen's sections, for the whole Province, is 13 miles. The average length of sections has been considerably increased during the past few years for various reasons, the principal ones being: the construction of permanent pavements, the use of modern equipment, and, consequently, in many instances the merging of two sections into one.

Patrolmen's Convention—For the second time since 1927, we brought all our patrolmen together at Quebec last spring. The convention was held in the Drill Hall on the 4th. and 5th. of March. Besides the patrolmen, the technical personnel of the Department, including division engineers, their assistants, and their clerks, took part in the proceedings. There was an assemblage of twelve hundred. All the problems of highways, and particularly that of economy in maintenance, were studied to the bottom. This second convention of patrolmen, like that of 1927, produced encouraging results for the Province. Maintenance becoming better and better, methods are more uniform, and economy is more strictly practised. This diminution in the cost of maintenance also earned for the patrolmen and their help increases in salary dating from the month of August.

ELIMINATION OF SHARP TURNS, IMPROVEMENT OF CURVES, STRAIGHTENINGS, DIVERS IMPROVEMENTS

Chapter 8 gives a list and description of improvements of all kinds made on roads already improved. This chapter also contains a number of diagrams illustrating typical cases, and it is one of the most interesting sections of the report.

Thanks to these improvements, the aspect of a highway is profoundly modified and traffic is assured of a higher degree of safety.

The principal works under this heading consist in the improvement of sharp turns and pronounced curves, improvement of visibility at turns and railway grade-crossings by clearing away trees and brush and displacing buildings wherever necessary, widening viaducts, curving down hills, raising sections of roads subject

inondations, etc., etc. Ces divers travaux sont certainement ceux que remarque le plus l'automobiliste et ils sont ceux également qu'il apprécie le plus. La liste des travaux de cette nature exécutés au cours de la saison écoulée est très intéressante, et, avec les diagrammes qui l'accompagnent, elle donne une idée de leur importance.

REVÊTEMENTS PERMANENTS

D'après l'inventaire général des chemins au 31 janvier 1930, il y avait dans la province, à la fin de la saison de 1929, 1,968 milles de chemins dits permanents, y compris 611 milles de pavages en macadam bitumineux, en béton de ciment et en béton asphaltique.

Les travaux de revêtements permanents exécutés en 1930 portent la longueur des pavages de la dernière catégorie à 691 milles et à au-delà de 2,000 milles la longueur des pavages autres que le gravier. La construction des pavages permanents avance à raison d'une centaine de milles en moyenne par année. Le programme spécial inauguré au début de 1929 comportait la construction de 900 milles échelonnée sur une période de six ans. Grâce aux travaux d'arpentage et de préparation faits l'an dernier et cette année, nous serons en mesure de poursuivre l'an prochain avec plus d'activité encore ce programme de pavage.

Le programme de revêtements permanents comporte la suppression des courbes et des angles, l'amélioration générale des alignements et des rampes, l'élargissement de l'emprise des routes et l'élargissement des pavages, en un mot l'établissement de routes tout à fait modernes, conçues et construites pour satisfaire non seulement les besoins actuels mais aussi les exigences futures pour plusieurs années à venir.

Les routes dont le pavage permanent a été fait depuis quelques années répondent d'une façon générale à ces exigences. Les routes nouvelles seront encore plus soignées, s'il se peut, sous ce rapport.

L'exécution de ce programme de revêtement et de réaligement des routes en général exige un arpentage préliminaire soigné, et une étude approfondie des alignements et de l'emprise de la route.

Le département emploie depuis plusieurs années des équipes d'arpenteurs qui s'occupent de ce travail. Nous avons dernièrement placé ces équipes sous la direction d'un seul bureau et d'un seul chef afin de mettre plus d'uniformité dans les méthodes et de coordonner davantage le travail d'arpentage du département.

Le programme de revêtements permanents comportait le pavage des sections situées dans les villages sur les routes gravelées. Cette partie du programme a été commencée au cours de la dernière saison. Nous avons, en dehors des grandes sections en cours de revêtement, pavé une vingtaine de villages dont les noms seront trouvés dans l'énumération des travaux de l'année. Le programme pour 1931 comprend également une vingtaine de villages.

Voici les principaux travaux de revêtements permanents exécutés au cours de l'année.

CONSTRUCTION DES REVÊTEMENTS PERMANENTS EN 1930

Route No 1—Montréal-Sherbrooke-Thetford Mines-Québec—La sec-

to inundation, etc. These are certainly the works most remarked and most appreciated by the motorist. The list of works of this kind executed during the past season is very interesting and, together with the accompanying diagrams, presents a good idea of their importance.

PERMANENT PAVEMENTS

According to the general inventory of roads to January 31, 1930, there were in the Province at the close of the 1929 season 1,968 miles of so-called permanent roads, including 611 miles of bituminous macadam, cement concrete, and asphaltic concrete.

The permanent pavements laid during 1930 bring the length of pavement in the latter categories to 689 miles and that of pavements other than gravel to upwards of 2,000 miles. The construction of permanent pavements is advancing at the rate of about 100 miles a year, on an average. The special program inaugurated at the beginning of 1929 provided for the construction of 900 miles, to be spread over a period of six years. Thanks to survey and preliminary works done both last year and this, we will be in position next year to follow up the paving program with even greater activity.

The permanent paving program provides for the suppression of sharp turns and curves, the general improvement of alignment and grades, the widening of highway right-of-ways and pavement, in a word, the establishment of altogether modern highways, conceived and built to satisfy not only existing needs but also future exigencies for many years to come.

The highways permanently paved during the last few years respond in general to those exigencies. Care will be taken that the new highways respond even more fully, if possible, to the anticipated demands of traffic.

The carrying out of this program of permanent paving and re-alignment of highways in general calls everywhere for careful preliminary survey and complete study of questions of alignment and right-of-way.

The Department has been employing survey parties on such work for several years. Recently, we placed all survey parties under the direction of a single bureau and a single chief to obtain greater uniformity in method and to co-ordinate to advantage the survey work of the Department.

The program of permanent paving calls for the paving of sections in villages along gravel highways. This part of the program was put under way during this past season. Besides the paving of a few long sections, we laid pavements through twenty or so villages whose names are given in the enumeration of the year's work. The program for 1931 includes twenty more.

The following are the principal works of permanent paving executed during the year.

CONSTRUCTION OF PERMANENT PAVEMENTS IN 1930

Highway No. 1—Montreal-Sherbrooke-Thetford Mines-Quebec—The

tion de la route comprise dans la ville de East Angus, une longueur de 3,449 pieds, a été pavée d'un mélange de pierre et de bitume, d'une largeur de 20 pieds et d'une épaisseur de deux pouces. Nous avons pavé de la même façon une rue municipale sur une longueur de 1,923 pieds.

Ce genre de pavage consiste en un mélange à froid, fait sur le chemin même, de petite pierre et de bitume. La pierre est d'abord étendue sur le chemin et arrosée de bitume. Le mélange est fait au moyen de la machine à chemin. Une fois le mélange effectué, l'on étend une seconde couche de petite pierre et l'on roule. Règle générale les pavages de cette nature faits en 1930 ont une épaisseur de deux pouces, mais nous en avons faits qui ont jusqu'à quatre pouces. Ce pavage, une fois fini, ressemble fort au macadam bitumineux par pénétration et nous l'avons classé comme tel dans les notes qui suivent ainsi que dans les listes du chapitre 7.

Nous avons élargi $\frac{1}{2}$ mille de pavage entre Thetford Mines et Black Lake et nous avons fait les corrections de profil et d'alignement nécessaires. Ce travail a été fait en macadam bitumineux, et il a porté la largeur du pavage de 16 à 20 pieds.

Route No 2—Edmundston-Rivière-du-Loup-Québec-Montréal-Toronto.—Le pavage en béton bitumineux des sections de Berthier et de St-Vallier a été terminé à l'automne. Cette section de 13.4 milles a été commencée en 1929. Nous avons également pavé en béton bitumineux 2.80 milles dans la paroisse de Saint-Thomas, et fait la préparation des trois milles qui restent. Le nouveau pavage a une largeur de 20 pieds.

Nous avons fait de la préparation en vue de la pose d'un pavage en macadam bitumineux à Saint-Roch-des-Aulnets sur une longueur de 6,780 pieds et une largeur de 18 à 20 pieds.

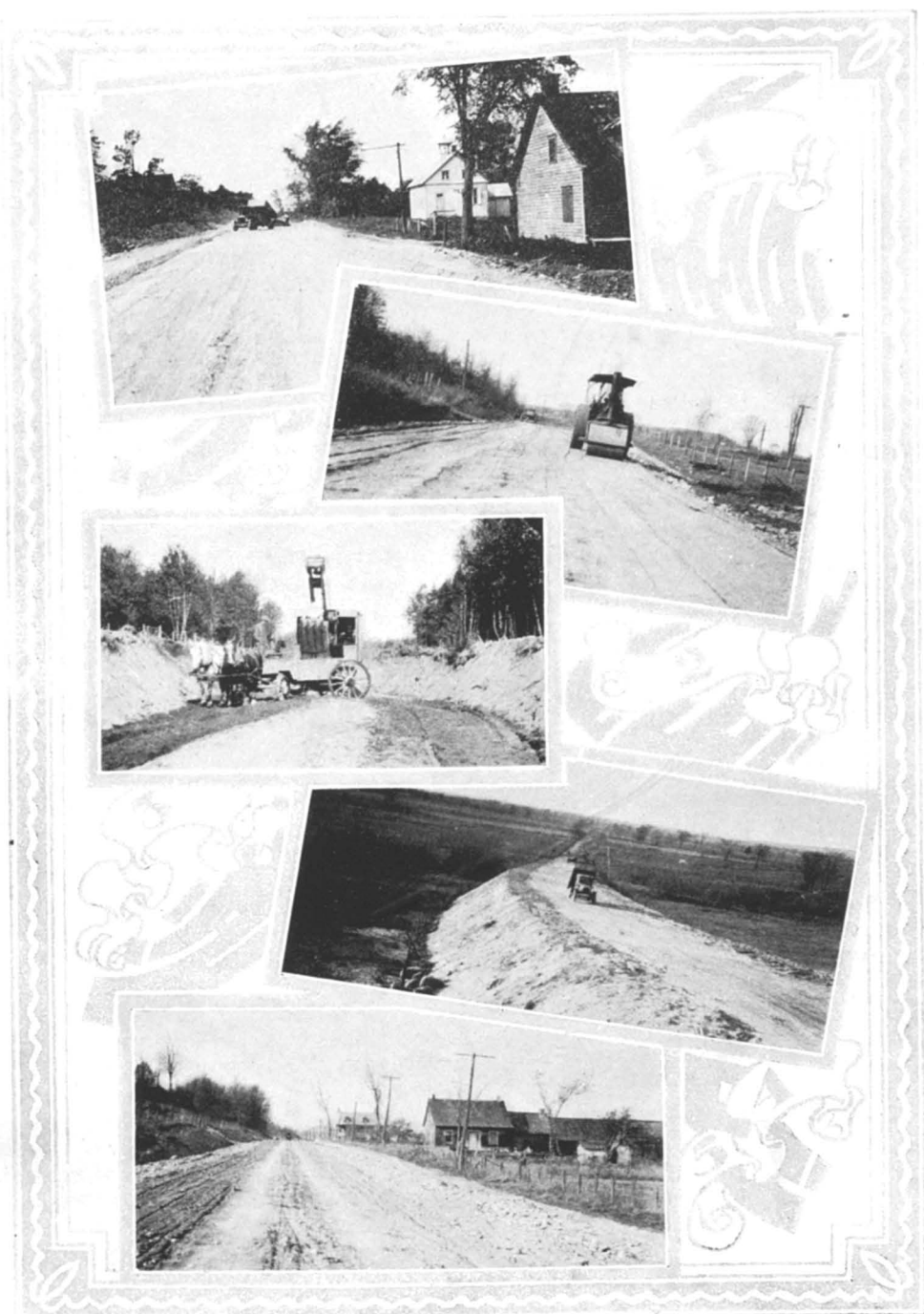
Sur la route de Montréal à Québec nous avons élargi la section en béton dans la paroisse de Ste-Marthe-du-Cap-de-la-Madeleine. Cette section a une longueur de 2,953 pieds. La largeur de pavage a été portée de 14 à 20 pieds.

Nous avons donné un contrat cet automne pour le pavage en béton bitumineux de la section de $\frac{1}{2}$ mille située dans les limites de la ville de Louiseville. Le pavage aura une largeur moyenne de 38 pieds, c'est-à-dire qu'il sera posé d'un trottoir à l'autre. L'ancien pavage variait de 16 à 20 pieds en largeur. Le pavage actuel sera défait de façon que le sommet du nouveau pavage, lorsqu'il sera terminé, soit 4 pouces plus bas que le sommet du pavage actuel. Le bombement sera également réduit. Les travaux ont été commencés au mois d'octobre mais ils ne seront pas terminés avant l'été prochain.

La section de 4 milles située dans la paroisse de Ste-Geneviève-de-Berthier est sous contrat pour la pose d'un pavage en béton bitumineux. Le pavage actuel a 16 pieds de largeur et le nouveau aura 20 pieds. Les travaux d'élargissement ont été commencés cet automne, et le pavage sera posé l'été prochain.

Nous avons élargi le pavage sur une longueur de 2,229 pieds dans la ville de Pointe-aux-Trembles, sur l'île de Montréal. Ce travail a été fait en béton bitumineux. L'élargissement comporte 34 pieds de nouveau pavage de chaque côté des voies du tramway.

La section longeant le canal de Soulanges, dont l'élargissement et la réfection ont été commencés l'automne dernier, a été terminée à la fin de la saison. Cette section a une longueur de 13.3 milles et l'ancien pavage, qui était en maca-



DORION-HUDSON

Vues montrant quelques étapes de la construction de cette nouvelle section de la route Montréal-Ottawa

Construction views on that new section of the Montreal-Ottawa Highway

section in the Village of East Angus, length 3,449 feet, was paved with a mixture of stone and bitumen on a width of 20 feet and to a thickness of 20 inches. We paved in the same manner one of the municipal streets on a length of 1,923 feet.

This kind of paving consists in a cold mixture, made in place on the road, of small stone and bitumen. The stone is first spread on the road and sprinkled with bitumen. The mixing is done with the road machine. Once the mixture is effected, a second course of small stone is spread. Then the whole mass is rolled. As a rule, the pavements laid in this way in 1930 have a thickness of 2 inches, but a few were laid as high as 4 inches thick. This paving, when completed, strongly resembles bituminous macadam laid by the penetration system, and we have classified it as such in the following notes, as well as in the list in Chapter 2.

We widened $\frac{1}{2}$ mile of pavement between Thetford Mines and Black Lake, correcting the profile and alignment wherever necessary. This paving was done in bituminous macadam, and brought the width from 16 feet up to 20.

Highway No. 2—Edmundston-Rivière-du-Loup-Quebec-Montreal-Toronto—The bituminous concrete pavement in the Berthier and St. Vallier sections was completed last autumn. These 13.4 miles were begun in 1929. We also paved in bituminous concrete 2.80 miles in the Parish of St. Thomas and completed the preparatory work on the remaining 3 miles. The new pavement is 20 feet wide.

We completed the preparatory work for a bituminous macadam pavement at St. Roch-des-Aulnets on a length of 6,780 feet and a width of from 18 to 20 feet.

On the Montreal-Quebec section we widened the concrete pavement in the Parish of Ste. Marthe-du-Cap-de-la-Madeleine. This section is 2,953 feet in length. The pavement was widened from 14 to 20 feet.

We awarded a contract this fall for the paving in bituminous concrete of the half-mile section within the town limits of Louiseville. This pavement will have an average width of 38 feet, that is to say, it will extend from one sidewalk to the other. The old pavement varied from 16 to 20 feet in width. The existing pavement will be torn up, to permit of the new being laid with its top 4 inches lower than that of the old. The crown will also be reduced. This work was begun in October and will be completed next summer.

The four-mile section in the Parish of Ste. Geneviève-de-Berthier is under contract for the laying of a new pavement in bituminous concrete. The existing pavement is 16 feet wide; the new will be 20 feet wide. The work of widening was begun this fall and the new pavement will be laid next summer.

We widened the pavement on a length of 2,229 feet in the Town of Pointe-aux-Trembles, on the Island of Montreal. This was done in bituminous concrete. There is now a new pavement 34 feet wide on each side of the tramway.

The section of highway along the Soulanges Canal, the widening and rebuilding of which was begun in the fall of 1929, was completed at the end of this season. This section is 13.3 miles long; the old pavement, which was in ordinary oiled

dam huilé ordinaire, n'avait qu'une largeur de 14 pieds en moyenne. Cette partie de route a été élargie d'un bout à l'autre et le nouveau pavage de béton bitumineux a une largeur de 22 pieds. Cette section de route est actuellement l'une des plus larges et des plus belles de la province.

Route No 3—Lévis-Fort Covington.—Nous avons posé un nouveau pavage en macadam bitumineux à Saint-Romuald sur une longueur de 1.66 mille et sur une épaisseur de 2 pouces. La largeur du nouveau pavage varie de 14 à 20 pieds.

Un pavage du même genre a été posé à l'automne à Saint-Pierre-de-Sorel sur une longueur de 1.9 mille. Le nouveau pavage a 18 pieds de largeur et 4 pouces d'épaisseur.

Nous avons aussi pavé la partie de la route située dans le village de Saint-Ours, soit une longueur d'environ un tiers de mille.

Route No 4—Montréal-Malone.—Nous avons fait 0.41 mille de macadam bitumineux dans le canton de Godmanchester.

Route No 5—Lévis-Sherbrooke via Richmond.—De nouveaux pavages en macadam bitumineux ont été posés dans le village de Princeville (longueur 0.8 mille, largeur 18 pieds, épaisseur 2 pouces), ainsi que dans le village de Danville (longueur 0.8 mille, largeur 20 pieds et épaisseur 2 pouces). A Princeville nous avons également pavé deux rues ordinaires, une longueur de 0.8 mille environ.

La préparation du chemin en vue de la pose d'un revêtement permanent a été faite dans la ville de Windsor, sur une longueur de 1.95 mille. Ces travaux de préparation étaient des travaux très considérables consistant en terrassements, en redressements et en corrections de profil et d'alignement. Ces travaux ont complètement modifié l'aspect de la route à cet endroit. Le pavage sera posé l'an prochain.

Bien qu'il ne s'agisse pas de revêtements permanents on doit noter l'amélioration de l'intersection de la route No 5 avec la route No 3 à Saint-Nicolas. L'ancienne intersection était à angle droit et par conséquent dangereuse. Elle a été remplacée par une grande courbe qui a nécessité l'ouverture d'un nouveau chemin plus à l'est et qui a exigé des travaux assez considérables. Cette nouvelle intersection est large et exempte de tous dangers.

Plusieurs coins dangereux ont été améliorés sur cette route au cours de la saison, en particulier à Saint-Nicolas-Sud, à Saint-Gilles, à Lyster et à Sainte-Julie.

Route No 6—Route du tour de la Gaspésie.—Nous avons fait des revêtements en macadam bitumineux à New Carlisle sur 1.61 mille, à Carleton-sur-Mer sur 0.85 mille et dans le canton Carleton sur 0.55 mille. Dans chaque cas l'épaisseur du pavage est de 2 pouces et la largeur varie de 18 à 20 pieds. Nous avons de plus fait les travaux de préparation sur 1.14 mille dans la paroisse d'Amqui et sur 1.35 mille à Carleton-sur-Mer.

Route No 8—Montréal-Hull-Aylmer-Pembroke.—Le chemin d'approche du nouveau pont Lachapelle a été terminé au printemps. Ce chemin d'approche, nécessité par la construction du nouveau pont, a une longueur de 1,220 pieds, et a été construit sur un remblai en pierre. La plate-forme a une largeur de 45 pieds à son sommet, et le pavage de béton de ciment qui y a été construit a une largeur de 36 pieds.

macadam, was only 14 feet wide. It was widened on its whole length, and the new pavement, in bituminous concrete, has a width of 22 feet. This section is now one of the finest and widest in the Province.

Highway No. 3—Lévis-Fort Covington—We laid a new pavement in bituminous macadam at St. Romuald on a length of 1.66 miles and to a thickness of 2 inches. The width of the new pavement varies from 14 to 20 feet.

A pavement of the same type was laid during the fall at St. Pierre-de-Sorel, on a length of 1.9 miles. The new pavement is 18 feet wide and 4 inches thick.

We also paved the section in the Village of St. Ours, a length of about one third of a mile

Highway No. 4—Montreal-Malone—We laid 0.41 mile of bituminous macadam in the Township of Godmanchester.

Highway No. 5—Lévis-Sherbrooke via Richmond—New bituminous macadam pavements were laid in the Village of Princeville (length 0.8 mile, width 18 feet, thickness 2 inches), and the Village of Danville (length 0.8 mile, width 20 feet, thickness 2 inches). At Princeville, we also paved two municipal streets on a length of about 0.8 mile.

The road was prepared for permanent paving in the Town of Windsor on a length of 1.95 miles. The very considerable preparatory works consisted of earthwork, diversions, and corrections of profile and alignment. They have completely changed the aspect of the highway at that place. The pavement will be laid next year.

Although it is not a matter of permanent paving, reference must be made to the improvement of the junction of Highways Nos. 3 and 5 at St. Nicolas. The highways formerly met in a dangerous right angled corner. This has been replaced by a wide curve which necessitated the opening of a new road farther towards the east at the cost of considerable work. The new intersection is wide and exempt from all hazards.

Several other dangerous corners on this highway were improved during the season, particularly those at St. Nicolas Sud, St. Gilles, Lyster, and Ste. Julie.

Highway No. 6—The Gaspé Belt-line Highway—We laid permanent pavements in bituminous macadam at New Carlisle on 1.16 miles, at Carleton-sur-Mer on 0.85 miles, and in the Township of Carleton on 0.55 mile. In each case, the thickness of the pavement is 2 inches and the width varies from 18 to 20 feet. We also completed preliminary work on 1.14 miles in the Parish of Amqui and 1.35 miles at Carleton-sur-Mer.

Highway No. 8—Montreal-Hull-Aylmer-Pembroke—The approach road to the new Lachapelle Bridge was completed last spring. This new approach, rendered necessary by the construction of the new bridge, is 1,220 feet long and constructed on a stone fill. The fill is 45 feet wide at its summit, and the cement concrete pavement has a width of 36 feet.

Des pavages en macadam bitumineux ont été construits aux endroits suivants: à Saint Hermas sur une longueur de 2.9 milles, à Papineauville sur une longueur de 0.6 mille et à Thurso sur une longueur de 0.9 mille. Dans les deux premiers cas le pavage a une épaisseur de 4 pouces et dans les deux derniers cas une épaisseur de 2 pouces. La largeur de ce nouveau pavage est de 20 pieds. Nous avons fait des travaux de préparation sur 1.5 mille dans le village de Ste-Scholastique en vue de la pose d'un pavage du même genre.

La section de Masson au village de Templeton, une longueur de 14 milles, est sous contrat pour la pose d'un pavage en béton bitumineux. Le nouveau pavage aura une largeur de 20 pieds et il remplacera une surface de gravier. Nous avons pavé environ 6 milles cette année. Le reste sera terminé l'été prochain.

La ville d'Aylmer a posé un pavage de béton bitumineux sur les rues Tiberius (2,473 pieds) et Principale (2,816 pieds). Ces deux rues font maintenant partie de la route No 8.

Route No 10—Rivière-du-Loup-Sainte-Flavie—Nous avons fait des pavages en macadam bitumineux à Saint-Georges-de-Cacouna, sur une longueur de 1.96 mille et à l'Île-Verte sur une longueur de 1.40 mille. Le nouveau pavage a, dans chaque cas, une largeur de 20 pieds et une épaisseur de 2 pouces.

Route No 11—Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki-Hull — Le chemin d'approche du nouveau pont Viau a été terminé cet automne. Ce chemin a une longueur de 1,650 pieds et il a été fait sur un remblai en terre. La plate-forme a 65 pieds de largeur à son sommet. Le pavage est en béton bitumineux et il a une largeur de 54 pieds.

Les travaux d'élargissement de la montée Sainte-Rose ont été terminés au cours de l'été et cette montée est actuellement sous contrat pour la pose d'un pavage en béton bitumineux, à partir du pont Viau jusqu'à l'intersection du chemin du pont David, soit une longueur de 5.9 milles. Le nouveau pavage aura une largeur variant de 20 à 25 pieds. Nous avons pavé 4 milles cet automne; le reste sera terminé de bonne heure l'été prochain.

Le chemin du pont David, une longueur de 2.4 milles, est lui aussi sous contrat pour le même genre de pavage.

La section de Sainte-Thérèse à Sainte-Agathe est maintenant toute pavée en béton bitumineux. Cette section est, à l'heure actuelle, une des plus belles artères de la province. Les tableaux de détails du chapitre des revêtements permanents donnent les longueurs pavées en 1930 dans chaque municipalité. La longueur pavée cette année est de 7.29 milles.

Nous avons construit un pavage en béton bitumineux dans le village de Saint-Faustin (canton Wolfe) sur une longueur de 0.66 mille et une largeur de 20 pieds. Le même travail a été fait dans le village de Saint-Jovite sur une longueur de 0.87 mille. Dans chaque cas le nouveau pavage remplace une surface de gravier.

Nous avons fait des pavages en macadam bitumineux à Maniwaki sur 1.49 mille et à Gracefield sur 0.45 mille. La largeur des nouveaux pavages est de 20 pieds et leur épaisseur 2 pouces.

Route No 12—Rougemont-Saint-Hyacinthe-Drummondville-Trois-Rivières—Nous avons fait des pavages en macadam bitumineux à Saint-Germain-de-Grantham et à Saint-Léonard. Dans le premier cas la longueur est de 0.64



MONTREAL-QUEBEC

Côte de Donnacona; pavage en béton bitumineux

Donnacona Hill; bituminous concrete pavement

Bituminous macadam pavements were laid at the following places: St. Hermas, 2.9 miles; Papineauville, 0.6 mile; and Thurso, 0.9 mile. In the first case the pavement has a thickness of 4 inches and in the two latter, 2 inches. The width of the new pavement is 20 feet. We completed the works preliminary to the laying of the same kind of pavement on 1.5 miles in the Village of Ste. Scholastique.

The section from Masson to the Village of Templeton, length 14 miles, is under contract for the laying of a bituminous concrete pavement. The new pavement, destined to replace a gravel surface, will be 20 feet wide. About six miles was completed this year; the remainder will be completed next summer.

The Town of Aylmer laid a bituminous concrete pavement on Tiberius Street (2,473 feet) and Main Street (2,816 feet). These two streets now form part of Highway No. 8

Highway No. 10—Rivière-du-Loup-St. Flavie—We laid bituminous macadam pavements at St. Georges-de-Cacouna, 1.96 miles, and L'Île-Verte, 1.40 miles. In each case the new pavement is 20 feet wide and 2 inches thick.

Highway No. 11—Montreal-Mont-Laurier-Maniwaki-Hull—The approach road to the new Viau Bridge was completed last fall. It is 1,650 feet in length and built on an earth fill. The fill has a width of 65 feet on top. The paving is in bituminous concrete and is 54 feet wide.

The widening of the Montée Ste. Rose was completed during the summer and the Montée is now under contract for the laying of a bituminous concrete pavement from the Viau Bridge to the intersection of the David Bridge road, a length of 5.9 miles. The width of the new pavement will vary from 20 to 25 feet. Four miles were paved during the fall; the remainder will be completed early next spring.

The David Bridge road, length 2.4 miles, is also under contract for the same type of pavement.

The section from Ste. Thérèse to Ste. Agathe is now completely paved in bituminous concrete. This section is at the present time one of the finest stretches of highway in the Province. The tables in the chapter on permanent pavements give the lengths paved in 1930 in each municipality. The total length paved this year is 7.29 miles.

We laid a bituminous concrete pavement in the Village of St. Faustin (Township of Wolfe) on a length of 0.66 mile and a width of 20 feet. The same was done in the Village of St. Jovite on a length of 0.87 mile. In each case the new pavement replaces an old surface of gravel.

We laid bituminous macadam pavements at Maniwaki, 1.49 miles, and at Gracefield, 0.45 mile. The width of these new pavements is 20 feet, and their thickness 2 inches.

Highway No. 12—Rougemont-St. Hyacinthe-Drummondville-Trois-Rivières—We laid bituminous macadam pavements at St. Germain-de-Grantham

mille et de 0.42 mille dans le second cas. La largeur des nouveaux pavages est de 18 pieds et leur épaisseur est de 2 pouces.

Route No 13—Sherbrooke-Derby Line—Les travaux préparatoires à la pose d'un revêtement permanent entre la limite du canton Ascot et Stanstead, une longueur de 20 milles, sont très avancés et pourront être terminés de bonne heure le printemps prochain. Ces travaux consistent en élargissements, en redressements et en corrections de profils longitudinaux et transversaux. Il faut poser sur des sections considérables une nouvelle couche de gravier afin de former une base pour le nouveau pavage qui sera construit sur cette route.

Route No 15—Québec-Chicoutimi-tour du lac Saint-Jean-Québec—On trouvera au chapitre 7 la longueur des pavages terminés entre Grande-Baie et Jonquière. Les travaux de préparation sur cette section de 22 milles ont été faits par le département lui-même en 1929. Le nouveau pavage est en béton bitumineux d'une largeur variant de 18 à 20 pieds, et il remplace une surface de gravier.

Nous avons donné un contrat pour l'élargissement d'une partie de la section de cette route située dans la paroisse de Larouche, et les travaux ont été faits cet automne.

Route No 16—Richmond-Yamaska—Nous avons fait un pavage en macadam bitumineux de 2 pouces d'épaisseur et de 18 pieds de largeur à Saint-Germain-de-Grantham, soit une longueur de 0.55 mille.

Route No 21—Sorel-Iberville-Saint-Jean—Nous avons pavé en macadam bitumineux, sur 2 pouces d'épaisseur, une section de $\frac{1}{4}$ mille dans le village de Saint-Ours et une section de $\frac{1}{2}$ mille dans la paroisse. La largeur du nouveau pavage est de 16 pieds.

Route No 23—Lévis-Jackman—Nous avons donné un contrat pour l'élargissement de la route à Saint-Théophile et dans le canton de Linière jusqu'à la frontière du Maine. La route sera portée à 66 pieds de largeur entre clôtures et la largeur du gravelage sera portée de 16 à 24 pieds. Il ne s'agit pas ici de revêtements permanents, mais ce travail très considérable, qui servira d'ailleurs à tout revêtement futur, constitue une amélioration de la plus haute importance à cette section de la route.

Route No 25—Saint-Vallier-Saint-Camille-Saint-Georges-Mégantic—Nous avons fait un pavage en macadam bitumineux à Saint-Vallier sur une longueur de 0.10 mille et sur une largeur de 18 pieds, ainsi qu'à Saint-Raphaël sur une longueur de 0.6 mille.

Route No 32—Montréal-St-Hyacinthe-Richmond—Nous avons pavé en béton bitumineux 1.17 mille à St-Basile et 0.15 mille dans la paroisse de Belœil.

Route No 33—L'Assomption-Rawdon-Sainte-Julienne—Nous avons fait un pavage en macadam bitumineux sur une longueur de 1.51 mille et sur 20 pieds de largeur dans le village de Rawdon.

Route No 43—Berthier-Saint-Michel-des-Saints—Nous avons fait un pavage en macadam bitumineux à Saint-Gabriel-de-Brandon, sur une longueur de 1.1 mille et une largeur de 20 pieds. Nous avons de plus pavé une rue municipale sur une longueur de 0.4 mille.

and St. Léonard. In the first case, the length is 0.64 mile and in the second 0.42. The width in both cases is 18 feet and the thickness 2 inches

Highway No. 13—Sherbrooke-Derby Line—The works preliminary to the laying of a permanent pavement between Stanstead and the limit of the Township of Ascot, length 20 miles, are well advanced and will be completed early next spring. These works consist of widening, diversions, and corrections of the longitudinal and transversal profiles. It is being found necessary to lay a new course of gravel on sections of considerable length to provide a suitable base for the new pavement.

Highway No. 15—Quebec-Chicoutimi-Tour of Lake St. Jean-Quebec—There will be found in Chapter 7 the length of pavement completed between Grande-Baie and Jonquière. The preliminary works on this 22-mile section were performed by the Department itself in 1929. The new pavement is in bituminous concrete with a width varying from 18 to 20 feet, and replaces a gravel surface.

We awarded a contract for the widening of a portion of the section of this highway in the Parish of Larouche; the work was completed last fall.

Highway No. 16—Richmond-Yamaska—We laid a bituminous macadam pavement 2 inches thick and 18 feet wide at St. Germain-de-Grantham, on a length of 0.55 mile.

Highway No. 21—Sorel-Iberville-St. Jean—We paved in bituminous macadam 2 inches thick a $\frac{1}{4}$ -mile section in the Village and a $\frac{1}{2}$ -mile section in the Parish of St. Ours. The width of the new pavement is 16 feet.

Highway No. 23—Lévis-Jackman—We have awarded a contract for the widening of the highway at St. Théophile, and also in the Township of Linière to the Maine border. The road is being given a width of 66 feet between fences, and the width of gravel surfacing is being increased from 16 to 24 feet. This is not a matter of permanent paving, but the very considerable work performed, which will serve for all future pavements, constitutes a most important improvement to this section of the highway.

Highway No. 25—St. Vallier-St. Camille-St. Georges-Mégantic—We laid bituminous macadam pavement at St. Vallier on a length of 0.10 mile and a width of 18 feet, and at St. Raphaël on a length of 0.6 mile.

Highway No. 32—Montreal-St. Hyacinthe-Richmond—We paved in bituminous concrete 1.17 miles at St. Basile and 0.15 mile in the Parish of Belœil.

Highway No. 33—L'Assomption-Rawdon-St. Julienne—We laid a bituminous macadam pavement on a length of 1.51 miles and a width of 20 feet in the Village of Rawdon

Highway No. 43—Berthier-St-Michel-des-Saints—We laid a pavement in bituminous macadam at St. Gabriel-de-Brandon on a length of 1.1 miles and a width of 20 feet. We also paved a municipal street on a length of 0.4 mile.

Route No 47—Saint-Roch-Chambly-Saint-Jean—Nous avons terminé le pavage en macadam huilé de la section située dans la paroisse de Saint-Luc, sur une longueur de 3.1 milles. La largeur du pavage est de 20 pieds.

Route No 50—Magog-Coaticook—Nous avons fait un pavage en macadam bitumineux à Ayer's Cliff sur une longueur de 1.17 mille. La largeur de ce pavage est de 20 pieds.

En dehors des grandes routes nous avons fait de nouveaux pavages en macadam bitumineux en un bon nombre d'endroits dont on trouvera la liste au chapitre 7.

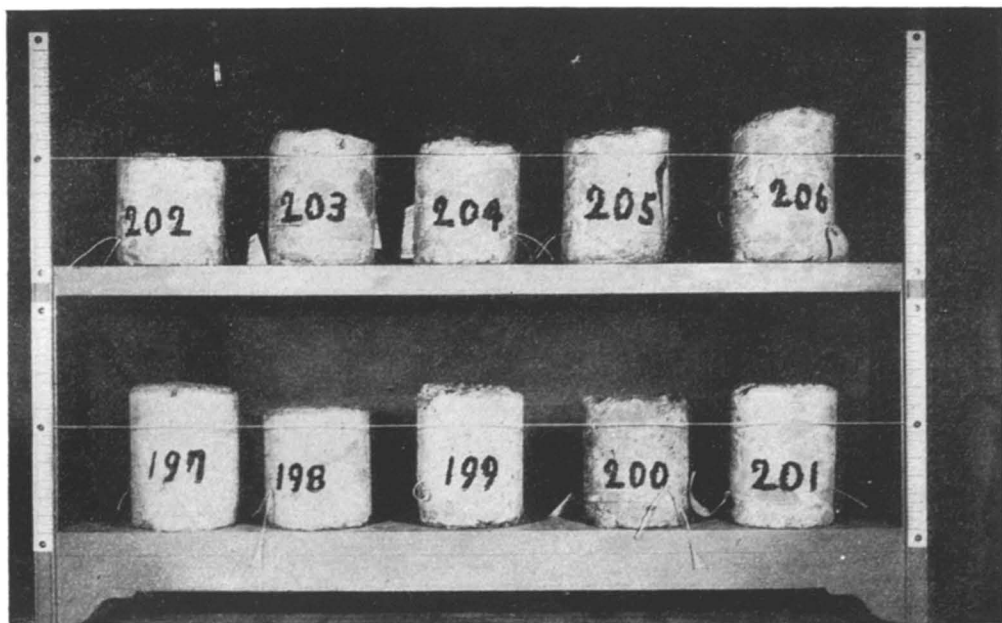
Contrôle de l'épaisseur et de la qualité des pavages; analyse des matériaux

La machine perforatrice achetée l'an dernier par la département pour prélever des cylindres à différents points des pavages en béton de ciment a rendu de grands services. Nous avons fait prélever, l'an dernier et cette année, plusieurs centaines de cylindres, que l'on a mesurés et dont on a fait l'essai au point de vue de la composition, de l'homogénéité, de la résistance et de l'épaisseur. Ces cylindres sont prélevés tantôt au centre du pavage et tantôt à une distance donnée des bords. Les devis exigeant une section de béton dont l'épaisseur est déterminée, il est très facile de vérifier si cette épaisseur a bien été observée.

Chaque cylindre est conservé au laboratoire du département. Il est soigneusement étiqueté et numéroté. Il a été établi un registre qui, pour chaque cylindre, donne la date du prélèvement, la municipalité, le chemin et le point exact où ce cylindre a été prélevé, la largeur du pavage, l'épaisseur ordonnée au devis, l'année de construction, la longueur en pouces du cylindre, la date de l'essai, la résistance à la compression, et tous autres renseignements utiles. On trouvera dans le présent rapport une reproduction photographique d'un groupe de cylindres; la ligne traversant le sommet des cylindres indique l'épaisseur du pavage telle que spécifiée dans les devis.

Analyse des matériaux—Le laboratoire du département a fait une année particulièrement active. Le contrôle de plus en plus sévère de la qualité des matériaux servant à la construction et à l'entretien donne une importance proportionnée à notre laboratoire. Voici le sommaire des essais faits en 1930:

Matériaux reçus au laboratoire	Nombre d'échantillons
Sables pour béton et mélanges bitumineux.....	18
Graviers pour béton, entretien et gravelage.....	267
Pierres et poussière de pierre.....	90
Bitumes et goudrons.....	72
Cylindres de béton prélevés durant la construction.....	114
Cylindres de béton prélevés sur les revêtements déjà construits.....	223
Mélanges bitumineux.....	14
Total.....	798



Cylindres de béton prélevés par la machine perforatrice du département de la voirie afin de contrôler l'épaisseur des pavages

Cylinders of concrete cut through concrete pavements by a specially devised machine so as to check the thickness of pavements



MONTREAL-QUEBEC
St-François-Xavier-de-Batiscan

Elargissement du pavage existant préalablement à la pose d'un nouveau pavage

Widening of the existing pavement preparatory to laying a new pavement

Highway No. 47—St. Roch-Chambly-St-Jean—We completed the oiled macadam pavement on the section in the Parish of St. Luc, length 3.1 miles. The width of this pavement is 20 feet.

Highway No. 50—Magog-Coaticook—We laid a bituminous macadam pavement at Ayers Cliff on a length of 1.17 miles. The width is 20 feet.

Apart from the main highways we have laid new pavements in bituminous macadam at many places, the list of which will be found in Chapter 7.

Control of the thickness and quality of pavements; analysis of materials

The perforating machine purchased by the Department last year for extracting cylinders from different points in the cement concrete pavements has rendered important service. Last year and this year we took out several hundred cylinders which have been measured and tested for composition, homogeneity, strength and thickness. These sample cylinders are lifted sometimes from the center of the pavement and sometimes from points at a given distance from the edge. As the specifications call for a pavement of determined thickness it is very easy to ascertain if this requirement has been observed.

Each sample cylinder is preserved at the Laboratory of the Department, carefully numbered and labelled. A register has been opened in which the date of sampling, the municipality, the road, the exact point at which the cylinder was taken out, the width of pavement, the thickness called for in the specifications, the year of construction, the length of the cylinder in inches, the date of the test, the strength under compression, and all other useful information is entered for each cylinder. There will be found in the present report a photographic reproduction of a group of cylinders; the line running along the summits of the cylinders indicates the thickness of pavement called for in the specifications.

Analysis of materials—The Department laboratory has had a particularly active year. The more and more severe control of the quality of materials entering into the construction and maintenance of our roads gives a corresponding importance to our laboratory. The number of tests and analyses made during the year greatly exceeded that of last year.

Following is a summary of tests made in 1930:

Materials forwarded to the laboratory	Number of samples
Sand for concrete and bituminous mixtures.....	18
Gravel for concrete, construction maintenance, and gravelling....	267
Stone and stone dust.....	90
Bitumen and tar.....	72
Concrete cylinders lifted during construction.....	114
Concrete cylinders lifted from pavements already laid.....	223
Bituminous mixtures.....	14
Total.....	798

Contrôle par le laboratoire des bétons bitumineux mélangés aux différents chantiers

Endroit du chantier	Nombre d'échantillons d'aggrégats
St-Vincent-de-Paul.....	112
Grande-Baie.....	191
Rosemont.....	714
Berthier (en-bas).....	579
Canal de Soulanges.....	161
Total.....	1,757

LE BOULEVARD LAPRAIRIE-PONT DE MONTRÉAL

La construction du nouveau boulevard reliant la ville de Laprairie au nouveau pont du Havre a fait des progrès très satisfaisants au cours de la saison. Sauf le pavage proprement dit tout le travail de construction est actuellement terminé.

Le boulevard Laprairie-pont de Montréal a une longueur de 9.15 milles et il relie directement, sans passer par aucune route déjà existante, les deux points ci-dessus mentionnés. Il traverse la Commune de Laprairie et la petite rivière St-Jacques, et il passe au-dessus de la voie du Canadien National près de la station de Brosseau. De là il se dirige vers Greenfield Park, où il oblique à l'ouest pour aller passer au-dessus des voies du Canadian National près des cours de Southwark, dans la paroisse de Longueuil, puis, un peu plus loin, au-dessus des voies du chemin de fer Québec, Montréal & Southern (aujourd'hui C. N. R.), pour atteindre le pont à Montréal-Sud.

La longueur totale du boulevard est répartie comme suit: 1,073 mille dans la ville de Laprairie, 3,717 milles dans la paroisse de Laprairie, 1,202 milles dans la ville de Greenfield Park, 2,411 milles dans la paroisse de Longueuil et 0.741 mille dans la ville de Montréal-Sud.

La largeur moyenne de l'emprise est de 150 pieds; la largeur de la plate-forme est de 70 pieds à son sommet. La plate-forme consiste principalement en un remblai qui, à certains endroits, atteint une hauteur de 15 pieds au-dessus des terrains environnants.

La construction comporte tous les travaux destinés à assurer l'égouttement parfait de la plate-forme et à faire du boulevard une voie tout à fait moderne. Il y aura deux voies carrossables de 20 pieds de largeur chacune séparée par un espace libre de 20 pieds. Cet espace libre sera d'abord semé de gazon et il pourra plus tard servir soit à l'établissement d'une voie de tramway, soit à l'élargissement du pavage. La circulation sera à direction unique sur chaque lisière de pavage.

Pont de la rivière St-Jacques.—A part la construction de la plate-forme et du pavage proprement dit la construction du boulevard comportait la construction d'un pont sur la rivière St-Jacques, à un mille environ de la ville de Laprairie. Ce pont a une longueur de 94 pieds et 2 pouces. Il consiste en une dalle en béton armé surportée par des poutres métalliques entourées de béton reposant sur des culées et un pillier central également en béton. Chaque travée a une ouverture libre de 45 pieds. La largeur libre de la voie carrossable est de 60 pieds. Le pont et ses approches ont une largeur totale de 500 pieds, dont moitié dans la ville de Laprairie et moitié dans la paroisse. Ce travail est terminé.

Laboratory control of bituminous concrete mixtures at various central plants.

Location of central plant	Number of samples of aggregates
St. Vincent-de-Paul.....	112
Grande-Baie.....	191
Rosemont.....	714
Berthier (en bas).....	579
Soulanges Canal.....	161
Total.....	1,757

THE LAPRAIRIE-MONTREAL HARBOUR BRIDGE BOULEVARD

Progress on the construction of the boulevard connecting the Town of Laprairie with the new Harbour Bridge was very satisfactory. Apart from the pavement proper, all the works of construction are completed.

The Laprairie-Montreal Harbour Bridge Boulevard has a length of 9.15 miles and links up, directly, without using any other formerly existing road, the two points mentioned above. It runs through the Town of Laprairie, along the Little St. Jacques River, and crosses the Canadian Railway overhead near Brosseau Station. From there, it runs towards Greenfield Park, whence it turns obliquely westward to cross the Canadian National Railway lines, by an overhead viaduct, near the Southwark yards, in the Parish of Longueuil. A little farther on it crosses over the tracks of the Quebec, Montreal & Southern (now the C. N. R.) to reach the bridge at Montreal-Sud.

The total length of the boulevard is made up as follows: 1,073 miles in the Town of Laprairie, 3,717 miles in the Parish of Laprairie, 1,202 miles in the Town of Greenfield Park, 2,411 miles in the Parish of Longueuil, and 0.741 mile in the Town of Montreal-Sud.

The average width of the right of-way is 150 feet; the top of the fill is 70 feet wide. The platform consists chiefly of a fill which attains at certain places a height of 15 feet above the ground.

The construction includes all works destined to ensure perfect drainage of the fill, and to render the boulevard an altogether modern travel-way. There will be two widths of pavement, each 20 feet wide and separated from each other by a free space of twenty feet. This space will be sown in grass, but may serve later for either the establishment of a tramway or the widening of the pavement. There will be one-way traffic on each width of pavement.

St. Jacques River Bridge—Besides the embankment and the pavement proper, the construction of the boulevard includes the building of a bridge over the St. Jacques River about a mile from the Town of Laprairie. This bridge has a span of 94 feet 2 inches, and consists of a reinforced concrete slabs supported on metallic beams embedded in concrete, which in turn rest on concrete abutments and a central pier. Each bay has a clear opening of 45 feet. The free width of the wheelway is 60 feet. The bridge and approaches have a combined length of 500 feet, half of which is in the Town and half in the Parish of Laprairie. This work is completed.

Viaduc de Brosseau.—Ce viaduc a 50 pieds d'ouverture libre. Ses approches sont constituées par un remblai de 1,550 pieds, c'est-à-dire 775 pieds de chaque côté. Ce viaduc est construit sur culées de béton de la façon du pont de la rivière St-Jacques. Le travail est terminé.

Viaduc de Southwark.—Ce viaduc est construit d'un bout à l'autre sur pilastres en béton, y compris les montées de chaque côté, et sa longueur totale est de 1,800 pieds. Chacune des deux montées a une longueur de 734.5 pieds à partir du niveau de la route à aller jusqu'au sommet du passage au-dessus des voies. La pente est de 5%. Le passage proprement dit au-dessus des voies a une longueur de 331 pieds et il est formé de trois travées séparées par des pilastres en béton. La largeur libre de la travée du sud et de la travée centrale est de 101 pieds pour chacune. La largeur libre de la travée du nord est de 116 pieds. Le travail est pratiquement terminé.

Viaduc du Q. M. & S.—Ce viaduc a une ouverture totale de 233 pieds et il est formé de quatre travées. La travée du sud a 31 pieds de passage libre, les deux suivantes 48 pieds et la quatrième 20 pieds. Les approches de chaque côté sont constituées par un remblai et elles ont environ 700 pieds de longueur chacune. Le travail est terminé.

Pavage.—Les plans originaux prévoyaient la construction d'un pavage en béton de ciment sur une fondation de gravier. Les ingénieurs ont jugé qu'il valait mieux ne pas construire immédiatement le pavage proprement dit afin de laisser au remblai le temps de se consolider parfaitement. Nous avons posé la fondation de gravier en deux couches de 6 pouces d'épaisseur chacune, avant tassement. Aussitôt que la saison le permettra, le printemps prochain nous construirons un pavage en macadam bitumineux (mélange à froid sur place), ce pavage ayant l'élasticité requise dans ce cas. La première lisière de pavage sera prête à la fin de juillet et l'on y admettra la circulation dans les deux sens en attendant le pavage de la seconde lisière. Cette dernière sera probablement terminée à la fin d'août.

ROUTE DORION-HUDSON

Le département a commencé l'automne dernier la construction d'une nouvelle route de 15.6 milles devant relier directement le village de Dorion et Hudson, sur la parcours de la route Montréal-Ottawa, et remplacer la route actuelle pour fins de grande circulation. Tous les travaux de terrassement sont terminés. A la fin de la saison il ne restait qu'à ouvrir un passage en-dessous du C. N. R., dans la paroisse de Vaudreuil, et à élargir, à Dragon, un pont d'une cinquantaine de pieds de longueur. Les travaux du passage en-dessous de la ligne du chemin de fer sont à la charge du C. N. R. et devaient être exécutés aussitôt après ordonnance de la Commission des chemins de fer. Ces travaux sont peu considérables.

L'emprise de cette route a une largeur de 66 pieds. Le pavage aura une largeur de 20 pieds et il sera en béton bitumineux. La fondation sera constituée par une couche de gravier de 14 pouces d'épaisseur avant tassement. Toute la route sera complètement terminée à la fin de la prochaine saison.

SUPPRESSION DES PASSAGES À NIVEAU

Le chapitre 9 donne la liste des passages à niveau supprimés totalement ou partiellement par le département de la voirie au cours de la saison. Le nombre de passages à niveau supprimés au cours de la saison est de 13. Les opérations



BOULEVARD LAPRAIRIE-PONT DE
MONTREAL

Vue partielle du viaduc de Southwark. Ce viaduc
a une longueur de 1,800 pieds

LAPRAIRIE-MONTREAL HARBOUR
BRIDGE BOULEVARD

View of a section of the Southwark viaduct.
That viaduct is 1,800 feet long.

The Brosseau Viaduct—This viaduct has a free opening of 50 feet. The approaches consist of fills, each 775 feet long. The viaduct rests on concrete abutments, in the same manner as the St. Jacques River Bridge. This work is completed.

The Southwark Viaduct—This viaduct, as well as its approaches, is supported on concrete columns. The length of the whole structure is 1,800 feet. Each of the approaches is 734.5 feet long, measured from the level of the highway to the summit of the overhead crossing proper. The gradient is 5%. The overhead crossing proper is 331 feet long, and is formed of three bays separated by concrete pillars. The south and central bays have free openings of 101 feet each; the north bay one of 116 feet. This work is practically completed.

The Q. M. & S. Viaduct—This viaduct has a total free opening of 233 feet, and is formed of four bays. The south bay has a free opening of 31 feet, the two following ones 48 feet each, and the fourth 20 feet. The approaches at each end are constructed on fills and are about 700 feet long each. This work is completed.

Paving—The plans originally called for the construction of a cement concrete pavement on a gravel foundation. The engineers have judged it better not to construct the pavement proper immediately, but to wait until the fill has had time to become properly consolidated. We laid the gravel foundation in two courses, each 6 inches thick before compaction. As soon as weather permits next spring, we will lay a bituminous macadam pavement, mixed cold in place, this type of pavement possessing the degree of elasticity desired in the case. The first width of pavement will be ready towards the end of July, and traffic will be permitted in both directions pending the paving of the second width. This latter will probably be completed by the end of August.

THE DORION-HUDSON HIGHWAY

The Department began last fall the construction of a new highway 15.6 miles long as a direct connection between the Village of Dorion and Hudson, on the Montreal-Ottawa Highway, and as an alternative route for through traffic to the existing road. All the earthworks are completed. There remained to be performed at the end of the season only the construction of a passage under the C. N. R. tracks in the parish of Vaudreuil and the widening of a bridge some fifty feet in length, at Dragon. The construction of the subway is in the charge of the C. N. R. and was to have been executed immediately following the order of the Railways Commission. These works are not very extensive.

The right-of-way of this road is 66 feet wide. The pavement will be in bituminous concrete, 20 feet wide. The foundation will consist of a course of gravel 14 inches thick before compaction. The whole road will be completed by the end of next season.

ELIMINATION OF GRADE CROSSINGS

Chapter 9 contains the list of grade crossings totally or partially eliminated by the Roads Department during the past season. The number is 13. The most extensive operations were carried out at St. Benoît-Joseph-Labre-d'Amqui,

les plus importantes furent celles de la suppression du passage de St-Benoît-Joseph-Labre-d'Amqui, sur la route de la Matapédia, et celle de la suppression des passages de Notre-Dame-du-Bon-Secours, sur la route Montréal-Hull. Dans le cas d'Amqui les travaux ont consisté en une diversion du chemin actuel et en la construction d'un viaduc au-dessus de la voie du C. N. R. La suppression est totale, et l'ancien chemin a été fermé. Dans le cas de Notre-Dame-de-Bon-Secours, la suppression a consisté en une diversion de la route sur une longueur d'au-delà de un mille.

Cette question de suppression de passages à niveau prendra plus d'importance encore au cours de la prochaine saison. Nous avons mis des équipes d'arpenteurs au travail et, dans le courant de l'hiver, nous aurons plusieurs projets pour lesquels des plans complets seront préparés. Dans plusieurs cas les demandes ont été soumises à la Commission des chemins de fer et sont à l'étude.

ENTRETIEN D'HIVER

L'entretien des chemins durant l'hiver, de façon à y maintenir la circulation des véhicules automobiles, semble désormais une entreprise solidement établie, et qui est destinée non seulement à durer mais à progresser avec les années.

Tout le problème se résout en deux questions: 1. Quelles sont les méthodes et la machinerie les plus appropriés et les plus économiques? 2. Quel volume de circulation justifie le déboursé des sommes nécessaires à l'entretien d'hiver? L'expérience de 1928-29 et celle de 1929-30 ont mis le département à même de répondre à ces deux questions et de marcher avec assez de certitude dans cette voie nouvelle.

Chemins ouverts à la circulation d'hiver dans la province de Québec— Au cours de l'hiver de 1928-29 le département inaugura dans la province le maintien de certaines routes durant l'hiver. Il ouvrit et entretint 60.7 milles dans le district de Montréal et 22.5 milles dans le district de Québec, soit une longueur totale de 83.2 milles.

L'hiver dernier, à la suite de l'expérience de l'année précédente, le département put ajouter au-delà de 100 milles au circuit des routes d'hiver. La longueur totale entretenue durant l'hiver de 1929-30 fut de 188.8 milles, dont 134.80 milles dans le district de Montréal, 43.72 milles dans le district de Québec et 10.3 milles dans le district de Chicoutimi. Voici, pour chaque district, les différentes routes entretenues:

District de Montréal

Route du tour de l'île de Montréal.....	33.07 milles
Chemins adjacents, sur l'île de Montréal.....	9.69 "
Route de Pont-Viau à St-Eustache, y compris quelques chemins adjacents.....	15.92 "
Route de Pont-Viau à Ste-Thérèse.....	11.52 "
Route de Pont-Viau à Terrebonne.....	11.58 "
Chemin de Longueuil à l'aérodrome de St-Hubert.....	5.16 "
Route St-Lambert-Rouse's Point via St-Jean.....	43.88 "
Longueuil-Boucherville.....	3.98 "

TOTAL.....134.80 "

in the Matapédia Valley, and at Notre-Dame-de-Bonsecours, on the Montreal-Hull Highway. At Amqui, the work consisted in the diversion of the existing road and the construction of a viaduct over the C. N. R. track. The elimination is total, and the old road has been closed. At Notre-Dame-de-Bonsecours, the elimination consisted in the displacement of the road on a length of over a mile.

The question of the elimination of grade crossings will take on added importance during the coming season. We have put survey parties to work, and during the winter complete plans will be prepared for numerous projects. In several instances projects have been submitted to the Railways Commission and are now under study.

WINTER MAINTENANCE

The maintenance of winter roads for motor traffic seems to have become a firmly established enterprise which is destined not only to endure but to progress year by year.

The whole problem resolves itself into two questions: 1. what are the most appropriate and economical methods and equipment? 2. what volume of traffic justifies the expenditures necessary to winter maintenance? The experiences of 1928-29 and 1929-30 have placed the Department in position to reply to these two questions and to proceed with sufficient assurance along this new path.

Roads kept open to winter traffic in the Province of Quebec—During the winter of 1928-29 the Department inaugurated in the Province the maintenance of certain roads as winter motor roads. It kept open and maintained 60.7 miles in the district of Montreal and 22.5 miles in that of Quebec, a total of 83.2 miles.

Last winter, following the experience of the preceeding year, the Department was able to add upwards of 100 miles to the circuit of winter roads. The total length maintained during the winter of 1929-30 was 188.8 miles, of which 134.8 were in the district of Montreal, 43.72 miles in the district of Quebec, and 10.3 miles in the district of Chicoutimi. Following are the different roads maintained in each district:

District of Montreal

Road round the Island of Montreal.....	33.07 miles
Adjacent roads on the Island.....	9.69 "
Pont-Viau-St. Eustache, together with some adjacent roads.	15.92 "
Pont-Viau-St. Thérèse.....	11.52 "
Pont-Viau-Terrebonne.....	11.58 "
Longueuil to St. Hubert Aerodrome.....	5.16 "
St. Lambert-Rouse's Point, via St. Jean.....	43.88 "
Longueuil-Boucherville.....	3.98 "
Total.....	134.80 "

District de Québec

Québec-Charlesbourg.....	3.77 milles
Québec-L'Ancienne-Lorette.....	6.14 "
L'Ancienne-Lorette-Loretteville.....	4.16 "
Québec-Ste-Foy-Cap-Rouge-Québec.....	16.20 "
Québec-chutes Montmorency.....	6.16 "
Pont de Québec-Lévis.....	7.29 "
TOTAL.....	43.72 "

District de Chicoutimi

Chicoutimi-Jonquière.....	10.3 milles
GRAND TOTAL.....	188.82 milles

Le travail d'entretien—La chute de neige fut beaucoup plus considérable l'hiver dernier que durant l'hiver de 1928-29, et l'augmentation de la précipitation, ajoutée aux routes nouvelles que nous avons à entretenir, rendit le travail d'entretien excessivement difficile, surtout dans le district de Québec où la précipitation fut de 50% plus élevée que l'hiver précédent. A certains endroits, notamment dans le district de St-Jean, le retard apporté par les municipalités à passer les résolutions permettant au gouvernement d'entretenir les chemins fut cause de difficultés au début de la saison.

Malgré ces difficultés la saison d'entretien, dans son ensemble, fut tout à fait satisfaisante, et fut considérée comme un succès par les premiers intéressés: les automobilistes.

La circulation sur les chemins d'hiver—Le comptage des véhicules automobiles sur les routes entretenues fut fait du 7 février au 6 mars, à 22 postes de comptage différents, et à chaque poste les véhicules furent enregistrés durant deux semaines. Le nombre total des véhicules automobiles enregistrés durant 14 jours aux 22 postes fut de 110,820 véhicules, reparti comme suit:

	Nombre total	Moyenne par jour par poste
Automobiles de promenade, licences de Québec.....	63,169	205
Automobiles des Etats-Unis (district de Montréal seulement).....	2,542	8
Taxis.....	6,854	22
Autobus.....	2,085	7
Camions.....	36,036	118
Motocyclettes.....	134	4
TOTAL.....	110,820	360

Le nombre de routes sur lesquelles le recensement fut fait l'hiver dernier fut plus considérable que celui sur lesquelles le comptage fut fait l'hiver précédent. La comparaison entre les chiffres obtenus sur les mêmes postes en 1928-29 et en 1929-30 établit une augmentation moyenne de circulation de 22.33%. Cette moyenne de circulation est attribuable à 10 postes, dont deux dans le dis-



ENTRETIEN D'HIVER
Vue prise le 3 avril 1930 à St-David,
comté de Lévis

WINTER MAINTENANCE
View of the road at St. David, County of Levis,
April 3, 1930

District of Quebec

Québec-Charlesbourg.....	3.77 miles
Québec-L'Ancienne-Lorette.....	6.14 "
L'Ancienne-Lorette-Loretteville.....	4.16 "
Québec-St. Foy-Cap Rouge-Québec.....	16.20 "
Québec-Montmorency Falls.....	6.16 "
Québec Bridge-Lévis.....	7.29 "
Total.....	43.72 "

District of Chicoutimi

Chicoutimi-Jonquière.....	10.3 miles
Grand Total.....	188.82 miles

The work of maintenance—The snowfall was much more considerable last winter than in that of 1928-29; and the increase in precipitation, together with the fact that we had undertaken additional mileage, rendered the work of maintenance exceedingly difficult, particularly in the district of Quebec, where the precipitation was 50% greater than during the preceeding winter. At certain places, namely in the district of St. Jean, failure to receive on time resolutions from municipalities permitting the Government to keep the roads open was the cause of difficulties at the beginning of the season.

In spite of these difficulties, the season of winter maintenance was, on the whole, very satisfactory, and was considered a success by those most interested: the motorists.

Traffic on the winter roads—The census of motor vehicles on the roads kept open was taken from February 7 to March 6 at twenty-two different points of observation. Record was taken at each post for two weeks. The total number of motor vehicles registered during the 14 days at the 22 posts was 110,820, apportioned as follows:

	Total number	Average per day per post
Touring cars, Quebec license.....	63,169	205
American automobiles, (district of Montreal only)	2,542	8
Taxis.....	6,854	22
Autobuses.....	2,085	7
Trucks.....	36,036	118
Motorcycles.....	134	0.4
Total.....	110,820	360

The number of roads on which the count was taken last winter was much greater than that of the previous winter. Comparison of the figures obtained at the same recording posts in 1928-29 and in 1929-30 establish an average increase of traffic of 22.33%. This average of traffic is attributable to 10 posts, two of

trict de Québec et huit dans le district de Montréal. A noter que la grande partie de la circulation d'hiver est une circulation commerciale, ce qui rend l'entreprise d'autant plus utile au point de vue du commerce et des affaires en général.

Outillage—Le problème de l'entretien des routes d'hiver dans les campagnes diffère essentiellement du problème auquel on a à faire face dans les rues des villes. Dans les villes l'on doit faire le travail de façon à éviter de lancer la neige violemment sur les trottoirs ou contre la devanture des magasins ou des habitations, ce qui rend nécessaire l'emploi de machineries à traction lente. Il faut aussi transporter rapidement la neige que l'on enlève des rues, ce qui nécessite l'emploi de chargeurs automatiques ou d'une main-d'œuvre considérable.

Sur les routes de campagnes il faut que l'outillage circule rapidement et qu'il lance la neige aussi loin que possible dans les champs avoisinants. Il ne peut être question de charger la neige dans des voitures ou des camions et de la transporter ailleurs, ce qui rendrait prohibitif le coût de l'entretien. Il faut donc employer des machines puissantes et surtout rapides.

Le département de la voirie emploie à ce travail des charrues en "V" et des chasse-neige à turbines ou rotatifs (genre souffleur). Les charrues en "V" sont mues par des camions rapides, mais elles ne peuvent passer à-travers les bancs de neige d'une certaine épaisseur. Le chasse-neige à turbines, ou rotatif, passe à-travers n'importe quelle épaisseur de neige, mais il est lent, et peu pratique lorsqu'il ne s'agit que d'une épaisseur de neige ordinaire. Le département fait le meilleur emploi et le plus économique possible de ces deux genres de machines, mais la machine idéale serait celle qui combinerait le chasse-neige en "V" et le chasse-neige à turbines. Cette machine voyagerait avec toute la rapidité voulue et utiliserait généralement la charrue en "V". Lorsqu'il se présenterait un banc de neige nécessitant l'emploi du chasse-neige à turbines, le changement serait fait au moyen d'un dispositif spécial, et, une fois le banc de neige passé, le changement s'effectuait en sens inverse, et ainsi de suite. La machine idéale serait de plus utilisable en hiver comme en été, c'est-à-dire que l'on n'aurait qu'à enlever, une fois l'hiver fini, le devant de l'appareil, le reste demeurant comme camion ordinaire à utiliser sur les travaux d'été. De cette façon le coût de la machinerie serait réparti sur un travail de douze mois et abaisserait d'autant les frais d'amortissement et d'intérêt imputables à l'entretien d'hiver.

Cette machine existe actuellement en partie. Il y a tout lieu de croire qu'avec certaines adaptations la province de Québec pourra en bénéficier d'ici peu.

Chemins au programme pour l'hiver de 1930-31

Le programme du présent hiver comprend des additions importantes. Pour la première fois la partie de la route Montréal-Toronto située dans la province de Québec sera ouverte et entretenue à la circulation des automobiles. Montréal sera donc désormais reliée l'année durant à la province d'Ontario, fait sur l'importance duquel on ne peut trop insister. Du côté sud, en plus de la route Montréal-Rouse's Point via St-Jean, entretenue l'an dernier, les routes Laprairie-Valleyfield et Valleyfield-Huntingdon-Trout River seront entretenues cet hiver.

Du côté des Laurentides, l'entretien d'hiver s'étendra jusqu'à St-Jérôme, sur la route Montréal-Mont Laurier, soit une distance de 30 milles au nord de Montréal. Du côté de Québec il s'étendra jusqu'à L'Assomption.

which are in the Quebec district and eight in that of Montreal. Worthy of note is the fact that a great part of the winter traffic is commercial, which renders the enterprise much more useful from the point of view of business and commerce in general.

Equipment—The problem of maintenance of highways in rural districts in winter is quite different from that which has to be faced when dealing with streets in cities and towns. In the latter case care must be taken not to throw the snow with any force upon the sidewalks or against the front of stores and private residences, and it is therefore necessary to use slow traction machinery. It is also necessary to rapidly remove the snow that is taken from the streets and this requires the use of automatic loaders or of considerable manual labor.

On the country roads the equipment must move rapidly and throw the snow as far as possible into the neighboring fields. Loading the snow into vehicles or trucks and carrying it elsewhere is out of the question altogether, since such operations would render the cost of maintenance prohibitive. It is therefore necessary to use powerful and particularly rapid moving machinery.

The Department of Roads employs for that purpose V-shaped plows and turbine or rotary snow-removers (of the blowing type). The V-shaped plows are drawn by speedy trucks, but they cannot go through snow-banks of any considerable depth. The turbine or rotary snow-remover can make its way through any depth of snow, but is slow, and not very practicable when there is only an ordinary depth of snow. The Department makes the best possible and most economic use of those two types of machines, but the ideal machine would consist of a combination of the V-shape plow and turbine snow-remover. Such a machine could travel with all necessary speed and would generally use the V-shaped plow. In case of a snow bank which would require the use of the turbine snow-remover, the change could be made by a special appliance, and when the snow bank is negotiated, a change could be made in the opposite direction, and the process could be repeated indefinitely. Moreover, the ideal machine could be used both in winter and summer, since it would be necessary to merely remove, when the winter work was finished, the front portion of the apparatus, the remainder being used as an ordinary truck to be used on summer road work. The cost of the equipment would thus be spread over the work of twelve months and the amount of sinking fund and interest to be charged to winter maintenance would be proportionally reduced.

That machine already exists in part. There is every reason to believe that, with certain minor changes, the Province of Quebec will shortly be in a position to make use of it.

Roads on the program for the winter of 1930-31

The program for the present winter contains important additions. For the first time that portion of the Montreal-Toronto Highway situated in the Province of Quebec will be opened and maintained for motor traffic. Montreal will henceforth be connected with the Province of Ontario the whole year round, a fact that cannot be too strongly insisted upon. On the south side of the St. Lawrence, in addition to the Montreal-Rouse's Point, via St. Jean Highway, which was maintained last year, the Laprairie-Valleyfield, and Valleyfield-Huntingdon-Trout River Highways will be kept open this winter.

In the Laurentides district, winter maintenance will extend as far as St. Jérôme, on the Montreal-Mont-Laurier Highway, or a distance of 30 miles north of Montreal. In the Quebec direction it will extend as far as L'Assomption.

Dans le district de Québec, l'addition la plus importante est le chemin Charney-Breakeyville.

Comme on le voit cette entreprise tout à fait nouvelle et incertaine il y a deux ans, est en train de se généraliser pour le plus grand bénéfice de la province.

CONSTRUCTION

Les listes des chapitres 10, 11 et 12 donnent, pour chaque municipalité, les longueurs de chemins améliorés en 1930.

Les rapports des ingénieurs indiquent que le département et les municipalités ont amélioré ensemble, de façon permanente, 1,188 milles de nouveaux chemins, dont 130 milles sur les grandes routes et 1,058 milles sur les chemins de 2e et de 3e classes. L'année 1930 est, depuis les débuts de la voirie, la troisième par ordre d'importance dans la construction.

Les travaux les plus importants en ce qui concerne les grandes routes furent exécutés sur certaines artères nouvelles destinées à rattacher certains districts et à étendre le réseau des grandes routes. Les travaux sur les chemins secondaires furent surtout des travaux de raccordement sur des routes ou des sections de routes déjà améliorées en grande partie.

Le réseau des grandes routes ainsi que le réseau des routes secondaires sont bien près d'être parachevés dans tous les districts de la province.

Voici les principales opérations effectuées sur le réseau des grandes routes en 1930. Les quelques renseignements donnés dans le cas de chaque route sont complétés par les listes de détails donnés au chapitre 10.

RAPPORT SUR LA CONSTRUCTION DES GRANDES ROUTES

Route No 6—Tour de la Gaspésie.—Le prolongement de la route à l'est de la Rivière-au-Renard, jusqu'au cap des Rosiers, et de là, par le portage de la Rancelle, jusqu'à Cap-aux-Os, sur la baie de Gaspé, pour venir rejoindre l'extrémité du portage de la Rivière-au-Renard, a été commencé l'an dernier et terminé cette année. Ce prolongement a une longueur de 31.63 milles, dont 27 milles furent construits en 1929. Les 5 milles qui restaient ont été terminés cette année. La route améliorée se rend maintenant jusqu'aux dernières habitations du côté nord de la péninsule. Du côté de la baie de Gaspé il existe, à partir de Cap-aux-Os, un chemin rudimentaire qui se rend jusqu'à la pointe extrême de la péninsule, connue sous le nom de cap Gaspé. Les intéressés désirent faire améliorer ce chemin, qui a une longueur de 8 milles.

Le raccordement direct entre Coin-du-Banc et Percé, par le chemin des Falls, est également terminé, ce qui met le village de Percé directement sur le parcours de la route du tour de la péninsule.

Route No 8—Montréal-Hull-Aylmer-Pembroke.—La section de quelques milles qui restait l'an dernier inachevée sur l'île aux Allumettes a été terminée cet été. Toute la route est maintenant améliorée.

Route No 11—Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki-Hull.—Il restait quelques travaux de parachevement à effectuer dans les cantons Aylwin, Low et Wakefield, partie nord. Ces travaux ont été exécutés de bonne heure durant la saison.

The most important addition in the Québec district is the Charny-Breakeyville road.

As can be seen, this undertaking, which was quite new and uncertain two years ago, is being extended for the greater benefit of the Province in general and that of the automobilists in particular.

CONSTRUCTION

The lists in Chapters 10, 11 and 12 give the lengths of improved roads for each individual municipality in 1930.

The reports of the engineers show that the Department and the municipalities have jointly improved in a permanent manner 1,158 miles of new roads, 130 miles of which are main Highways, and 1,058 2nd. and 3rd. class roads. The year 1930 is, since the beginning of road building by the Government, the third in importance as regards construction.

The most important work, as far as the main highways are concerned, was carried out on a number of new roads which are to form the connecting links between certain districts and to extend the highway system in the Province. Work on secondary roads consisted mostly of joining sections of roads which had already been improved to a considerable extent.

The system of main highways and secondary roads is now very nearly completed in all the districts of the Province.

The principal operations carried out on the highways system are enumerated in the following pages. The information given regarding each individual highway is supplemented by the detailed list which appears in chapter 10.

REPORT ON THE CONSTRUCTION OF MAIN HIGHWAYS

Highway No. 6—The Gaspé Highway—The extension of the road from the east of Fox River, as far as Cap des Rosiers, and hence, by the Rancelle portage, to Cap aux Os, on the Bay of Gaspé, to join the extremity of the portage of Fox River, was begun last year and completed this year. This extension is 31.63 miles long and 27 miles of it were built in 1929. The 5 remaining miles were constructed and completed this year. The improved road now runs as far as the last habitations on the North shore of the Peninsula. On the Bay of Gaspé side there is a rudimentary road which extends from Cap aux Os to the extreme point of the Peninsula known as Gaspé Cape. The interested parties wish to have that road, which is 8 miles long, improved.

The direct connection between Coin du Banc and Percé by the Falls road, is also completed, and this places the village of Percé right on the highway around the Gaspé Peninsula.

Highway No. 8—Montreal-Hull-Aylmer-Pembroke—The short section which was still unfinished on Ile aux Allumettes last year has been completed this summer. The entire highway is now improved.

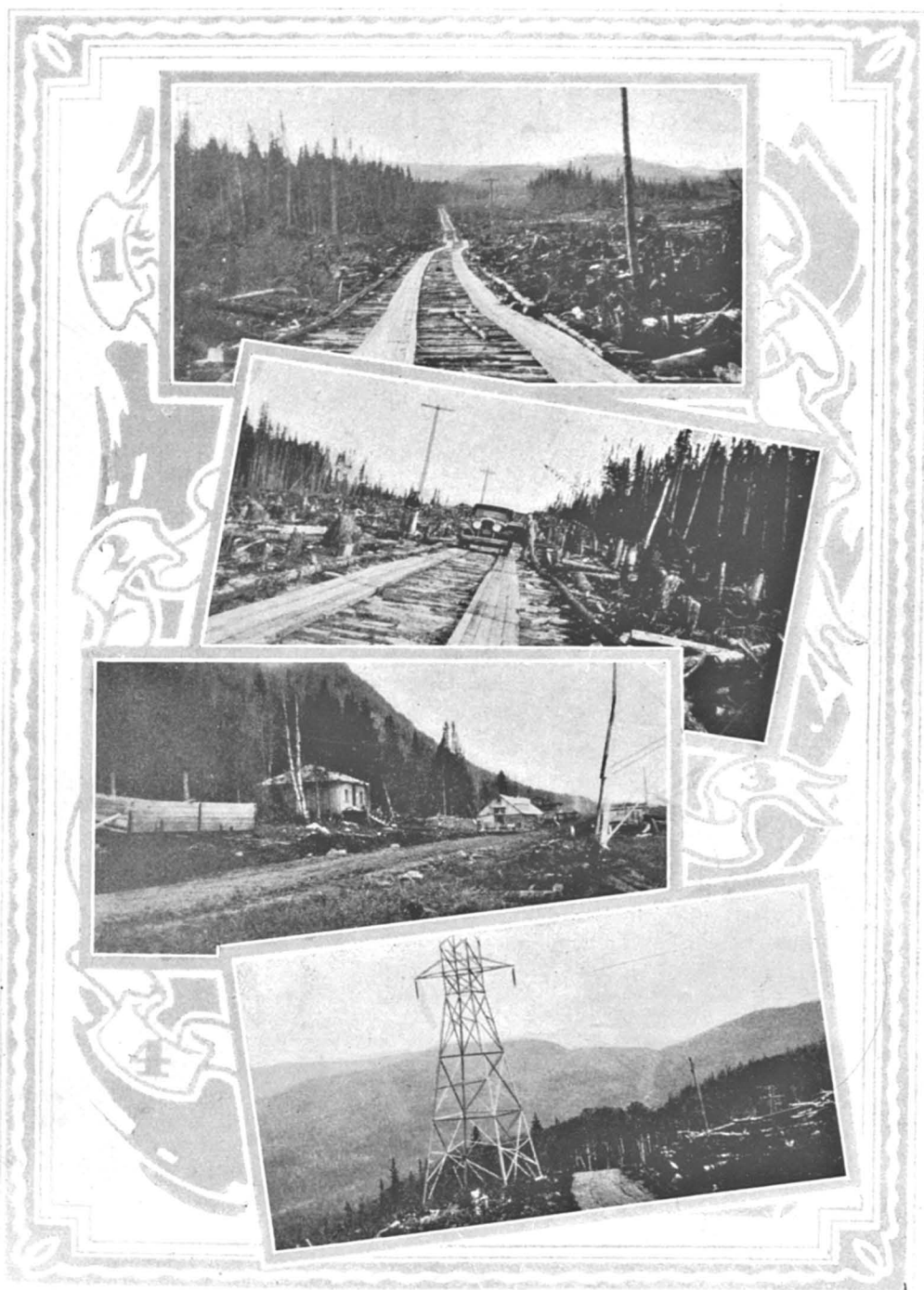
Highway No. 11 — Montreal-Mont-Laurier-Maniwaki-Hull — There remained some work to be completed in the townships of Aylwin, Low and Wakefield, northern part. This was carried out early during the season.

Route No 15—Québec-Chicoutimi-tour du lac St-Jean-Québec.—Au commencement de la saison il restait à terminer sur la section St-Siméon-Grande-Baie une quinzaine de milles entre Petit-Saguenay et L'Anse-St-Jean ainsi que la partie de la route connue sous le nom de "Chemin de la Batture", longeant la baie des Ha ! Ha ! Les pluies continuelles du milieu de l'été ont nuí considérablement aux travaux entre le Petit-Saguenay et L'Anse-St-Jean et nous ont empêchés de terminer complètement cette section pour la fin de la saison. Le travail sera probablement continué cet hiver et terminé au printemps. Quant au chemin de la Batture, nous avons donné un contrat cet automne et le travail a été ébauché. Cette partie de la route exige des travaux très considérables afin de donner un alignement et une largeur convenables. Le travail devrait être terminé au milieu de l'été prochain. La route St-Siméon-Grande-Baie, malgré qu'on ne pût l'achever, a été très fréquentée durant tout l'été, et, sauf dans la période des pluies de juillet et du commencement d'août, la circulation s'y est faite sans difficulté. On peut considérer cette route ouverte définitivement à l'automobilisme.

Les pluies nous ont également empêchés d'avancer autant que nous l'aurions voulu le parachèvement de la route à-travers le parc des Laurentides. A la fin de l'automne de 1929, il restait 35 milles environ au milieu du parc sur lesquels la circulation était tout à fait impossible et qu'il fallait améliorer comme chemin de terre. Nous avons maintenu plusieurs équipes d'hommes tout l'été et nous avons eu fort à faire, à cause des pluies, pour entretenir la section déjà améliorée: nous avons dû, par exemple, reconstruire deux fois la grande côte d'un mille située au sud du lac à Noël, reconstruire des douzaines de ponts et retoucher un certain nombre de sections ici et là. A la fin de la saison la section centrale de 35 milles était presque terminée, c'est-à-dire rendue praticable à l'automobile, et, par temps sec, la circulation pouvait s'y faire sans trop de difficultés.

Voici quelques-uns des travaux exécutés dans le parc au cours de la saison. Nous avons recouvert en terre tous les vieux pavages en corduroy qui existaient, et dont la longueur était de 9 milles. Nous avons ponté en neuf 4 milles en corduroy et recouvert ces 4 milles de terre et de gravier. La section de 12 milles comprise entre le grand lac Jacques-Cartier et la rivière Noire, section la plus mauvaise de toute la route, a été reconstruite en neuf et gravelée. Nous avons construit 9 ponts variant de 25 à 35 pieds de portée, ainsi que 700 ponceaux. Nous avons fait du minage, des travaux d'élargissement, des remblais et des déblais, et posé une couche de gravier sur la section de 8 milles comprise entre les fourches de St-Adolphe et la côte Huppé. Nous avons également fait des travaux d'élargissement du camp 6 au lac des Roches, soit une distance de 2 milles; d'une façon générale nous avons entretenu le section améliorée de Stoneham au grand lac Jacques-Cartier. Nous y avons fait certains travaux d'élargissement, de minage et de gravelage; nous avons beaucoup avancé le parachèvement de la section comprise entre le grand lac Jacques-Cartier et la crique Côté; et nous avons entretenu la route entre la crique Côté et Hébertville; en tout nous avons travaillé sur 116 milles. Nos hommes ont bâti quelques campements devant servir plus tard à loger les cantonniers. Notre moulin à scie a, durant la saison, débité 300,000 pieds de bois pour les campements, les ponts et les garde-fous.

Le département poursuit depuis quelques années, de concert avec les municipalités, l'amélioration du tracé alternatif Baie-Saint-Paul-La Malbaie passant par Rivière-du-Gouffre, les Eboulements et Saint-Irénée. Ce raccordement a une longueur de 30 milles, et il ne nous reste que 6 milles à améliorer dans les Eboulements et 2 milles dans la paroisse de La Malbaie. L'un des travaux les plus considérables qui devront être faits pour terminer cette section alternative sera la



QUÉBEC-LAC ST-JEAN

1 et 2. Sections en corduroy et en madriers construites avant pavage pour donner un passage aux véhicules. Ces sections sont maintenant recouvertes de terre; 3. Le camp No 12, aux "Portes de l'Enfer"; 4. Section avant amélioration sur le versant du lac St-Jean

1 and 2. Sections built first in corduroy and boards in order to allow vehicular traffic, and covered afterwards with earth; 3. Camp 12 at "Devil's Gate"; 4. A section previous to improvement on the Lake St. Jean side

Highway No. 15—Quebec-Chicoutimi-Tour of Lake St. Jean-Quebec

—At the beginning of the season there remained about fifteen miles on the St. Siméon-Grande-Baie section, between Petit-Saguenay and L'Anse-St-Jean, to be completed, and also that portion of the Highway known as "Chemin de la Batture", along Ha! Ha! Bay. The heavy continuous rains of the middle of summer interfered considerably with the work between Petit-Saguenay and L'Anse-St-Jean and they prevented us from entirely completing that section by the end of the season. The work will probably be continued during the winter and completed in the spring. As regards the "Chemin de la Batture" we gave a contract this Fall and the work has been begun. That part of the highway requires considerable work to obtain a reasonable alignment and width. The work should be completed by the middle of next summer. Although we were unable to complete the work on the St. Siméon-Grande-Baie road, there was considerable traffic over it throughout the summer, and except during the heavy rains of July and the beginning of August, there was no difficulty in travelling over it. That road can be considered as definitely open to automobile traffic.

The rain also prevented us from making as much progress as we would have desired on the completion of the road through the Laurentides Park. At the end of the Fall of 1929, there remained about 35 miles in the center of the Park which were absolutely impassable and which had to be improved as an earth road. We maintained several gangs of men all summer and we had considerable trouble, on account of the rain, to maintain the section already improved. For example, we had to twice rebuild the mile-long grade south of Lac à Noël, reconstruct a dozen of bridges, and go over a number of sections here and there. At the close of the season the central section of 35 miles was nearly completed, that is, made practical for automobile traffic, and in dry weather it could be travelled over without too much difficulty.

Following is some of the work that was carried out in the Park during the season. We surfaced with earth all the existing old corduroy pavements, a length of 9 miles. We laid down 4 miles of new corduroy and covered those 4 miles with earth and gravel. The 12-mile section between Lake Jacques-Cartier and the Rivière Noire, the worst section of the entire road, has been entirely rebuilt and surfaced with gravel. We constructed 9 bridges averaging from 25 to 35 feet in span, as well as 700 culverts. We did considerable blasting, widening, embanking and excavating, and the placing of a layer of gravel on the 8-mile section between the forks of St. Adolphe and the Huppé Hill. We also widened the road from Camp 6 to Lac des Roches, a distance of 2 miles; in a general manner we maintained the improved section from Stoneham to Lake Jacques-Cartier. We did some widening work on it, blasting and gravelling, we made considerable progress towards the completion of the section between Lake Jacques-Cartier and the Côté creek; and we maintained the road between Côté creek and Hébertville; we worked, as a whole, on 116 miles. Our men constructed a few camps which are to be used later to shelter the patrolmen. Our saw-mill, during the season, produced 300,000 feet of lumber for camps, bridges and guard rails.

The Department has been working for the last few years, in conjunction with the municipalities, on the improvement of the Baie-St. Paul-La Malbaie alternative route, passing through Rivière-du-Gouffre, Les Eboulements and St. Irénée. This connecting link is 30 miles long, and there remain only 6 miles to improve in Les Eboulements and 2 miles in the parish of La Malbaie. One of the most important undertakings in connection with that alternative section,

construction d'un viaduc et des côtes d'approches à l'endroit appelé Gros-Ruisseau. Il y a à cet endroit deux des côtes les plus abruptes de la province, et la localisation d'une rampe plus facile y est très difficile. Le relevé de cet endroit a été fait par un arpenteur du département. Il est probable que, à part peut-être le Gros-Ruisseau, toute la route sera terminée en 1931.

Route No 15A—Saint-Siméon-Tadoussac-Portneuf.—La route est pratiquement terminée jusqu'à Baie-Ste-Catherine, moins 4 milles dans cette dernière paroisse. Le département a mis en forme et gravelé 8 milles au cours de la saison. Il a fait du minage au lac appelé Deuxième lac. Il a fait des travaux de redressement à l'endroit appelé Port-aux-Quilles, et il a fait des travaux de minage un peu partout sur le parcours de cette section. Celle-ci est entretenue sur tout son parcours, même sur les 4 milles qui ne sont pas terminés, et elle est bien passable. Il reste le chemin d'approche du quai projeté à Baie-Sainte-Catherine. Ce chemin d'approche a une longueur de quatre-cinquièmes de mille et sera commencé lorsque la construction et le site du quai auront été décidés.

Entre Tadoussac et Mille-Vaches nous avons fait du défrichement, de la mise en forme, du minage et de la construction de ponceaux sur 35 milles. De Mille-Vaches à Portneuf nous avons fait une mise en forme sommaire avec la machine à chemin. La surface et les ponceaux seront faits l'an prochain. A la fin de la saison la route était passable pour les automobiles jusqu'à Portneuf. Les travaux exécutés durant la saison furent très considérables et ont changé complètement l'aspect de ce district. Il est question de prolonger la route jusqu'à la baie de Comeau. L'inspection préliminaire a été faite cet automne.

Route No 16—Richmond-Yamaska.—Il restait 13½ milles environ à améliorer dans les paroisses de Saint-Guillaume, de Saint-David et de Saint-Gérard. La construction est fort avancée et la route sera entièrement terminée l'an prochain.

Route No 19—Trois-Rivières-La Tuque.—La section de 76 milles comprise entre Saint-Tite et La Tuque est maintenant passable en tous temps pour les automobiles. Les travaux de la saison ont consisté en élargissements, en gravelage, en entretien et en abaissements et améliorations de côtes. La plus importante des nombreuses côtes comprises sur le parcours de cette route est celle nommée côte de l'Oiseau. Du bas de la côte à son sommet, le chemin s'élève à 318 pieds et contourne une véritable montagne de sable. Le chemin disparaissait à peu près complètement à la suite de chaque pluie, et il fallait le refaire. Nous avons dû le protéger du haut en bas par une série de quais en bois solidement rattachés les uns aux autres par d'énormes pièces et échelonnés sur toute la hauteur de la côte. Les travaux ont été commencés au mois de juin et terminés au mois d'août. Pour une bonne partie la surface de la route est en terre. Nous y avons gravelé 16 milles l'an dernier et autant cette année.

Route No 20—Victoriaville-Drummondville.—Les sections de Saint-Albert et Sainte-Clothilde ont été terminées de bonne heure à l'été, et cette route est maintenant gravelée d'un bout à l'autre.

Route No 21—Sorel-Iberville-Saint-Jean.—Les sections de Saint-Ours et de Saint-Denis sont pratiquement terminées. Il reste à améliorer la partie située dans les paroisses de Saint-Athanase et de Notre-Dame-de-Bonsecours.

Route No 26—Waterloo-Huntingdon via Rouse's Point.—Les municipalités de Hemmingford, de Havelock et de Saint-Bernard-de-Lacolle ont tra-

to complete it, will be the construction of a viaduct and of the approaches at the place called Gros Ruisseau. There exist at that place two of the steepest grades in the Province, and it is very difficult to establish an easier grade. A survey has been made by a land-surveyor of the Department, and it is probable, that with the possible exception of the Gros Ruisseau, the entire road will be completed by 1931.

Highway No. 15A—St. Siméon-Tadoussac-Portneuf—The road is practically completed as far as Baie-St. Catherine, with the exception of 4 miles in the latter parish. During the season the Department graded and gravelled 8 miles. It did some blasting at the lake known as "Deuxième Lac". It performed some straightening work at a place called Port-aux-Quilles, and some blasting at various points along that section. This section is maintained throughout, even along the 4 miles that are not yet completed, and it is quite passable. There remain the 4000 feet of road leading to the proposed wharf at Baie-St. Catherine. That piece of road will be constructed as soon as the exact site and the actual construction of the wharf have been decided upon.

Between Tadoussac and Mille-Vaches we have done some clearing, some blasting and grading as well as constructed culverts on a stretch of 35 miles. From Mille-Vaches to Portneuf we have undertaken some preliminary work with the road machine. The surface and the culverts will be undertaken next year. At the close of the season the road was passable for automobiles as far as Portneuf. The work carried out during the season was very considerable and has completely changed the aspect of that district. The road may be continued as far as Baie de Comeau. A preliminary survey was made this Fall.

Highway No. 16—Richmond-Yamaska—There remained about 13½ miles to be improved in the parishes of St. Guillaume, St. David and St. Gérard. Considerable progress has been made on construction work and the road will be entirely completed next year.

Highway No. 19—Trois-Rivières-La Tuque—The section of 76 miles situated between St. Tite and La Tuque is now passable in any weather by automobiles.

The season's work consisted in widening, gravelling, maintenance, and lowering and improvement of grades. The most important of the many grades on that road is that known as "Côte de l'Oiseau". From the bottom of the grade to its summit the road rises to a height of 318 feet and winds round a regular mountain of sand. After every heavy rain fall the road would disappear, or nearly so, and it was necessary to rebuild it. We were obliged to protect it from bottom to top by a series of wooden quays strongly attached to one another by huge pieces of timber and stretching along the entire height of the grade. The work was begun in the month of June and completed in the month of August. A goodly portion of the road is earth-surfaced. We gravelled 16 miles of it last year, and about the same distance this year.

Highway No. 20—Victoriaville-Drummondville—The St. Albert and Ste. Clotilde sections were completed early in the summer, and this road is now gravelled throughout its entire length.

Highway No. 21—Sorel-Iberville-St. Jean—The St. Ours and St. Denis sections are practically completed. There remains to improve that portion situated in the parishes of St. Athanase and of Notre-Dame-de-Bonsecours.

Highway No. 26—Waterloo-Huntingdon via Rouse's Point—The municipalities of Hemmingford, Havelock and St. Bernard-de-Lacolle have worked

vaillé sur leurs sections respectives, les seules qui restaient à terminer. Il restera quelques travaux à faire au printemps.

Route No 28—Lévis-Sherbrooke via Beauceville—La construction du pont sur la rivière Chaudière exige un nouveau chemin d'approche de chaque côté. Le département a donné un contrat à l'automne et les travaux ont été commencés immédiatement. Ces travaux, qui consistent à construire un nouveau chemin d'une longueur de plusieurs cents pieds sur un remblai très considérable, seront terminés au milieu de l'été prochain.

Route No 32—Montréal-Saint-Hyacinthe-Richmond—Il restait un mille environ à finir dans le canton Melbourne et les travaux ont été faits au printemps.

Route No 33—Buckingham-Mont Laurier—Nous avons travaillé sur diverses sections de la route. On trouvera aux listes du chapitre 10 les parties terminées au cours de l'année et celles qui restaient en construction à la fin de la saison. D'une façon générale il reste à finir sur cette route, au nord de Notre-Dame-du-Laus, 18 milles dont la construction est partiellement faite et 20 milles sur lesquels les travaux n'ont pas encore été commencés.

Route No 36—Beauharnois-Saint-Jean—La section de 6 milles comprise entre Beauharnois et Sainte-Martine a été gravelée au cours de la saison. Cette route est maintenant terminée d'un bout à l'autre.

Route No 41—Berthier-Joliette-Lachute—La section de Saint-Lin a été terminée. La section de Saint-Jérôme est sous contrat et sera terminée en 1931. Cette section de quelques milles est la seule qui reste à améliorer sur cette route.

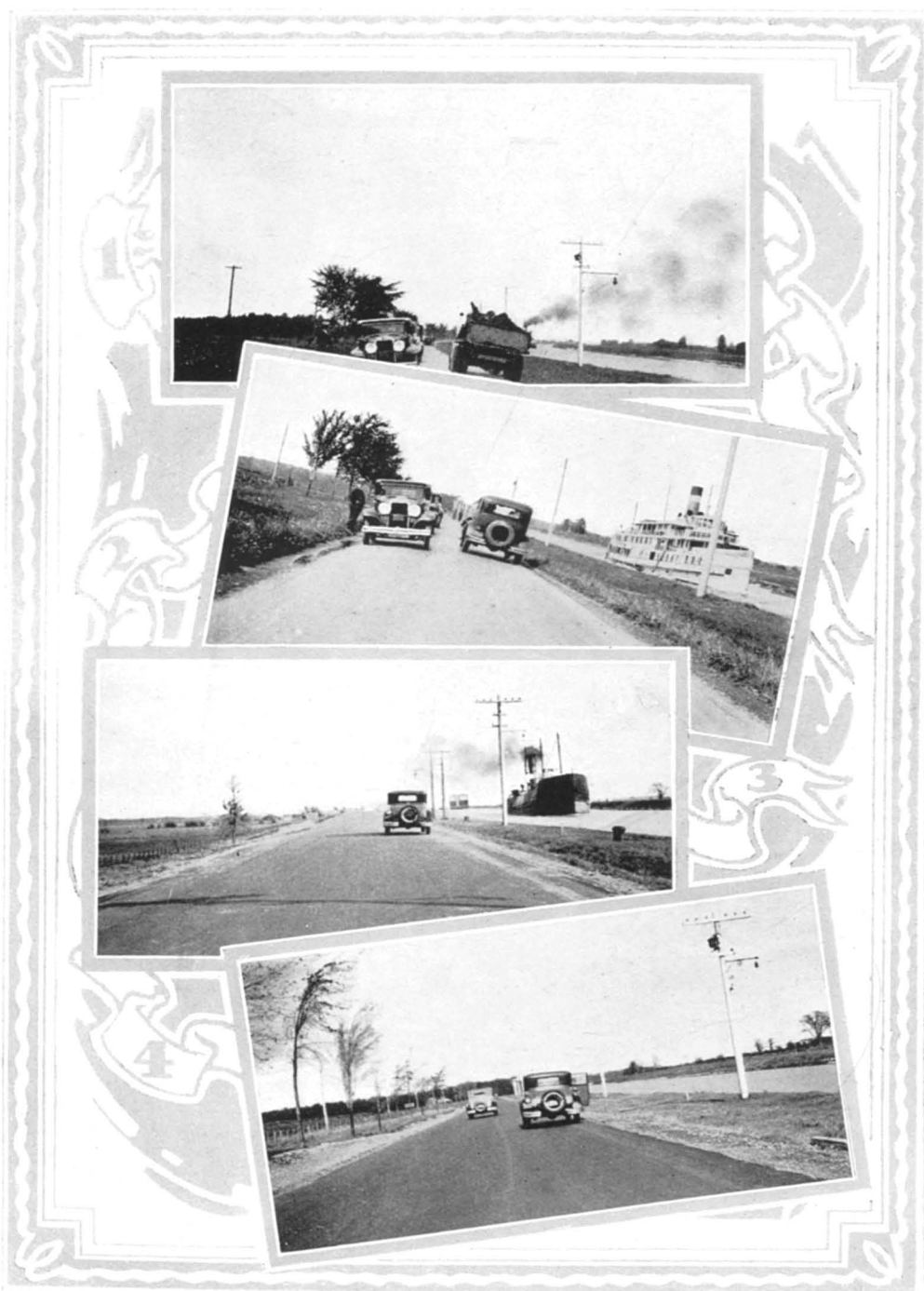
Route No 46—Macamic-Rouyn-Temiscaming—A la fin de la saison il y avait 17½ milles complètement terminés sur cette route. Le gravelage avait été commencé l'an dernier sur 13 milles et il y a été fini au cours de la saison écoulée. Nous avons de plus fait 4½ milles complètement en neuf. Le pays est très montagneux et les matériaux sont d'accès excessivement difficile. Nous avons au cours de la saison traversé plusieurs savanes, construit des ponts sur des cours d'eau assez considérables, et défriché entièrement deux milles dans la forêt.

Route No 47—St-Roch-Chambly-St-Jean—La section de St-Luc a été terminée. Cette section est en macadam à l'eau recouvert d'un tapis, et le pavage a une largeur de 20 pieds. Les municipalités de St-Antoine-sur-Richelieu et de St-Basile-le-Grand ont amélioré 1.50 mille et 2.15 milles respectivement.

Route No 48—L'Assomption-Joliette-St-Emélie-de-l'Energie—Il y a eu du travail de fait entre St-Paul et St-Gérard, et on en trouvera le détail au chapitre 10. La route sera terminée l'an prochain.

OUTILLAGE

Les travaux de voirie requièrent un outillage perfectionné si l'on veut effectuer avec célérité et économie l'entretien et la construction des routes. Depuis un grand nombre d'années le département de la voirie s'occupe de procurer à ses employés ce qu'il y a de plus efficace en fait de machineries. Il n'est pas question de décrire ici en détail ce service du département de la voirie, mais voici quelques chiffres qui démontrent son importance



MONTREAL-TORONTO - 1930

Chemin du canal de Soulanges. 1 et 2. Avant élargissement; 3 et 4. Après élargissement et pavage.

Soulanges Canal Road. 1 and 2. Before widening; 3 and 4. After widening and paving

on their respective sections, the only ones that remained to be completed. Some work will remain to be done in the spring.

Highway No. 23—Lévis-Sherbrooke via Beauceville—The construction of the bridge over the River Chaudière requires new road approaches at both extremities. The Department granted a contract in the fall, and the work was proceeded with at once. The undertaking consists in the construction of a new road several hundred feet long on a large embankment, and it will be completed by the middle of next year.

Highway No. 32—Montréal-St. Hyacinthe-Richmond—There remained about a mile to complete in the Township of Melbourne and the work was finished in the spring.

Highway No. 33—Buckingham-Mont Laurier—We worked on various sections of the Highway. The list in chapter 10 shows the portions completed during the year and those that still remained to be completed. At the end of the season, in a general manner, there are 18 miles north of Notre-Dame-du-Laus partially constructed, and 20 miles on which work has not yet been begun.

Highway No. 36—Beauharnois-St. Jean—The 6-mile section between Beauharnois and Ste. Martine was gravelled during the season. This highway is now completed throughout.

Highway No. 41—Berthier-Joliette-Lachute—The St. Lin section has been completed. The St. Jérôme section is under contract and will be completed in 1931. That section, a few miles long, is the only one that remains to be improved on that highway.

Highway No. 46—Macamic-Rouyn-Temiscaming—By the end of the season 17½ miles had been entirely completed on that highway. Graveling had been begun on 13 miles last year and it was completed during the season. We have, moreover, completely constructed 4½ miles. The country is very hilly and it is exceedingly difficult to get within reach of the necessary material. We went through several pieces of muskeg, built bridges over fairly large streams, and entirely cleared two miles through the forest.

Highway No 47—St. Roch-Chambly-St. Jean—The St. Luc section has been completed. That section is of waterbound macadam covered with a bituminous carpet, and the pavement is 20 feet wide. The municipalities of St. Antoine-sur-Richelieu and St. Basile-le-Grand have improved 1.50 and 2.15 miles respectively.

Highway No. 48—L'Assomption-Joliette-St. Emélie-de-l'Energie—Some work was done between St. Paul and St. Gérard, the detail of which will be found in chapter 10. The road will be completed next year.

EQUIPMENT

To carry out with speed and economy the maintenance and construction of roads requires improved modern equipment. For a number of years the Department has attempted to secure for its employees the most effective equipment to be obtained. There is no intention of describing in detail in this report that particular service of the Department, but a few figures may tend to show how important a service it really is

Le département possède les machines suivantes, qui servent à l'entretien et à la construction des routes:

24 malaxeurs	57 grattes mécaniques
14 compresseurs	3 pelles à gazoline
80 tracteurs	2 rouleaux à gazoline
355 machines à chemins	2 chargeurs à gravier

Le département possède 35 outillages à vapeur répartis dans les diverses divisions. Chaque outillage comprend un rouleau, une locomobile et une trémie.

Le département possède aussi 102 automobiles qui sont à la disposition des ingénieurs et de leurs assistants pour fins de surveillance.

Nous avons 166 camions utilisés au transport du matériel d'entretien et de construction.

Le garage central de Québec a un remorqueur à sa disposition.

Le service des signaux a à sa disposition un camion utilisé au transport des poteaux et des planches indicatrices.

Le département possède 8 camionnettes utilisées par les cantonniers-chefs.

Le service de l'entretien d'hiver a à sa disposition trois charrues à turbines ou rotatives (deux "snogos" et une "sicard"), ainsi que 6 camions auxquels sont attachées des charrues en "V". Ce service utilise, en certains cas, aux mêmes fins, quelques uns des tracteurs énumérés plus haut.

Chaque division a à sa disposition une série complète de machineries affectées au travail d'entretien et de construction. Les diverses divisions ont à leur service plus ou moins de machines suivant leur étendue, la longueur des chemins à l'entretien et l'importance des travaux de construction. Toutefois l'organisation des divisions, sous le rapport de l'outillage comme sous les autres rapports, est uniforme d'un bout à l'autre de la province. Voici à titre d'exemple la machinerie affectée à l'une des divisions de la province comprenant Sherbrooke, Stanstead et Richmond: une automobile pour l'ingénieur de division, une automobile pour l'assistant de l'ingénieur, 2 automobiles pour les cantonniers-chefs, 9 camions, 3 machines à chemins, 2 locomobiles, 2 concasseurs, 2 trémies, un malaxeur, un arrosoir, un rouleau à vapeur, 4 grattes mécaniques et 6 tracteurs.

SERVICE DES SIGNAUX

Le département a pris à sa charge, au cours de l'année, l'entretien des inscriptions installées par la commission des monuments historiques à divers endroits afin de commémorer certains événements saillants de notre histoire. Ces inscriptions commémoratives sont sur plaques de bronze et constituent en elles-mêmes une véritable œuvre d'art. Il y en a actuellement une centaine à divers points de la province. Le département a donné un contrat pour que ces inscriptions soient nettoyées périodiquement, et qu'en tout temps elles soient maintenues en parfaite condition.

Le département a poursuivi son travail habituel relativement à la pose et à l'entretien des signaux de direction et de danger, et il a complété sur un grand nombre de routes l'installation des panneaux géographiques.

Notre service de signalisation a, durant l'année, posé 3,812 signaux symboli-

The Department possesses the following equipment which is used for construction and maintenance of the roads:

24 mixers	57 power maintainers
14 compressors	3 gasoline shovels
80 tractors	2 gasoline rollers
355 road machines	2 gravel loaders.

The Department owns 35 steam plants which are located in the various divisions. Each of those plants consists of a roller, a traction engine and a bin.

The Department also has 102 motor cars that are used by the engineers and their assistants to supervise the works on the roads.

We have 166 trucks used for carrying construction and maintenance material.

The Quebec central garage has a tractor at its disposal.

A truck is used by the signs service to carry its poles and sign boards.

The Department possesses 8 small trucks used by chief patrolmen.

For winter maintenance the Department owns three turbine or rotary plow (two "Snogos" and one "Sicard"), as well as 6 trucks to which V-shaped plows are attached. This service uses in certain cases, for the same purpose, some of the tractors mentioned above.

Each division has at its disposal a complete set of machinery for construction and maintenance work. The various divisions have for their use more or less machinery, according to their size, the length of road to be maintained and the importance of the construction work. Following is an example of the machinery used in one of the divisions in the Province, including Sherbrooke, Stanstead and Richmond: an automobile for the divisional engineer, an automobile for the engineer's assistant, two automobiles for the chief patrolmen, 9 trucks, 3 road machines, 2 traction engines, 2 crushers, 2 bins, a mixer, a sprinkler, a steam roller, 4 power maintainers and 6 tractors.

ROAD SIGNS SERVICE

The Department has, during the year, taken charge of maintenance of the memorial inscriptions erected by the Historic Monuments Commission to commemorate certain outstanding events in our history. Those memorial inscriptions are bronze plates and constitute a real work of art. There are at present about a hundred of them in the Province. The Department has awarded a contract for the periodical cleaning of those inscriptions and for their maintenance in perfectly good condition.

The Department has proceeded with its usual work in connection with the erection of direction and danger signs, and it has completed along a number of roads the erection of geographical pannels.

ques de danger. Le nombre total de signaux symboliques actuellement installés le long des routes est de 20,690.

UTILISATION DE LA ROUTE

L'enregistrement des véhicules automobiles dans la province de Québec a fait encore une fois un progrès substantiel au cours de la saison écoulée. Cette popularité du véhicule automobile est un résultat direct du développement de notre réseau routier. Il est certain que la grande vogue de l'automobile eût été fort atténuée si la province n'avait poursuivi l'amélioration de ses routes avec tant de vigueur et de méthode. Par contre, les tendances actuelles dans les méthodes d'entretien et de construction, de même que dans l'élargissement, le revêtement et le meilleur aménagement des artères à grande circulation, sont déterminées par l'accroissement continu de la circulation automobile. Également, le mouvement des bons chemins a créé le tourisme; mais aujourd'hui l'affluence des visiteurs justifie dans une large mesure le développement de la voirie.

La province a pris toutes les mesures afin que sa voirie soit conforme aux exigences actuelles et même futures. Les pages précédentes en font foi. Il est toutefois inutile de se dissimuler que, même après vingt ans de travail et l'édification d'une œuvre dont tous les citoyens sont fiers, tout n'est pas dit en fait de développement routier. Lorsque l'on songe que, dans cinq ans tout au plus, nous aurons probablement 250,000 automobiles dans la province, que le nombre d'automobiles étrangères qui feront chez nous un séjour plus ou moins prolongé dépassera peut-être le million, il est facile de concevoir que la voirie n'en est réellement qu'à ses débuts. Cette situation existe d'ailleurs, on le reconnaît, dans tous les pays, même chez ceux qui se considèrent les plus avancés dans ce domaine particulier.

STATISTIQUES DE LA CIRCULATION

Le présent rapport contient divers tableaux relatifs à la circulation et au tourisme. Ces tableaux donnent une idée assez complète du mouvement de la circulation et, comparées aux chiffres des années précédentes, les statistiques de l'année 1930 démontrent une progression sensible.

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION

Le chapitre 18 donne un résumé par route des chiffres du recensement général de la circulation pour 1930. Ce recensement a été fait du vendredi matin 1er août au jeudi soir 7 août, et il fut le huitième recensement consécutif depuis 1923. Le comptage a été fait sur 51 routes couvrant une longueur totale d'environ 5,300 milles. Le nombre des postes de comptage fut de 191 et le nombre des recenseurs de 315.

Comme on le verra plus bas, le département de la voirie s'était préparé à faire un comptage partiel des véhicules, à l'occasion de la visite du dirigeable R-100, sur les routes conduisant à l'aérodrome de St-Hubert. Cette visite coïncida avec la tenue du recensement général. La présence du dirigeable ayant créé une circulation anormale comparée à la circulation ordinaire, la moyenne générale de circulation sur les routes à proximité de l'aérodrome fut élevée de telle sorte que la comparaison entre le recensement de 1930 et celui de 1929, sur ces routes, devint impossible.



TOUR DE LA GASPÉSIE
La route au pied du mont St-Pierre

AROUND GASPÉ PENINSULA
The Highway at the foot of Mont St-Pierre

Our sign service has, during the year, erected 3,182 symbolic danger signs. The total of such symbolic signs along the roads now numbers 20,690.

UTILIZATION OF HIGHWAYS

The registration of motor vehicles in the Province of Quebec has once more made progress during the past season. This popularity of the motor vehicle is a direct result of the development of our highway system. No doubt there would not have been the same vogue for automobiles had not the Province pursued the improvement of its highways with as much vigor and method. On the other hand the present tendencies in the construction and maintenance of roads, in the widening, surfacing and in general, building of arteries for modern motor through traffic, are influenced by the continuous growth of the motor. At the same time the good roads movement has created tourist trade; but today the great influx of visitors justifies to a considerable degree the development of our highway system.

The Province has taken all necessary steps to make sure that its roads system meet with present day and even future requirements. This is made clear in the preceeding pages. It would, however, be foolish to pretend, even after twenty years of work and the building up of a system of roads of which all citizens are proud, that the last word has been said regarding highway development. When one considers that in five years at most, we will have probably 250,000 automobiles in the Province, that the number of foreign automobiles that will spend less or more time in Quebec will possibly exceed a million, it is easy to conceive that road construction and maintenance is really only in its beginning. This is a situation which exists everywhere, in all countries, even in those where they claim to be most advanced in that particular domain.

TRAFFIC STATISTICS

The present report contains several tables relating to automobile traffic and the tourist trade. Those tables give a fairly good idea of the amount of traffic in general, and, compared with the figures of previous years, the statistics for the year 1930 show a substantial increase.

TRAFFIC CENSUS

Chapter 18 gives a synopsis per road of the general traffic census figures for 1930. This census was taken starting on Friday morning August 1 and ending on Thursday night, August 7, and was the eighth consecutive census since 1923. The count was made, in 1930, on 51 highways covering a total length of about 5,300 miles. There were 191 counting posts and 315 census recorders.

As will be seen below, the Department had taken steps to take a count of vehicles, on the occasion of the visit of the dirigible R-100, on the roads leading to the St. Hubert airfield. The visit of the dirigible coincided with the general census taking. Since the presence of the airship created an abnormal amount of traffic as compared with the average traffic, the general average traffic on the roads near the aerodrome was so heavy that comparison between the census of traffic on those roads in 1930 and in 1929, became impossible.

Le tableau reproduit au chapitre 18 énumère toutes les routes sur lesquelles le comptage a été fait en 1929 et en 1920 et donne pour chaque route les chiffres obtenus l'an dernier et cette année. Ce tableau, dans son ensemble, ne peut servir de base pour établir une comparaison de quelque valeur entre la circulation en 1930 et la circulation en 1929. Il a fallu laisser entièrement de côté les routes affectées par la circulation anormale causée par la visite du R-100.

Analyse sommaire—En tout le rapport sommaire comparatif tient compte de 37 routes. La circulation moyenne quotidienne, par route, pour l'ensemble des 37 routes donne le résultat suivant:

	1929	1930	Augmen- tation	Pourcen- tage d'aug- mentation
Automobiles de Québec.....	500	593	93	18.6%
Automobiles des autres provinces	31	39	8	25.8%
Automobiles des États-Unis....	115	130	15	13.0%
Camions, autobus, motocyclettes	82	102	20	24.6%
Voitures à traction animale....	89	88	1	0.30%
Total.....	817	952	135	16.52%

Ces chiffres démontrent que la situation fut normale en 1930. L'an dernier l'augmentation de circulation sur l'année 1929 était de 11.6%; en 1928 elle était de 11.4% sur 1927; en 1927 elle était de 21%; en 1926 de 15%; en 1925 de 22% et en 1924 de 11%. L'augmentation annuelle moyenne de 1923 à 1930 fut de 15.5%.

Le tableau suivant donne la répartition des différents genres de véhicules proportionnellement à la circulation totale:

Automobiles, de Québec.....	593	ou 62.3%	de la circulation totale
Automobiles des autres provinces.....	39	“ 4.1%	“ “
Automobiles des États Unis.....	130	“ 13.7%	“ “
Camions, autobus, motocyclettes.....	102	“ 10.7%	“ “
Véhicules à traction animale.....	88	“ 9.2%	“ “
Total.....	952	“ 100%	

Le recensement de Saint-Hubert—Le comptage des véhicules fait à l'occasion de la visite du dirigeable avait pour but de fournir au département des renseignements exacts sur la circulation des véhicules de toutes sortes sur les routes conduisant à l'aérodrome. Le département de la voirie, à cette occasion, avait établi quatre postes de comptage couvrant toute la circulation arrivant à l'aérodrome. Ces postes étaient situés aux endroits suivants: un sur la montée de Saint-Hubert, au sud du chemin de Chambly et près de l'église de Saint-Hubert; un sur le chemin de Chambly, entre Longueuil et l'aérodrome; un sur le chemin de Chambly, entre la montée Sabourin et l'intersection de la montée de Saint-Hubert; un sur le chemin de la Savane, au nord de l'aérodrome.

D'après les chiffres obtenus au cours de ce comptage spécial, 131,977 véhicules automobiles se rendirent à l'aérodrome pendant le séjour du dirigeable, soit du

The table which appears in chapter 18 enumerates all the roads upon which a count was made in 1929 and in 1930 and gives for each of those roads the actual figures secured last year and this year. That table cannot be used in its entirety as a basis to establish a comparison which would be of any real value between traffic in 1930 and that of 1929. It was necessary to leave aside those roads which were specially affected through the abnormal traffic during the visit of the R-100

Summary analysis—Taken as a whole the following summary report deals with 37 highways. The average daily traffic, per road, for the 37 highways, gives the following result:

	1929	1930	Increase	Percentage of increase
Autos, Quebec licenses.....	500	593	93	18.6 %
Autos from other provinces.....	31	39	8	25.8 %
Autos from the United States.....	115	120	15	13.0 %
Trucks, buses, motorcycles.....	82	102	20	24.6 %
Horse-drawn vehicles.....	89	88	-1	-0.30 %
Total.....	817	952	135	16.52 %

Those figures show that the situation was normal in 1930. Last year the increase in circulation over 1928 was 11.6%; in 1928 it was 11.4%; in 1927 it was 21%; in 1926, 15%; in 1925, 22%; and in 1924, 11%. The average annual increase, from 1923 to 1930, was 15.5%.

The following table gives the distribution of the various kinds of vehicles in proportion to the total traffic.

Autos, Quebec licenses.....	593	or 62.3%	of total traffic
Autos from other provinces.....	39	" 4.1%	" "
Autos from the United States.....	150	" 13.7%	" "
Trucks, buses, motorcycles.....	102	" 10.7%	" "
Horse-drawn vehicles.....	88	" 9.2%	" "
Total.....	952	or 100%	

The St. Hubert Census—The count of vehicles which was made on the occasion of the visit of the dirigible had for its object to supply the Department with exact information regarding the traffic of all kinds of vehicles on the roads leading to the aerodrome. The Department of Roads had, for that purpose, established four recording stations covering all the traffic to the aerodrome. Those stations were situated at the following points: one on the Montée St-Hubert, south of the Chambly road, and near the St. Hubert church; one on the Chambly road, between Longueuil and the aerodrome; one on the Chambly road, between the Montée Sabourin and the intersection of the Montée St-Hubert; one on the Savane road, north of the aerodrome

According to the figures secured during the course of this special census 131,977 motor vehicles travelled to the airfield during the stay of the dirigible,

31 juillet au 13 août. Voici la distribution de la circulation totale pour ces 14 jours, suivant le genre et la provenance des véhicules.

Automobiles de Québec.....	95,165;	moyenne par jour:	6,797
Automobiles des autres provinces.....	7,976;	" " "	570
Automobiles des Etats-Unis.....	18,910;	" " "	1,351
Autobus.....	312;	" " "	22
Camions.....	7,532;	" " "	538
Motocyclettes.....	2,082;	" " "	149
Total.....	131,977;	" " "	9,427

Voici le nombre total de véhicules enregistrés à chacun des postes:

Sur la montée de Saint-Hubert.....	11,671
Entre Longueuil et l'aérodrome.....	60,232
Entre la montée Sabourin et l'aérodrome.....	16,754
Sur le chemin de la Savane.....	43,320
Total.....	131,977

Le département de la voirie coopéra activement avec le comité de circulation créé à l'occasion de la visite du R-100, et il eut tout un personnel d'officiers continuellement occupés sur les routes à proximité de l'aérodrome. Il faut également noter que, afin de faciliter la circulation à cette occasion, il fit des travaux spéciaux sur les routes conduisant à l'aérodrome. La plupart des courbes ou tournants brusques furent supprimés ou améliorés de façon à offrir toute la sécurité désirable au flot d'automobiles qui se rendirent à Saint-Hubert. Le travail fait par le département de la voirie à cette occasion fut très effectif puisqu'il ne survint aucun accident qui vaille la peine d'être noté.

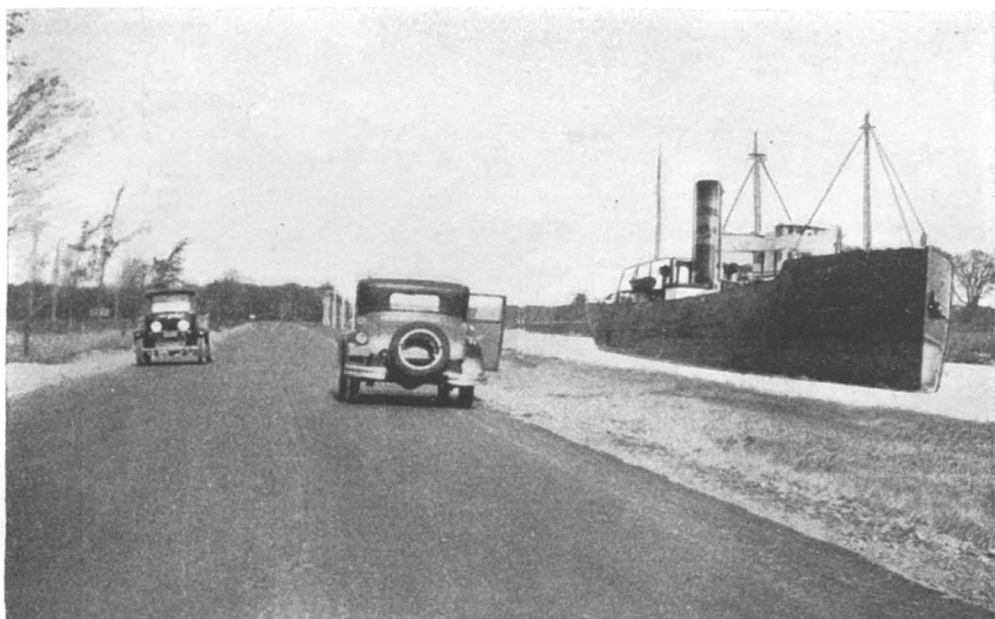
En plus des deux recensements dont il vient d'être question le département a fait un comptage spécial des automobiles durant le mois d'août à l'intersection de la route de Toronto et de la route d'Ottawa, dans le village de Dorion, comté de Vaudreuil. Ce comptage a été fait spécialement afin d'obtenir des chiffres exacts sur le nombre d'automobiles des Etats-Unis et d'Ontario entrant dans la province par ces deux routes. Il sera question de ce comptage plus loin.

LA SÉCURITÉ DE LA ROUTE

Le rapport que présentera bientôt le contrôleur du revenu de la province démontrera probablement que le nombre des accidents d'automobiles fut plus élevé cette année qu'en 1929. Les rapports préliminaires préparés pour les huit premiers mois de l'année ne laissent guère de doute à cet égard.

Les accidents d'automobiles sont compilés régulièrement depuis trois ans seulement, et cela en vertu de la loi 18, Geo. V, chap. 21, art. 65. Les premiers rapports détaillés que nous ayons eus furent compilés pour les mois de mars à décembre 1928, soit pour une période de dix mois. Ces rapports établissaient à 5,865 le nombre des accidents d'automobiles survenus au cours de ces dix mois, à 70 le nombre des personnes tuées et à 1,560 le nombre des personnes blessées. Un sommaire du rapport du contrôleur du revenu pour 1928 a été donné dans le rapport de notre département pour 1929.

Le nombre total d'accidents d'automobiles rapportés en 1929 fut de 10,705. Il n'est pas possible d'établir aucune comparaison avec 1928, la période de comp-



MONTREAL TORONTO

Chemin du canal de Soulanges après élargissement
et pose du nouveau pavage

Soulanges Canal road after widening and laying
a new pavement



MONTREAL-MONT-LAURIER

Près de Val-Morin

Near Val-Morin

viz. from July 31 to August 13. Following is the distribution of the total traffic for those 14 days, according to the kind and origin of the vehicles.

Autos, Quebec licenses.....	95,165	average per day; 6,797
Autos from other provinces.....	7,976	“ “ 570
Autos from the United States.....	18,910	“ “ 1,351
Buses.....	312	“ “ 22
Trucks.....	7,532	“ “ 538
Motor-cycles.....	2,082	“ “ 149
Total.....	131,977	9,427

Following is the total number of vehicles registered at each of the posts:

On the Montée St-Hubert.....	11,671
Between Longueuil and the aerodrome.....	60,232
Between the Montée Sabourin and the aerodrome.....	16,754
On the Savane road.....	43,320
	131,977

The Department of Roads co-operated very actively with the traffic committee which had been created on the occasion of the visit of the R-100, and it had a full staff of officers continuously occupied on the roads leading to the aerodrome. It must also be noted that in order to facilitate traffic on that occasion special work was undertaken upon the roads leading to the aerodrome, and that most of the dangerous curves were suppressed or eased in order to offer every possible security for the flood of motor vehicles that passed over those roads. The work carried out by the Department on that occasion was most effective since not a single accident worth mentioning occurred during those 14 days.

In addition to the two counts of traffic we have just mentioned, the Department took a special census of motor vehicles during the month of August, at the intersection of the Toronto and Ottawa highways, in the village of Dorion, Vaudreuil County. That census was made specially to obtain exact figures as to the number of automobiles from the United States and Ontario entering the Province over those two roads. That census will be referred to later.

TRAFFIC SAFETY

The report which will be submitted shortly by the Comptroller of Revenue will probably show that the number of automobile accidents was larger in 1930 than in 1929. The preliminary reports prepared for the first eight months of the year permit no doubt in that respect.

Automobile accidents have been compiled regularly for the last three years only, and that in virtue of Act 18, Geo. V, Ch. 21, art. 65. The first detailed reports issued were those compiled for the months from March to December 1928, or for a period of ten months. Those reports showed 5,865 automobile accidents during those ten months, 70 persons killed and 1,560 wounded. A summary of the report of the Comptroller of Revenue was given in the report of our Department for the year 1929.

The total number of automobile accidents reported in 1929 was 10,705. It is impossible to make any comparison with 1928, the period covered during the

tage n'étant pas la même et la loi qui prescrit les rapports d'accidents ayant été mieux comprise et mieux observée l'an dernier par le public. Les chiffres de 1930, lorsqu'ils seront définitifs, fourniront la première comparaison valable entre deux années consécutives.

Les chiffres de 1929 établissent qu'il y eut 187 pertes de vies au cours ou à la suite d'accidents d'automobiles, et 2,691 personnes blessées. Le seul aspect consolant de la saison de 1929 fut la diminution remarquable dans le nombre des pertes de vies aux passages à niveau. D'après les chiffres du contrôleur du revenu et les rapports compilés par la Commission des chemins de fer, il y eut une trentaine de pertes de vies de moins aux passages à niveau en 1929 qu'en 1928. Ce résultat fut dû au règlement d'arrêt aux passages à niveau, appliqué pour la première fois en 1929.

On trouvera au chapitre 3 le sommaire du rapport des accidents d'automobiles pour 1929. Ce sommaire est du plus haut intérêt et devrait être étudié soigneusement par tous les automobilistes. Il donne une foule de renseignements sur les causes, la nature et l'endroit des accidents, et il est certainement d'une grande valeur éducative.

L'une des choses qui ressortent du rapport des accidents est la sécurité des routes de campagne. En effet, sur 10,705 accidents rapportés en 1929, 10,000, ou 93%, sont survenus dans les limites des cités et villes, c'est-à-dire sur des chemins ou rues qui ne sont pas à la charge du ministère de la voirie. Sept pour cent seulement des accidents eurent pour théâtre, d'une façon générale, les rues des villages et les routes de campagne. Ces faits sont instructifs. Ils démontrent que les routes du département, malgré ce qui laisse encore à désirer, offrent au public voyageur les voies les plus sûres de la province; que les campagnes de redressements, d'élargissements et d'améliorations diverses conduites depuis plusieurs années ont produit les fruits que l'on en attendait; et que la surveillance et le contrôle de la circulation sont efficaces.

Le rapport des accidents démontre enfin ce que le département prêche depuis plusieurs années: que les intersections de rues ou de chemins, les dépassements, les courbes et les côtes sont les principales occasions d'accidents; que la très grande majorité des accidents sont dus à la négligence ou au défaut d'attention du conducteur, et que les automobilistes eux-mêmes, à cause des difficultés de surveillance et d'amélioration des endroits où se produisent ordinairement les accidents, demeurent les premiers artisans de leur sécurité. Le meilleur aménagement des rues des villes et des villages est destiné à avancer lentement. Il y a des règlements salutaires qui, si on les observe, sont pour l'instant le meilleur gage de sécurité.

LE TOURISME

La dépression économique qui règne aux Etats-Unis depuis un an n'a guère été propice au développement de l'industrie du tourisme. Il n'y a aucun doute qu'en temps normal notre province eût reçu un nombre plus considérable de visiteurs. Mais malgré les conditions financières défavorables, l'année du tourisme a été bonne.

Bien que nous n'ayons pas, à la date de la préparation du présent rapport, le rapport définitif du nombre d'automobiles étrangères qui sont venues dans la province en 1930, les statistiques au 1er novembre indiquent un progrès très satisfaisant.

two years not being the same, and the law requiring that all accidents be registered being now better understood and better observed by the general public in 1929. The figures for 1930, when they have been completed, will supply the first comparable figures between two consecutive years.

The figures for 1929 establish that there were 187 deaths due to automobile accidents, and 2,691 persons injured. The only redeeming feature in the figures for 1929 is the fact that there was a remarkable reduction in the number of fatal accidents at level crossings. According to the figures compiled by the Comptroller of Revenue and the reports of the Railway Commission, there were about 30 less fatal accidents at level crossings in 1929 than in 1928. This result was due to the law requiring a full stop at level crossings, and which was put into effect for the first time in 1929.

In chapter 3 will be found a summary of the report on automobile accidents in 1929. That summary is most interesting and should be carefully studied by all automobilists. It provides a great deal of information as to the causes, the nature and the site of the accidents, and it is certainly most instructive.

One of the outstanding facts revealed in the report on accidents is the safety of rural roads. In effect, out of 10,705 accidents reported in 1929, about 10,000, or 93%, occurred within the limits of cities and towns, that is to say, on roads or streets that are not under the control or supervision of the Roads Department. Only seven per cent of the accidents occurred, in a general manner, on the streets in villages or on country roads. Those facts are instructive and comforting. They demonstrate that rural roads, in spite of what may still be lacking, offer the travelling public the greatest security in any part of the Province; that the campaigns of straightening, widening and otherwise improving roads, conducted during the last few years, have produced the results that were expected; and that the surveillance and control of traffic as carried out by the Department are effective.

The report of accidents also proves what the Department has been preaching for several years: that intersections of roads, running past other cars, and curves and grades, are the most prolific sources of accidents; that a very large percentage of the accidents are due to neglect or lack of care of the automobile drivers; and that automobilists themselves, on account of the difficulty in looking after and improving at one time all the places where accidents generally occur, remain the artisans of their own security. The proper amelioration of streets in towns and villages is bound to proceed slowly. There are some very wise regulations which, when they are observed, are a perfect guarantee of security.

THE TOURIST INDUSTRY

The economic depression which has existed for the last year in the United States has not been very beneficial to the development of the tourist trade. No doubt, in normal times, our Province would have received a much larger number of visitors. But in spite of unfavourable financial conditions, the year was a good one as far as the tourist trade is concerned.

Although we have, at the time of preparing this report, no final report on the number of American automobiles that entered the Province, available statistics to November 1st indicate very satisfactory progress.

Statistiques du tourisme—Nous avons, le 1er juillet, le 1er septembre et le 1er novembre, obtenu les chiffres des sous-percepteurs des postes de douanes échelonnés le long de la frontière de la province de Québec et des Etats-Unis. A chacune de ces dates nous avons reçu une moyenne de vingt-cinq rapports sur vingt-neuf, c'est-à-dire un nombre suffisant pour obtenir une idée exacte de la situation du tourisme.

Chacun de ces rapports périodiques montre une augmentation sur les chiffres correspondants de 1929. On trouvera au chapitre trois un état préparé au 1er novembre. Cet état donne les chiffres pour les dix premiers mois de l'année 1930, ainsi que les chiffres pour la période correspondante de 1929.

D'après cet état 711,000 automobiles étrangères sont entrées dans la province en 1930. Les chiffres correspondants pour 1929 donnaient un total de 609,000, soit une augmentation de 102,000, ou 16.7%, en 1930. Les statistiques finales modifieront ces chiffres mais n'altéreront pratiquement pas le rapport comparatif d'une année à l'autre.

Au chapitre des statistiques du tourisme, il y a lieu de répéter que la compilation des chiffres, si elle est exacte en ce qui concerne le Canada dans son ensemble et particulièrement en ce qui concerne le nombre de touristes américains qui traversent la ligne internationale, n'a pas le même degré d'exactitude lorsqu'il s'agit d'une province en particulier. Et de même, si l'on en vient aux revenus du tourisme, il est relativement facile d'établir des chiffres pour l'ensemble du Canada, mais plus du tout facile d'effectuer le partage des revenus entre les différentes provinces.

Le gouvernement fédéral enregistre toutes les automobiles américaines qui entrent au Canada et il classe la durée probable du séjour en trois catégories: séjour de 24 heures ou moins; séjour allant de 2 jours à 2 mois; séjour de 2 mois à 6 mois. Cette classification est assez large et n'a rien de particulièrement exact, mais peut-être serait-il difficile de faire mieux pour l'instant.

Les touristes qui entrent dans une province peuvent ne visiter que la province ou une partie de la province dans laquelle ils sont entrés, et y passer deux jours, une semaine, un mois ou plus. Ils peuvent également entrer dans une province, y faire un séjour ou plus ou moins prolongé, et aller visiter une autre province, ou même plusieurs autres provinces. Par exemple un touriste peut entrer au Canada par Detroit ou Niagara Falls, visiter une partie de l'Ontario, entrer dans la province de Québec, y faire un séjour d'une certaine durée, se rendre ensuite au Nouveau-Brunswick, dans l'Ile-du-Prince-Edouard et dans la Nouvelle-Ecosse, et revenir à son point de départ soit par les mêmes provinces, soit par le Maine et les états adjacents. C'est là que réside la difficulté d'obtenir des chiffres qui s'appliquent à une province en particulier.

Il existe 29 points d'entrée entre les Etats Unis et la province de Québec. Il existe de plus un grand nombre de points interprovinciaux par lesquels la province de Québec reçoit des touristes américains. Les principaux points d'entrées interprovinciaux sont: Portage du-Fort, vis-à-vis Renfrew; Chapeau, vis-à-vis Pembroke; la ville de Hull, vis-à-vis Ottawa; Pointe-Fortune, sur la route Montréal-Ottawa; Rivière-Beaudette, sur la route Montréal-Toronto; Sainte-Rose-du-Dégel, sur la route Rivière-du-Loup-Edmundston; Matapédia, sur la route Rivière-du-Loup-Campbellton; et Cross Point, vis-à-vis Campbellton, à l'entrée de la baie des Chaleurs. Il n'y a aucun doute que ces points de communication interprovinciaux sont pour chacune des provinces des points d'entrée et de sortie impor-



MONTREAL-QUEBEC
Ste-Geneviève-de Berthier
Pavage en béton bitumineux Bituminous concrete pavement

Statistics of the tourist traffic—On July 1, September 1 and November 1, we obtained the figures from the various custom ports along the border of the Province of Quebec and the United States. On each of those dates we received about twenty-five out of twenty-nine reports, that is, a sufficient number to allow us to obtain an accurate idea of the tourist situation.

Each of those periodical reports show an increase when compared with the corresponding figures for 1929. In chapter 3 will be found a statement made out to the 1st of November. That statement gives the figures for the first ten months of the year 1930, as well as the corresponding figures for the year 1929.

According to that preliminary statement, 711,000 foreign automobiles entered the Province in 1930. The corresponding figures for 1929 showed 609,000, an increase of 102,000, or 16.7% in 1930 over the previous year. The final figures will probably alter those figures somewhat but they will not change to any large extent the comparative relation between each consecutive year.

In connection with tourist statistics be it again stated that a compilation of figures may be exact as far as Canada as a whole is concerned, and particularly as regards the number of American automobiles that cross the international boundary, but that it has not the same value when it deals with any one particular province. In a similar manner, when dealing with the revenue derived from the tourist trade, it is fairly easy to establish figures for the entire Dominion, but not as easy to apportion the share of that revenue to each individual province.

The Federal Government takes a count of every automobile that comes into Canada and classifies them into three categories according to the time they remain in the country. The first class are those who remain 24 hours or less; the second those who stay from two days to two months; and the third those who remain from 2 to 6 months. As can be seen that classification is a broad one and in no manner exact. It would, however, probably be difficult to do any better.

The tourists who enter a province may visit that province only or a portion of it, and spend two days, a week, a month or more in it. They may also enter one province, remain there for a while and then go to another province or even several other provinces. For example, a tourist may enter into Canada through Detroit or Niagara Falls, visit part of Ontario, come to Quebec, stay there a certain time, then enter the province of New Brunswick, go to Prince Edward Island and Nova Scotia, and return home either through the same provinces or through the State of Maine and adjoining states. It is therefore difficult to secure figures that apply to any one province in particular.

There exist 29 points of entry between the United States and the Province of Quebec. There are in addition a large number of interprovincial points through which American tourists enter the Province of Quebec. The principal interprovincial points of entry are: Portage-du-Fort, opposite Renfrew; Chapeau, opposite Pembroke; the city of Hull, opposite Ottawa; Pointe-Fortune, on the Montreal-Ottawa Highway; Rivière-Beaudette, on the Montréal-Toronto Highway; Sainte-Rose-du-Défilé, on the Rivière-du-Loup-Edmundston Highway; Matapédia, on the Rivière-du-Loup-Campbellton Highway; and Cross Point, opposite Campbellton, at the entrance of Baie des Chaleurs. No doubt those points of interprovincial communication are for each of the adjoining provinces important points of entry and of exit. A large number of American tourists come in through Ottawa

tants. Il entre beaucoup de touristes américains par Ottawa et Hull; il en entre des milliers par les routes Ottawa-Montréal et Toronto-Montréal, et les routes de communication entre le Nouveau-Brunswick et la province de Québec sont des artères très importantes pour les touristes qui viennent visiter la Gaspésie. Il n'existe pas de statistique complète sur le nombre d'automobiles qui entrent et qui sortent par ces points, mais le département de la voirie, par son recensement général de la circulation, obtient des chiffres qui lui permettent d'évaluer assez approximativement le volume de tourisme qui lui arrive par les provinces-sœurs. Le tableau du chapitre 3 contient des chiffres pour ces points d'entrée interprovinciaux.

Comptage de Dorion.—Afin d'obtenir des chiffres sur le nombre d'automobiles américaines et ontariennes entrant dans la province de Québec par les routes Ottawa-Montréal et Toronto-Montréal, le département de la voirie a maintenu des recenseurs durant le mois d'août dans le village de Dorion, comté de Vaudreuil, au point où ces deux routes se rejoignent. Ce comptage a été fait du 1er au 31 août. Nos recenseurs ont compté chaque jour tous les véhicules qui sont entrés dans la province et qui en sont sortis par l'une ou l'autre de ces deux artères.

Voici un sommaire des chiffres pour chacune de ces routes:

Automobiles entrant dans la province	Par la route d'Ottawa (No 17)	Par la route de Toronto (No 2)	Total
Automobiles des Etats-Unis.....	2,257	13,510	15,767
Automobiles d'Ontario.....	3,390	5,904	9,294
Total.....	5,647	19,414	25,061

Cette statistique démontre que la province reçoit autant de touristes par Dorion qu'elle en reçoit par n'importe lequel des principaux points d'entrée situés à la frontière internationale; et il est à noter immédiatement que les touristes américains qui entrent par Dorion sont pour la presque totalité des touristes qui viennent pour plus d'une journée et qui entrent dans la catégorie de deux jours à deux mois.

Notre recensement de Dorion démontre également que nous recevons un nombre considérable de touristes d'Ontario. Le recensement général a d'ailleurs enregistré une forte augmentation de ce côté, ce qui est un signe très encourageant, car la valeur du tourisme interprovincial ne le cède d'aucune façon à la valeur du tourisme américain.

En tout la province a reçu au cours du mois d'août 25,000 automobiles étrangères par le poste de Dorion seulement, ce qui en fait notre plus important point d'entrée.

Revenu du tourisme.—Si comme nous l'avons dit plus haut la perception de chiffres exacts, en ce qui concerne le nombre des automobiles entrant dans la province, offre de grandes difficultés, l'évaluation des revenus et leur partage dans chaque province offrent encore plus de difficultés. Le département du commerce du Dominion se charge d'évaluer chaque année, par des moyennes établies de concert avec le département du commerce des Etats-Unis, les sommes dépensées par les différentes catégories de touristes qui sont venus visiter le Canada. Le département de la voirie se sert de ces chiffres pour calculer les revenus du tourisme entrant par les points d'entrée internationaux. Quant à ce qui concerne

and Hull; thousands enter by the Ottawa-Montreal and Toronto-Montreal Highways, and the roads between New Brunswick and Quebec are most important on account of the number of tourists who come to visit the Gaspé Peninsula. There are no complete statistics showing the number of automobiles that enter or leave those points, but the Department of Roads, through its general traffic census, secures figures that allow it to estimate in a fairly approximate manner the volume of tourist traffic through those points of entry. The table shown in chapter 3 contains figures for those various interprovincial points.

The Dorion census—In order to obtain figures on the number of American automobiles that entered the Province of Quebec over the Ottawa-Montreal and Toronto-Montreal Highways, the Department of Roads maintained census takers during the month of August in the village of Dorion, county of Vaudreuil, at a point where the two highways join. That census was taken between the 1st. and the 31st. of August. Our census takers counted every day all vehicles that either entered or left the Province over any of those two roads.

Following is a summary of the figures for each of those highways.

Automobiles entering the Province	Over Ottawa	Over Toronto	Total
	Highway (No. 17)	Highway (No. 2)	
Automobiles from the United States.	2,257	13,510	15,767
Ontario automobiles.....	3,390	5,904	9,294
Total.....	5,647	19,414	25,061

Those statistics show that the Province receives as many American tourists through Dorion as it gets through any of the principal points of entry situated along the international border, and it must be noted at once that nearly all the American tourists who enter through Dorion belong to that class of tourists who come to stay more than a day, to that category of visitors for from two days to two months.

Our Dorion census also shows that we receive a considerable number of tourists from Ontario. The general census had already shown a considerable increase in that class of visitors, which is a most encouraging sign, since the value of interprovincial tourist traffic is at least as great as that of the American tourist traffic.

Altogether 25,000 outside automobiles entered the Province of Quebec in August through Dorion alone, which makes it our most important point of entry.

Revenue from the tourist traffic—If, as we have already pointed out, it is very difficult to obtain exact figures as to the number of automobiles that enter the Province, the estimate of the revenue and its apportionment to each individual province is even more difficult. The Department of Trade and Commerce of Ottawa makes an estimate every year, by the use of averages agreed upon with the Department of Commerce of the United States, of the sum of money spent by the various classes of tourists who visit Canada. The Department of Roads uses those figures to calculate the revenue from tourists who enter through the international points of entry. As regards the interprovincial points of entry,

les points d'entrée interprovinciaux le département tient compte du fait que dans plusieurs cas une partie du séjour a été passée en dehors de la province de Québec, et il réduit de moitié en moyenne le revenu qu'il attribue à cette catégorie de visiteurs.

Voici un tableau approximatif, basé sur les chiffres du gouvernement fédéral, des sommes dépensées par les touristes dans la province de Québec depuis 1915 :

1915.....	\$ 340,000	1923.....	\$ 12,542,000
1916.....	731,000	1924.....	16,219,000
1917.....	716,000	1925.....	21,187,000
1918.....	885,000	1926.....	23,649,000
1919.....	1,745,000	1927.....	40,253,000
1920.....	3,077,000	1928.....	51,574,000
1921.....	4,015,000	1929.....	61,266,000
1922.....	9,174,000	1930.....	65,000,000
Total.....		\$312,373,000	

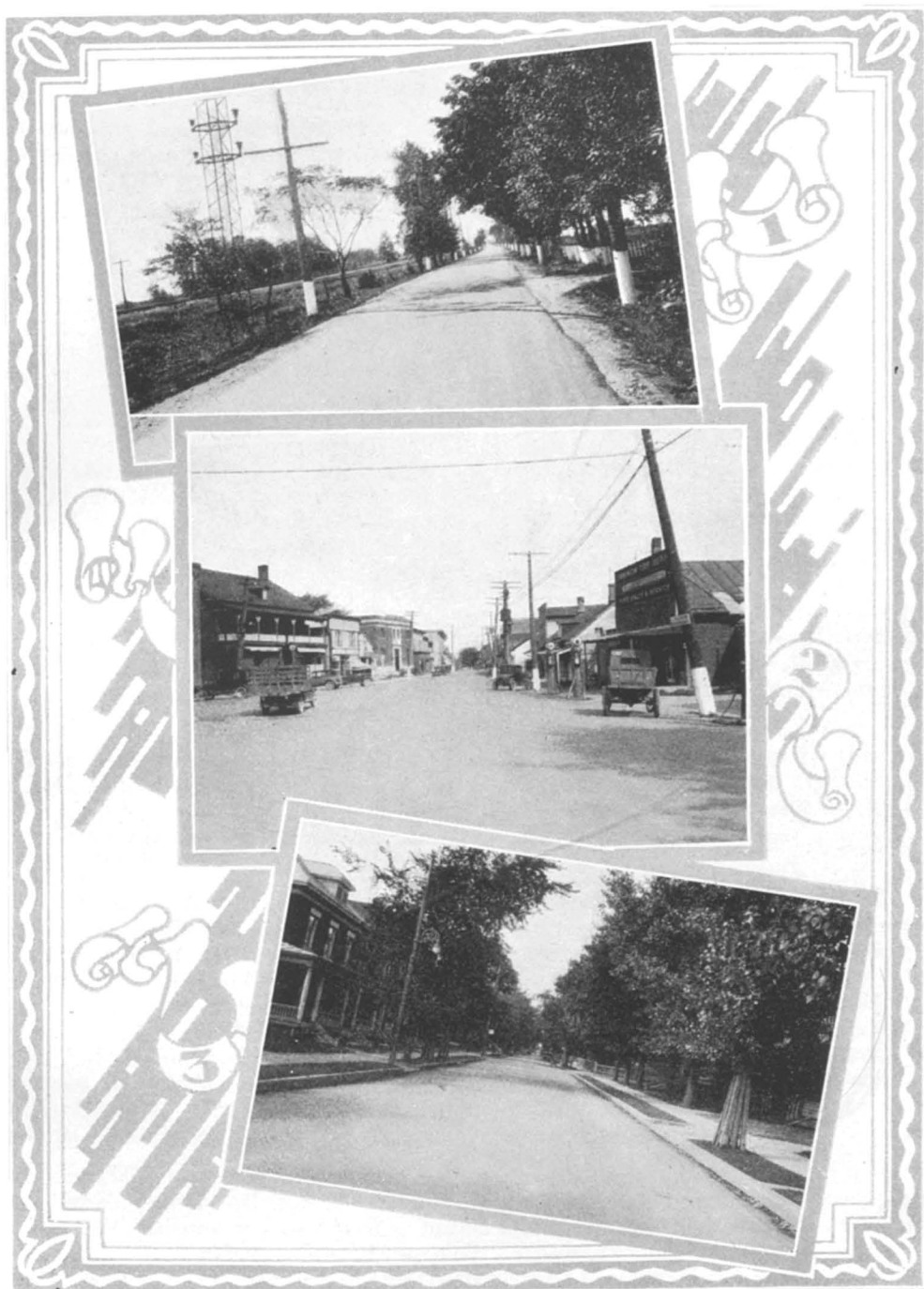
Pour l'année 1930 ce tableau tient compte du fait que les touristes, règle générale, comme il sera d'ailleurs question plus bas, ont moins dépensé cette année que les années précédentes. Pour cette raison l'augmentation pour 1930 a été fort réduite. Le tout est sujet à révision lorsque les statistiques finales et l'opinion du département du commerce d'Ottawa seront connues.

Caractéristique de l'année.—Le nombre de touristes qui sont venus visiter la province de Québec en 1930 fut beaucoup plus considérable que celui de 1929, mais par contre, à cause de la mauvaise situation économique, nos visiteurs ont dépensé avec plus de parcimonie. Le rétablissement des conditions normales produira beaucoup d'amélioration sous ce rapport.

Les progrès du tourisme dans les grandes villes ont été moins prononcés que dans les campagnes. Cela est dû à différentes causes, dont la précédente, mais surtout au fait que tous les districts de la province sont maintenant ouverts à la circulation des automobiles, et que l'hôtellerie de campagne a fait un pas énorme depuis deux ou trois ans.

Il y a quelques années les grands centres de la province s'appropriaient presque tous les revenus du tourisme. Depuis nous avons ouvert et annoncé un grand nombre de régions nouvelles: les Laurentides au nord de Montréal, de la rivière Ottawa, de la Gatineau et du Saint-Laurent; la région de Charlevoix, du Saguenay, de Chicoutimi et du Lac-St-Jean; tous les Cantons de l'Est; tous les comtés à l'est de Québec, au sud du Saint-Laurent; et enfin la Gaspésie, l'une des régions touristiques par excellence. Nous avons ainsi distribué le tourisme partout, et toute la population est en mesure d'en bénéficier. Cette situation est éminemment désirable, et la province a certainement lieu d'en être satisfaite puisque c'était une chose que l'on réclamait de toutes parts.

Depuis 1927, année de l'inauguration au département de la voirie d'un service d'amélioration des hôtels (ce service est maintenant sous la direction du contrôleur du revenu), les hôtels de campagne se sont multipliés et surtout améliorés. Il suffit d'avoir voyagé dans la province pour s'en être rendu compte. Ces hôtels offrent tout le confort désirable et ils offrent surtout des prix plus abordables que les grands hôtels des villes. Il y en a, comme on le sait, en quantité à proximité immédiate des villes de Montréal, de Québec et autres. Il y a de plus des centaines d'endroits d'arrêt où l'on peut trouver bon gîte et bonne nourriture. D'une façon



1. Montréal-Québec, Portneuf; 2. Montréal-Malone, Huntingdon; 3. Montréal-Québec, Trois-Rivières

1. Montreal-Quebec, Portneuf; 2. Montreal-Malone, Huntingdon; 3. Montreal-Quebec, Trois-Rivières

the Department takes into consideration the fact that some time was spent outside of the Province of Quebec, and therefore it reduces by half the average revenue attributed to that class of visitors.

Following is an approximative table, based upon the figures of the Federal Government, showing the sums spent by tourists in the Province of Quebec since 1915.

1915.....	\$ 340,000	1923.....	\$12,542,000
1916.....	731,000	1924.....	16,219,000
1917.....	716,000	1925.....	21,187,000
1918.....	885,000	1926.....	23,649,000
1919.....	1,745,300	1927.....	40,253,000
1920.....	3,077,000	1928.....	51,574,000
1921.....	4,015,000	1929.....	61,266,000
1922.....	9,174,000	1930.....	65,000,000
Total.....		\$312,373,000	

For the year 1930 that table is based upon the fact that, as a general rule, as it will be referred to later, the tourists spent less this year than they did during the previous years. For that reason the increase for 1930 has been considerably reduced. The whole is subject to revision when the final statistics and the opinion of the Department of Commerce of Ottawa are known.

Characteristics of the year—A much larger number of tourists visited the Province of Quebec during the year 1930 than in 1929, but as a set off, owing to the bad economic conditions, our visitors spent with much more economy. A return to normal conditions should bring in its train a marked improvement in that direction.

There was less increase in tourist trade in the larger cities than in the rural districts. This is due to a number of causes, one of them being the economic conditions already referred to, but mostly the fact that every district in the Province is now open to automobile traffic and that the rural hotel has considerably improved during the last two or three years.

A few years ago the larger centers in the Province secured practically the whole of the revenue derived from the tourist trade. Since that time we have opened up and advertised a large number of new regions such as the Laurentides north of Montreal; the Ottawa River Valley; the Gatineau region; the St. Lawrence valley region; the districts of Charlevoix, the Saguenay, Chicoutimi and Lake St. Jean district; the Eastern Townships; the counties East of Quebec, South of the St. Lawrence, and finally the Gaspé Peninsula, the ideal tourist land. We have thus distributed tourist traffic all over, and the entire population now benefits from it. This is a most desirable situation, and the Province has every reason to be satisfied with it, since it was a thing generally desired and asked for.

Since 1927, the year in which the Department of Roads established a service for the improvement of hotels (this service is now directed by the Comptroller of Revenue), the number of country hotels has increased, but what is even more important, they have greatly improved. Anybody who has ever travelled through the Province will realize the truth of the above statement. Those hotels now offer comfortable accommodation and the prices charged are much lower than those of the hotels in cities and large towns. There are a number of those hotels within the immediate vicinity of Montreal and Quebec, and other cities and towns. In addition there are hundreds of stopping places where one can obtain a good bed

générale on ne peut guère voyager deux milles sur n'importe quelle route de la province sans trouver un hôtel, une maison de pension ou un endroit d'arrêt quelconque. Ce fait a eu sa répercussion certaine dans les villes.

De plus il y a eu dans le passé et il y a encore des cas de surcharge dans certains hôtels, dans certains garages, et autres établissements qui ont causé du tort et qui sont un danger constant pour le progrès de cette industrie. Les cas deviennent plus rares, mais c'est là l'un des points sur lesquels l'éducation a beaucoup à faire.

PROPAGANDE TOURISTIQUE

La province de Québec se fait à elle-même sa meilleure propagande, car il n'est aucun touriste qui ne s'en retourne émerveillé de ce qu'il a vu et qui ne se promet non seulement d'y revenir, mais d'y envoyer ses amis et concitoyens. L'axiome qui dit que la publicité n'est bonne que pour une marchandise que l'on peut vendre sans publicité s'applique particulièrement à la province de Québec.

Il est hors de doute toutefois que, vu la concurrence énorme qui règne dans le domaine du tourisme, la province de Québec doit être annoncée avec le plus de suite et d'énergie possibles. Tout ralentissement dans la publicité voudrait dire un ralentissement correspondant dans le nombre de nos visiteurs. Sous le rapport de la publicité le département de la voirie est l'organisation qui a fait le plus pour faire connaître les attraits de la province de Québec, et il en vient rapidement à être l'organisation de publicité la mieux connue aux Etats-Unis et dans les autres provinces.

L'année 1930 a marqué un nouveau progrès dans ce domaine, et si, malgré la dépression économique, la saison du tourisme a été satisfaisante, cela est dû dans une très large mesure à la publicité faite par le département de la voirie. En effet ce dernier n'a rien négligé pour lutter contre la menace d'un ralentissement, et il a redoublé d'énergie afin que la province de Québec ait la part qui lui revient des revenus de cette industrie.

Le département de la voirie cherche surtout à faire valoir les caractéristiques qui distinguent la province de Québec: son caractère français et historique, l'ancienneté des habitations, ses mœurs et coutumes bien différentes de celles du reste de l'Amérique du Nord, la variété de ses panoramas et de ses divers districts, ses ressources de toutes sortes, l'abondance de la chasse et de la pêche, la bonne hôtellerie, et enfin son merveilleux réseau routier.

Le département fait sa publicité de diverses façons et il prend avantage de tous les mediums à sa disposition. Il publie des annonces dans les grands journaux et les principales revues des Etats-Unis et des autres provinces, ainsi que des articles d'intérêt général et des nouvelles dans tous les journaux et magazines étrangers; il publie et distribue des cartes routières, des guides et des brochures de toutes sortes profusément illustrés et propres à créer le désir de visiter la province; il est représenté aux Etats-Unis par certaines agences de publicité; il prend part aux principales expositions et conventions routières, hôtelières et touristiques; il distribue ses publications à certains postes d'entrée importants le long de la frontière internationale, et principalement entre la province d'Ontario et les Etats-Unis; il maintient une liste de distribution comprenant les principaux journaux, les principales revues, les agences de voyages, les chambres de commerce, les clubs d'automobile, les associations de tourisme, etc., des Etats-Unis et des autres provinces, et il coopère activement avec ces organisations; il maintient des services de distribution et de renseignements à Québec,

and satisfactory food. In a general manner, one can scarcely travel more than a couple of miles over any road in the Province without finding a hotel, a boarding-house or some kind of a stopping place. That fact has had its natural and certain effect upon the larger centers.

Moreover, there have been, and there still are, cases of overcharges by certain hotels, garages, and other establishments and this has caused harm, while it constitutes a serious menace to the progress and development of the tourist trade. Fortunately such cases are not as numerous as they used to be, but much education is still required to eliminate them as far as possible.

TOURIST PROPAGANDA

The Province of Quebec is its own best publicity agent, for there is not a single tourist who ever visits the Province who does not go home delighted with what he or she has seen, decided not only to come back when opportunity arises, but anxious to tell friends and fellow citizens of the beauties of Quebec. The saying that publicity is good only for goods that can be sold without publicity applies particularly to the Province of Quebec.

There is no doubt, however, that on account of the tremendous competition which exists in the realm of touring, the Province of Quebec must be continuously and energetically advertised. A slackening in publicity would necessarily be followed by a corresponding drop in the number of our visitors. From a publicity standpoint, the Department of Roads is the organization which has done and is still doing most to advertise the attractions of the Province of Quebec, and it is rapidly becoming the best known publicity organization in the United States and the other provinces.

The year 1930 set another high mark in that respect, and if, in spite of the economic depression, the tourist season was a satisfactory one, it is in a very large measure due to the publicity carried out by the Roads Department. Indeed, the Department neglected nothing in its fight against the threat of a falling off of tourist traffic and it set forth its most energetic efforts to assure for Quebec its fair share of the revenue from that industry.

The Department of Roads tends particularly to bring to the fore those characteristics which are so distinctive of the Province of Quebec: its French and historic character, the antiquity of its habitations, its habits and customs which are entirely different from those that exist in any other part of North America; the variety of its landscapes in the various districts; its resources of all kinds; the abundance of its fish and game, its good hotel service, and finally its marvellous highway system.

The Department conducts its publicity in various manners and takes advantage of every medium at its disposal. It publishes advertisements in the large newspapers and the principal reviews and magazines in the United States and in the other provinces, and it inserts articles of general interest and news items in many of the leadings outside papers. It publishes and distributes road-maps, guide-books and all kinds of booklets, fully illustrated, and so edited that they create a desire to visit this Province; it is represented in the United States by certain publicity agencies; it takes part in the principal road, hotel and tourist exhibitions and conventions; it distributes its publications at certain important points of entry along the international border, and principally between the province of Ontario and the United States; it has on its mailing list the principal newspapers and leading magazines, the travel agencies, the chambers of commerce, the automobile clubs, the tourist associations, etc. in the United States and the other provinces of Canada. It co-operates most actively with

à Montréal, à Niagara Falls et à Windsor, et il a comme représentants officiels certaines associations et clubs d'automobiles de la province de Québec; il coopère enfin avec les grandes organisations de transport telles que chemins de fer et compagnie de navigation.

Comme il serait trop long d'énumérer tout ce que le département a fait dans le domaine de la publicité, voici quelques chiffres qui résument le travail de l'année.

Publications touristiques—Si l'on tient compte des publications imprimées actuellement et en cours de distribution, le département de la voirie aura distribué en 12 mois 1,783,050 brochures, cartes routières, bulletins, etc., répartis comme suit:

Cartes routières et touristiques.....	600,000
Bulletins Officiels.....	185,000
Brochures "The Old World at Your Door".....	50,000
Brochures "4, 5 and 6 Days in Quebec".....	93,050
Brochures "Quebec, the Good Roads Province".....	605,000
Brochures "Romantic Quebec, Gaspé Peninsula".....	40,000
Brochures "Lake St. John and the National Park".....	35,000
Brochures "Montreal and the Laurentians".....	35,000
Brochures "Montreal-Quebec".....	35,000
Brochures "The Eastern Townships".....	35,000
Guides de la Gaspésie en anglais.....	15,000
Guides de la Gaspésie en français.....	5,000
Brochures diverses.....	50,000

TOTAL..... 1,783,050

Cette liste ne fait pas mention du guide "Sur les routes de Québec" et "Along Quebec Highways" dont 25,000 ont été imprimés l'hiver dernier qui ont été comptés dans le rapport de 1929.

Cartes routières et touristiques—La carte de 1929, par son mode nouveau de pliage, constituait une véritable innovation en ce qui concernait la présentation d'une carte routière. Cette carte obtint un grand succès. Nous avons maintenu le même mode de pliage dans la carte de 1930, mais au lieu d'être imprimée d'un seul côté comme la carte de 1929, elle fut imprimée des deux côtés, ce qui nous a permis d'offrir au public voyageur le double de renseignements. Aujourd'hui la carte de Québec est un véritable vade-mecum et, sous un format réduit et commode, elle donne relativement plus de renseignements que n'importe quelle autre publication. La carte routière est la pièce de résistance de notre publicité.

En plus des renseignements ordinaires, c'est-à-dire la carte générale de la province, la carte à grande échelle du district de Montréal, les signaux routiers, le code de la route, etc., la carte de 1930 contient une carte à grande échelle du district de Québec, 32 petites cartes indiquant l'entrée et la sortie des villes de la province, 12 cartes spéciales décrivant certaines tournées d'un intérêt particulier, le calendrier de la chasse et de la pêche, ainsi que la liste des cités et villes de la province. La forme actuelle de la carte routière de la province de Québec est probablement définitive. Il y aura à la mettre à date chaque année et à y ajouter les renseignements de détails qui pourraient intéresser les automobilistes.

Nous venons de faire avec le contrôleur du revenu une entente en vertu de



Bureau de renseignement du département de la voirie à Niagara Falls

Quebec Information Booth at Niagara Falls

these organizations. It maintains a distribution service in Quebec and in Montreal, at Niagara Falls and at Windsor; it has as its official representatives certain associations and automobile clubs in the Province of Quebec; and finally it works hand in hand with the large transportation companies, by rail or steamer, in Canada.

Since it would take too much time and space to enumerate all that the Department has accomplished in the way of publicity we will merely give some figures that summarize the work carried out during the year.

Tourist Publications—If the publications already printed and being distributed are taken into account, the Department of Roads distributed in 12 months no less than 1,783,050 booklets, road maps, bulletins, etc. divided as follows.

Highway and Tourist Maps.....	600,000
Official Bulletins.....	185,000
Booklet "The Old World at Your Door".....	50,000
Booklet "4, 5 & 6 Days in Quebec".....	93,050
Booklet "Quebec the Good Roads Province".....	605,000
Booklet "Romantic Quebec, Gaspé Peninsula".....	40,000
Booklet "Lake St. John and the National Park".....	35,000
Booklet "Montreal and the Laurentians".....	35,000
Booklet "Montreal-Quebec".....	35,000
Booklet "The Eastern Townships".....	35,000
Gaspé guide-book in English.....	15,000
Gaspé guide-book in French.....	5,000
Miscellaneous publications.....	50,000
Total.....	1,783,050

The above list does not include the guide-books "Sur les Routes de Québec" and "Along Quebec Highways" of which there were 25,000 copies printed last winter and which were accounted for in the report for 1929.

Highway and Tourist Maps—The 1929 issue of the map, through its new style of folding, constituted a real innovation as far as the presentation of road maps was concerned. That map got a great reception. We maintained the same system of folding for our 1930 map, but instead of being printed on one side only, it was printed on both sides, so that the travelling public obtained double the amount of information. To-day the Quebec Road Map is the real "vademecum" of the automobilists, and in a reduced and handy form it supplies proportionally more information than any other publication. The Road Map is the main-stay of all our publications.

In addition to the ordinary information, that is the general map of the Province, the large scale map of the district of Montréal, the road signs, the code of the road, the 1930 map contains a large scale map of the district of Quebec, 32 small maps showing the entries and exits of cities and towns in the Province, 12 special maps describing certain trips of special interest, a synopsis of the fish and game laws, and a list of the cities and towns in the Province. The present form of the Highway Map of the Province of Quebec is probably a permanent one. It will, of course, be necessary to bring it up to date every year and add to it detailed information which might interest the automobilist.

We have just made an arrangement with the Comptroller of Revenue, by

laquelle la carte routière de 1931 sera distribuée gratuitement à tous les automobilistes lors de l'émission des licences.

Nouvelles brochures—Nous avons publié au cours de l'année quatre petites brochures en couleurs: "Montreal and the Laurentians", "Montreal-Quebec", "The Eastern Townships", "Lake St. John and the National Park". Chacune de ces brochures a 12 pages. La couverture est en quatre couleurs et les pages intérieures en deux couleurs. On voit par les titres qu'elles décrivent quatre régions bien distinctes de la province. Ces brochures sont bien illustrées, attrayantes et de nature à populariser davantage les régions qu'elles décrivent.

Le guide de la Gaspésie—Ce volume de 260 pages, dont l'édition anglaise a paru au commencement de l'année et dont l'édition française a paru au mois de novembre, est le travail le plus complet, et le plus intéressant des livres de ce genre qui aient paru sur un district quelconque, non seulement du Canada, mais de l'Amérique. Ce guide, illustré de 150 reproductions photographiques et de 12 dessins originaux, est en lui-même un voyage autour de la péninsule de Gaspé, et on le lit comme un roman. Il contient, sous une forme condensée, tous les renseignements généraux sur la Gaspésie: géographie, histoire, ressources naturelles et industrie. Il conduit le touriste, et en même temps qu'il lui donne les renseignements routiers nécessaires et qu'il lui décrit chaque endroit situé sur le parcours de la route, il lui fait admirer les paysages et lui raconte l'histoire de chaque localité ainsi que les légendes qui survivent encore dans cette région. C'est-à-dire que le guide de la Gaspésie est un livre indispensable pour celui qui veut entreprendre le tour de la péninsule ou qui désire revivre, après son voyage, l'intérêt, le charme et même les émotions qu'il a éprouvés.

La Gaspésie—Le département de la voirie a "lancé" l'an dernier le tour de la Gaspésie de façon quelque peu éclatante et il a consacré à cette terre merveilleuse une partie assez considérable de sa publicité. Il en a été pleinement récompensé, puisque dans l'espace d'une seule année la Gaspésie est devenue mieux connue chez le touriste américain et celui des autres provinces que la plupart des régions annoncées depuis des années. Le nombre de visiteurs qui ont fait le tour de la péninsule en 1930 a triplé celui de l'an dernier, et si l'on en juge par les demandes de renseignements que l'on nous envoie chaque jour, la Gaspésie sera en 1931 l'une des régions les plus fréquentées de la province, et cela malgré son éloignement. Il n'y a guère d'endroits aujourd'hui, au moins dans la partie est des États-Unis, où le nom de Gaspé ne soit connu. L'on n'a aucune idée de l'emprise de la Gaspésie sur ceux qui la visitent, et de la réclame formidable que ses visiteurs, une fois revenus, lui font dans leurs villes ou leurs états respectifs. Le département suit d'ailleurs activement les intérêts de la Gaspésie, et, après l'avoir véritablement "créée" au point de vue touristique, il s'efforcera de la maintenir au premier plan des endroits "qu'il faut avoir vus".

Le guide "Sur les routes de Québec".—Ce guide a été décrit dans le rapport de 1929. A la date de ce rapport, seule l'édition française avait paru. L'édition anglaise, parue à la fin de février, a tenu compte de plusieurs modifications ou additions que nous n'avions pu insérer dans l'édition française. Le guide "Sur les routes de Québec" a reçu un accueil enthousiaste de ceux qui désirent avoir un livre de documentation attrayante sur la province. Nous en distribuons chaque jour, et, en attendant que la première édition soit épuisée, ce qui ne saurait beaucoup tarder, nous mettons notre documentation à jour et nous nous préparons à la deuxième édition, qui constituera sur la première une grande amélioration à tous les points de vue.

which the 1931 Highway Map will be distributed free to all automobilists when new licenses are issued.

New Booklets—We published during the year four little booklets in color. "Montreal and the Laurentians", "Montreal-Quebec", "The Eastern Townships", "Lake St. John and the National Park". Each of those booklets has 12 pages. The cover is in four colors and the inside pages in two colors. As will be seen by the titles, they describe four quite distinct regions in the Province of Quebec. These booklets are attractive, well-illustrated and calculated to still further popularize the regions they describe.

The guide to Gaspé—This 260-page volume, of which the English edition appeared at the beginning of the year and the French in the month of November, is the most complete, and most interesting book of its kind which has been issued on a single district, not only in Canada but in America. This guide, illustrated by 150, photographic reproductions and 12 original drawings, is in itself a trip around the Gaspé Peninsula and reads like a novel. It contains in condensed form all information in general on Gaspé: geography, history, natural and industrial resources. It actually guides the tourist, and while giving him all necessary travel information and describing to him each locality on the line of the highway, it arouses his admiration for the scenes, recalling the history of each locality as well as the legends still surviving in the region. It is not too much to say that the Gaspé Guide is an indispensable book for whoever undertakes the tour of the Peninsula or desires to recall, after his journey, the interest, the charm, and even the emotions he has experienced.

The Gaspé Peninsula—Last year, the Department launched the Gaspé Tour in a somewhat spectacular manner, devoting to that wonderful region a considerable portion of its publicity. It has been fully recompensed, for in the space of a single year Gaspesia has become better known to the tourist, both the American and the Canadian from sister provinces, than most regions which have been advertised for years. The number of visitors who made the tour of the Peninsula in 1930 was triple that of the preceding year; and judging from the requests for information which we are receiving daily Gaspé will be, in 1931, one of the most frequented regions in the Province. This in spite of its remoteness. There is hardly a place to-day, at least in the eastern part of the United States, where the name of Gaspé is not known. There is no fitting conception of the grip which Gaspé takes on those who visit it nor the potent advertising which those visitors, once returned home, give it in their respective towns or states. The Department is actively following up the interests of the Peninsula and, having truly brought it into being from the touristic standpoint, is bending every effort to sustain it in the front rank of places that "really must be seen".

The guide "Along Quebec Highways"—This guide was described in the report for 1929. At the time of that report, only the French edition had appeared. The English edition appeared towards the end of February and included certain modifications and additions. The guide "Along Quebec Highways" was enthusiastically welcomed by those desiring a book of attractive documentation of the Province. Copies are being distributed every day and, in anticipation of the first edition becoming exhausted, we are bringing our data up to date and preparing the second edition, which will be a great improvement over the first in every way.

Les expositions—Le département a pris part en 1930 aux expositions suivantes:

Sportsmen Show, New York, février 11-16.

American Road Builders Association Convention, Atlantic City, janvier 12-18.

Tourists and Hotelmen's Convention, Atlantic City, mai 6-11.

Exposition Canadienne Nationale, Toronto, 22 août-9 sept.

A chacune de ces expositions le département a présenté des exhibits très intéressants et il a surtout fait connaître la province à des milliers et des milliers de personnes. Ces expositions offrent l'occasion d'introduire le nom et les attraits de la province de Québec à un grand nombre de personnes qu'il serait très difficile et très dispendieux d'atteindre autrement.

Le département a pour la première fois pris part à l'exposition de Toronto. Cette exposition est visitée par près de 2,000,000 de personnes et offre un champ de publicité unique, car on peut dire que, dans l'espace d'une quinzaine de jours, simplement en prenant part à cette exposition, l'on rencontre toute la population d'Ontario et des milliers de personnes des États-Unis. Le gouvernement a jugé que la province de Québec ne pouvait se dispenser d'être présente à cette exposition. Le département de la voirie y avait un pavillon très attrayant, et il a placé en bonnes mains, durant les 15 jours que l'exposition a duré, 235,000 cartes, brochures et publications de toutes sortes. Le tourisme ne peut manquer d'en retirer d'immenses avantages.

Représentation à Windsor et à Niagara Falls.—Windsor et Niagara Falls sont les principaux points par lesquels les touristes américains entrent au Canada. Ces points sont en même temps pour la province des endroits à surveiller particulièrement parce que tous les touristes qui nous viennent du centre et de l'ouest des États-Unis arrivent par ces points. De plus le grand nombre de touristes qui viennent au Canada sans destination bien définie peuvent être facilement attirés dans la province de Québec. Le département a jugé qu'il y aurait avantage à établir à chacun de ces deux points un bureau où l'on pût se renseigner sur la province de Québec et se procurer nos cartes et nos brochures. Nous avons donc inauguré, tant à Windsor qu'à Niagara Falls, des services de distribution et de renseignements pour la période comprise du 1er mai au 1er octobre. Ces bureaux, dont l'un est logé à l'hôtel General Brock, à Niagara Falls, et l'autre à l'hôtel Norton Palmer, à Windsor, ont opéré cette année durant la période mentionnée ci-dessus et ont rendu des services très appréciables à la province ainsi qu'aux touristes eux-mêmes.

En plus des bureaux de renseignements proprement dits nous avons pourvu à la distribution de cartes et de certaines brochures aux touristes entrant au Canada pour une période dépassant une journée. En tout nous avons distribué à ces deux endroits 210,000 cartes et 300,000 brochures. On peut voir dans le grand nombre de touristes qui nous arrivent par l'Ontario une preuve que nos services de Niagara et Windsor n'ont pas été créés en vain. Il n'y a aucun doute que ces deux services, que nous avons l'intention de maintenir en 1931, donnent à la province un pied-à-terre d'une grande valeur à deux points stratégiques.

EMBELLISSEMENT

On trouvera aux chapitres 16 et 17 le nombre d'arbres d'ornement plantés en



TOUR DE LA GASPÉSIE

AROUND GASPÉ PENINSULA

Anse-à-Valleau

Exhibitions—The Department took part in the following exhibitions.

Sportsmen's Show, New York, February 11-16.

American Road Builders' Association Convention, Atlantic City, January 12-18.

Tourists' and Hotelmen's Convention, Atlantic City, May 6-11.

Canadian National Exhibition, Toronto, August 22 to September 9.

The Department had very interesting exhibits at each of these places, thus making the Province known to thousands and thousands of persons. These exhibitions afford the opportunity of presenting the attractions of the Province of Quebec to a great many people whom it would be very difficult and very costly to reach otherwise.

The Department took part for the first time in the Toronto Exhibition. This exhibition is visited annually by nearly 2,000,000 persons and offers a unique field for publicity; for it may be said that in the space of fifteen days, by simply taking part in that exhibition, we meet the whole of Ontario's population and thousands of people from the United States. The Government decided that the Province could not afford to stay away from that exhibition. The Roads Department had a very attractive booth, and it placed in good hands during the fifteen days of the exhibition 235,000 maps, booklets, and publications of all kinds. The tourist industry cannot fail to derive therefrom immense advantages.

Representation at Windsor and Niagara Falls—Windsor and Niagara Falls are the principal points through which American tourists enter Canada. They are at the same time the points to which this Province must give its most watchful attention, for almost all the tourists who come to us from the centre and west of the United States enter through those points. Moreover, a great number of tourists who enter Canada without fixed destination can easily be drawn to the Province of Quebec. The Department judged it advantageous to establish at each of those two points a bureau where tourists could obtain information on the Province of Quebec and secure our maps and booklets. We therefore inaugurated at Windsor and Niagara Falls information and distribution booths to be open from May 1 to October 1. These booths, one of which is located in the General Brock Hotel at Niagara Falls and the other in the Norton Palmer Hotel at Windsor, operated this year for the period above mentioned and rendered very appreciable service to the Province, as well as to the tourists themselves.

In addition to actual information booths, we provided for the distribution of maps and certain booklets to tourists entering Canada for more than a one-day stay. We distributed altogether at these two places 210,000 maps and 300,000 booklets. We may read in the great number of tourists coming to us through Ontario proof that our services at Niagara Falls and Windsor were not created in vain. There is not the slightest doubt that these two services, which it is our intention to continue in 1931, are giving the Province a valuable footing at two strategic points.

EMBELLISHMENT

There will be found in Chapters 16 and 17 the number of ornamental trees

1930, ainsi que la quantité de chaux fournie gratuitement par le département aux cultivateurs résidant le long des grandes routes.

Le nombre d'arbres plantés en 1930 fut de 20,995 ce qui porte à 231,533 le nombre total d'arbres d'ornement plantés depuis 1922. L'extension du mouvement d'embellissement se poursuit normalement de ce côté, mais la plantation a quelque peu été réduite sur les grandes routes à cause des élargissements en cours ou projetés. Lorsque ces routes auront la largeur qui leur est destinée la plantation des arbres pourra être faite avec un caractère plus définitif.

Le département a fourni 1,875,165 livres de chaux pour fins d'embellissement. La chaux a contribué non seulement à l'embellissement des propriétés sur lesquelles elle a été utilisée, mais elle a produit sur l'esprit du public le résultat qu'on en attendait, c'est-à-dire que l'on se préoccupe de plus en plus d'embellissement, non seulement sur les grandes routes mais sur les routes ordinaires. Depuis que le département s'occupe d'embellissement, soit depuis six ou sept ans, la mentalité du public a beaucoup changé. Un jour viendra où l'on décidera de soi-même de maintenir les clôtures, les habitations et les abords des routes en général dans un état attrayant, sans que l'on ait recours à l'aide du département. La chose se produit déjà graduellement.

Le département a patronné au cours de l'année sept concours d'embellissement, qui furent tenus aux endroits suivants: à Nominigüe, sur la route Montréal-Mont-Laurier; à Princeville et à Victoriaville, sur le parcours de la route Lévis-Sherbrooke; à St-Philippe, à St-Constant et à St Edouard, sur le parcours de la route Edouard VII; à Sherrington, sur la route Laprairie-Hemmingford. Le département, a, à chaque endroit, présenté des médailles aux concurrents les plus méritants.

LE CONGRÈS DES BONNES ROUTES

Pour la cinquième fois en dix-sept ans la province de Québec a reçu cette année le Congrès annuel de l'Association Canadienne des Bonnes Routes, et la ville de Québec elle-même fut le siège de cette réunion. Les congrès tenus dans la province de Québec eurent lieu aux dates et aux endroits suivants: à Montréal du 18 au 23 mai 1914 (ce congrès fut le premier de l'Association); à Montréal du 6 au 10 mars 1916; à Québec du 20 au 22 mai 1919; à Québec du 22 au 24 septembre 1925; à Québec du 16 au 18 septembre 1930. Le premier congrès de Québec fut tenu à l'Hôtel du gouvernement et les deux autres au Château Frontenac.

Les provinces de Québec et d'Ontario reçurent chacune cinq conventions des bonnes routes. La ville de Québec est la seule ville du Canada qui fut choisie trois fois par l'Association comme siège de son congrès annuel.

Le congrès de 1930 eut lieu mardi, mercredi et jeudi les 16, 17 et 18 septembre. Ce congrès fut le plus nombreux et le plus brillant de l'histoire de l'Association. Il réunit 400 délégués venus de toutes les provinces du Canada, d'un grand nombre d'états des États-Unis, de Terre-Neuve et d'Angleterre. Québec eut même le plaisir de recevoir un délégué de Belgique, et un délégué du pays lointain de Siam dans la personne de l'ingénieur en chef de la voirie de ce pays. Pour la première fois le Dominion de Terre-Neuve était représenté au congrès en qualité de membre de l'Association Canadienne des Bonnes Routes.

On ne peut trop insister sur l'importance de ces assises annuelles. En effet chaque province fait connaître, par la voix de ses représentants les plus compétents, les derniers faits, les derniers chiffres et les dernières expériences relatives à

planted in 1930, as well as the quantity of lime furnished gratis by the Department to farmers resident along the main highways.

The number of trees planted in 1930 was 20,995, bringing the total of ornamental trees planted since 1922 to 231,533. The extension of the embellishment movement is proceeding normally along those lines, but planting has been somewhat reduced on the main highways because of the widenings either in course or projected. When the main highways will have been given their destined width the planting of trees may be carried on in more definite fashion.

The Department supplied 1,875,165 pounds of lime for embellishment purposes along main highways. The lime has not only contributed to the beautifying of properties on which it has been used but it has also had the desired effect on the public spirit; that is to say that our citizens are busying themselves more and more in the work of embellishment, not only along the main highways but also on ordinary roads. Since the Department first took up the matter of embellishment, six or seven years ago, the attitude of the public has changed altogether. The day will come when our citizens will decide of themselves to maintain their fences, their homes, and the roadsides in general in an attractive state, without awaiting the assistance of the Department. This will come about gradually all over the Province.

This year, the Department patronized seven embellishment competitions, which were held at the following places. Nominigue, on the Montréal-Mont-Laurier Highway; Princeville and Victoriaville, on the Lévis-Sherbrooke Highway; St. Philippe, St. Constant, and St. Edouard on the King Edward Highway; Sherrington, on the Laprairie-Hemmingford Highway. Medals were presented to the most worthy contestants at each place.

THE GOOD ROADS CONVENTION

For the fifth time in seventeen years the Province of Quebec welcomed this year the Annual Convention of the Canadian Good Roads Association, the City of Quebec itself being the scene of the assembly. The conventions held in the Province of Quebec took place at the following places and dates: Montreal, May 18 to 23, 1914 (this was the Association's first convention); Montreal, March 6 to 10, 1916; Quebec, May 20 to 22, 1919; Quebec, September 22 to 24, 1925; Quebec, September 16 to 18, 1930. The first convention at Quebec was held at the Parliament, and the other two at the Château Frontenac.

The Provinces of Quebec and Ontario have each had five good roads conventions. Quebec is the only city in Canada chosen three times by the Association for the holding of its annual meetings.

The 1930 convention was held on Tuesday, Wednesday, and Thursday, the 16th, 17th, and 18th of September. This was the most numerous and brilliant gathering in the history of the Association. It brought together 400 delegates from all provinces of Canada, a great many of the American states, Newfoundland, and England. Quebec had even the pleasure of welcoming a delegate from Belgium and one from far Siam, the latter in the person of the Chief Engineer of Highways of that country. Newfoundland was represented at the convention for the first time in its quality of member of the Canadian Good Roads Association.

The importance of these annual meetings cannot be too greatly stressed. They enable each province to make known, through its most competent representatives, the latest facts, figures, and experiences regarding the construction, main-

la construction, à l'entretien, à l'amélioration et à l'administration des routes, ainsi qu'à la circulation, au tourisme et à la sécurité du public voyageur. C'est-à-dire que, à chaque congrès, l'on met de nouveau à l'étude toute la question de voirie dans ses différents domaines à la lumière des faits et des besoins nouveaux. Les sujets traités au congrès de cette année furent particulièrement nombreux et importants.

Ce congrès fut un succès signalé et, favorisé d'une température idéale, il permit aux délégués de visiter quelques-unes de nos routes. La promenade en bateau de Québec à La Malbaie, qui fut offerte aux délégués par le gouvernement de la province de Québec, ainsi que le banquet annuel de l'Association qui eut lieu au Manoir Richelieu, à la Pointe-au-Pic, firent connaître à nos hôtes l'une de nos régions les plus grandioses et les plus enchanteuses.

Pour la première fois l'une des séances du congrès fut tenue entièrement dans la langue française. Cette innovation fut de la part de l'Association un hommage à la province de Québec.

Enfin à ce congrès le Ministre de la Voirie de Québec fut choisi président de l'Association pour l'année courante. Le président actuel de l'Association est le sixième qui fut choisi dans la province de Québec depuis les débuts de l'Association.

Le Congrès de Washington.—La province de Québec a été représentée pour la première fois au Congrès International de la Route, qui eut lieu cette année à Washington du 6 au 11 octobre. Ce congrès fut le sixième du genre, et il eut lieu pour la première fois en Amérique. Le Ministre de la Voirie de la province de Québec représentait l'Association Canadienne des Bonnes Routes en sa qualité de président.

Là où les congrès de l'Association Canadienne des Bonnes Routes étudient les problèmes de voirie du Canada, l'Association Permanente de la Route, dont le siège est en Europe, étudie les grands problèmes mondiaux de voirie. La province ne pouvait ignorer ce congrès important et ne pouvait omettre d'y envoyer ses représentants apprendre les problèmes et l'expérience des autres pays.

Par sa situation géographique, ses ressources financières limitées et sa population disséminée, la province de Québec ressemble beaucoup plus que les États-Unis à la plupart des pays d'Europe. Aussi la solution qu'elle a apportée à ses problèmes de voirie intéresse-t-elle davantage la plupart des pays étrangers. Il y a un grand nombre de pays dont les réseaux routiers furent tracés et même pavés avant celui de la province de Québec; mais, au point de vue des routes destinées à la circulation moderne, cette dernière s'est attaquée à son problème routier aux premiers jours de l'automobile, elle connut le développement rapide du véhicule à moteur, et elle dut travailler sans répit afin de faire face aux besoins de ce mode nouveau de locomotion. Il est encourageant de constater que si la province peut apprendre de congrès tels que ceux de l'Association Canadienne des Bonnes Routes et de l'Association Internationale de la Route, elle est également en mesure de présenter une œuvre et une expérience instructives pour les autres.

tenance, improvement and administration of its highways, as well as traffic, touring, and the safety of the travelling public. That is to say, that at each convention there are brought again under study all questions of highways in their various domains, to be considered in the light of new developments. The subjects treated at the last convention were particularly numerous and important.

The convention was a signal success and, thanks to ideal weather conditions, the delegates found a pleasant opportunity for visiting some of our highways. The trip by steamer from Quebec to La Malbaie, tendered to the delegates by the Government of the Province of Quebec, and the annual banquet of the Association, held at the Manoir Richelieu, at Pointe-au-Pic, made known to our guests one of our most imposing and enchanting regions.

For the first time, one of the sittings of the Association was conducted entirely in the French language, this innovation being a token of the Association's respect for our Province.

Lastly, at this convention, the Minister of Roads of the Province of Quebec was chosen President of the Association for the ensuing year. The present incumbent of that office is the sixth chosen from the Province of Quebec since the inception of the Association.

The Washington Convention—For the first time, the Province of Quebec was represented at the International Roads Convention, which was held this year at Washington from October 6 to 11. This was the sixth convention of its kind, being held in America for the first time. The Minister of Roads of the Province of Quebec represented the Canadian Good Roads Association in his quality as President.

Whereas the conventions of the Canadian Good Roads Association study highway problems of Canada, the Permanent International Roads Association, whose headquarters are in Europe, considers the great problems of highways in their world aspect. The Province could not afford to stand aloof from this important convention nor to fail of sending representatives to learn of the problems and experiences of other countries.

By its geographical situation, its limited financial resources, and its scattered population, the Province of Quebec more closely resembles most European countries than do the United States. And the solution it has found for its highways problems is of greater interest to most foreign countries. There are a great many countries whose highways systems were opened and even paved prior to that of the Province of Quebec; but as far as highways for modern traffic is concerned, the Province of Quebec attacked the problem in the first days of the automobile, and has known the rapid development of the motor vehicle. It has had to work without respite to keep up with the demands of this new mode of locomotion. It is gratifying to know that while the Province may learn something from conventions such as those of the Canadian Good Roads Association and the International Roads Association, it is also in position to present a record and an experience instructive to others.

CHAPITRE II

RÉSUMÉ DES TRAVAUX DE L'ANNÉE

Etat au 15 novembre 1930

ENTRETIEN AUX FRAIS DU GOUVERNEMENT

Routes provinciales et régionales.....	4,640.26 milles
Chemins municipaux.....	7,309.39 milles
LONGUEUR TOTALE.....	<u>11,949.65 milles</u>

REVÊTEMENTS PERMANENTS (construction terminée) —En milles

	Grandes routes	Chemins municipaux	Longueur totale
Béton bitumineux.....	42.11	1.14	43.25
Macadam bitumineux.....	28.78	8.20	36.98
LONGUEUR TOTALE.....	<u>70.89</u>	<u>9.34</u>	<u>80.23</u>

TRAVAUX PRÉPARATOIRES AUX REVÊTEMENTS PERMANENTS:— 65.29 milles

CONSTRUCTION—Longueurs terminées en milles

	Grandes routes	Chemins municipaux subventionnés	Chemins municipaux non subventionnés	Longueur totale
Gravier.....	124.47	862.72	180.56	1,167.75
Sable et glaise.....	1.50	6.42	1.51	9.43
Macadam.....	3.09	4.05	0.85	7.99
Béton de ciment.....	0.23	2.00	.....	2.23
Béton bitumineux.....	0.40	.....	.....	0.40
LONGUEUR TOTALE....	<u>129.69</u>	<u>875.19</u>	<u>182.92</u>	<u>1,187.80</u>

CHEMINS RESTANT EN CONSTRUCTION AU 15 NOVEMBRE

Grandes routes.....	236.81 milles
Chemins municipaux.....	168.25 milles
LONGUEUR TOTALE.....	<u>405.06 milles</u>

CHEMINS DE TERRE améliorés en 1930 sous la direction du ministère de la voirie.....

27 milles

PONTS ET PONCEAUX construits en 1930 sous la direction du ministère de la voirie et subventionnés comme travaux spéciaux.....

289

CHAPITRE II

SUMMARY OF THE WORK OF 1930

Statement to November 15

MAINTENANCE AT THE GOVERNMENT'S EXPENSE

Provincial and Regional highways.....	4,640.26 miles
Municipal roads.....	7,309.39 miles
TOTAL LENGTH.....	<u>11,949.65 miles</u>

PERMANENT PAVEMENTS (construction completed)—In miles

	Main Highways	Municipal roads	Total length
Bituminous concrete.....	42.11	1.14	43.25
Bituminous macadam.....	28.78	8.20	36.98
TOTAL LENGTH.....	<u>70.89</u>	<u>9.34</u>	<u>80.23</u>

WORKS PRELIMINARY TO THE CONSTRUCTION OF PERMANENT PAVEMENTS:—66.29 miles

CONSTRUCTION—Lengths completed, in miles

	Main Highways	Municipal roads subsidized	Municipal roads not subsidized	Total length
Gravel.....	124.47	862.72	180.56	1,167.75
Sand—clay.....	1.50	6.42	1.51	9.43
Macadam.....	3.09	4.05	0.85	7.99
Cement concrete.....	0.23	2 00	.....	2.23
Bituminous concrete.....	0.40	.....	.....	0.40
TOTAL LENGTH.....	<u>129.69</u>	<u>875.19</u>	<u>182.92</u>	<u>1,187.80</u>

ROADS UNDER CONSTRUCTION ON NOVEMBER 15

Main highways.....	236.81 miles
Municipal roads.....	168.25 miles
TOTAL LENGTH.....	<u>405.06 miles</u>

EARTH ROADS IMPROVED in 1930 under the direction
of the Roads Department..... 27 miles

BRIDGES AND CULVERTS BUILT in 1930 under the
direction of the Roads Department, and subsidized as
special works..... 289

PASSAGES À NIVEAU SUPPRIMÉS EN 1930

Suppression totale.....	4
Suppression partielle.....	9
TOTAL.....	<u>13</u>

AMÉLIORATIONS DIVERSES aux routes déjà améliorées et entretenues par le ministère de la voirie (angles et courbes supprimés; courbes allongées; défrichement à certains tournants et passages à niveau masqués; ponts élargis, etc.)— Nombre de cas ou l'une ou l'autre de ces améliorations ont été effectuées.....	139
--	-----

EMBELLISSEMENT

Arbres plantés par le département en 1930.....	5,008
Arbres fournis à certains particuliers.....	15,987
TOTAL.....	<u>20,995</u>

Chaux fournie par le département à certains particuliers pour fins d'embellissement.....	1,875,165 livres
--	------------------

CHEMINS OUVERTS ET ENTRETENUS POUR LA CIRCULATION DES AUTOMOBILES—HIVER 1929-30

District de Montréal.....	134.80 milles
District de Québec.....	43.72 milles
District de Chicoutimi.....	10.30 milles
LONGUEUR TOTALE.....	<u>188.82 milles</u>



Le département opère à Dozois, comté de Témiscamingue une scierie qui lui fournit le bois pour les ponts, et pour les garde-fous sur la route Macamic-Témiscaming ainsi que pour d'autres routes de la province

The Department operates at Dozois, County of Témiscamingue, a saw-mill supplying timber for the construction of guard-rails and bridges on the Macamic-Témiscaming Highway and other highways in the Province

ELIMINATION OF RAILROAD LEVAL CROSSINGS IN 1930

Total elimination.....	4
Partial elimination.....	9
TOTAL.....	<u>13</u>

VARIOUS IMPROVEMENTS on highways and roads already improved and maintained by the Roads Department (angles and sharp curves eliminated; easing of curves; clearing at blind turns and railroad level crossings; viaducts and bridges widened, etc.) Number of cases where one or the other of these improvements have been made 139

ORNAMENTATION

Ornamental trees planted by the Department in 1930.....	5,008
Trees supplied by the Department to certain municipalities and individuals.....	15,987
TOTAL.....	<u>20,995</u>

Lime supplied free by the Department to certain individuals for embellishment purposes..... 1,875,165 pds

ROADS OPENED AND MAINTAINED FOR AUTOMOBILE TRAFFIC DURING THE WINTER OF 1929-30

District of Montreal.....	134.80 miles
District of Quebec.....	43.72 miles
District of Chicoutimi.....	10.40 miles
TOTAL LENGTH.....	<u>188.82 miles</u>

CHAPITRE III

CHAPTER III

LONGUEUR TOTALE DES CHEMINS RURAUX AMÉLIORÉS

TOTAL LENGTH OF IMPROVED RURAL ROADS

Ensemble des grandes routes et des
chemins municipaux

Main highways and municipal roads
together

Etat au 16 novembre 1930

Statement of November 15, 1930

Sable et glaise—Sand-clay.....	349.43 milles—miles=	2.54%
Gravier—Gravel.....	11,269.98 “ — “ —	82.61%
Macadam.....	1,343.19 “ — “ —	9.83%
Macadam bitumineux—Bituminous macadam	214.32 “ — “ =	1.56%
Béton de ciment—Cement concrete.....	103.23 “ — “ =	0.75%
Béton bitumineux—Bituminous concrete.....	371.65 “ — “ =	2.71%
Longueur totale—Total length.....	13,651.80 { milles miles	100.00%

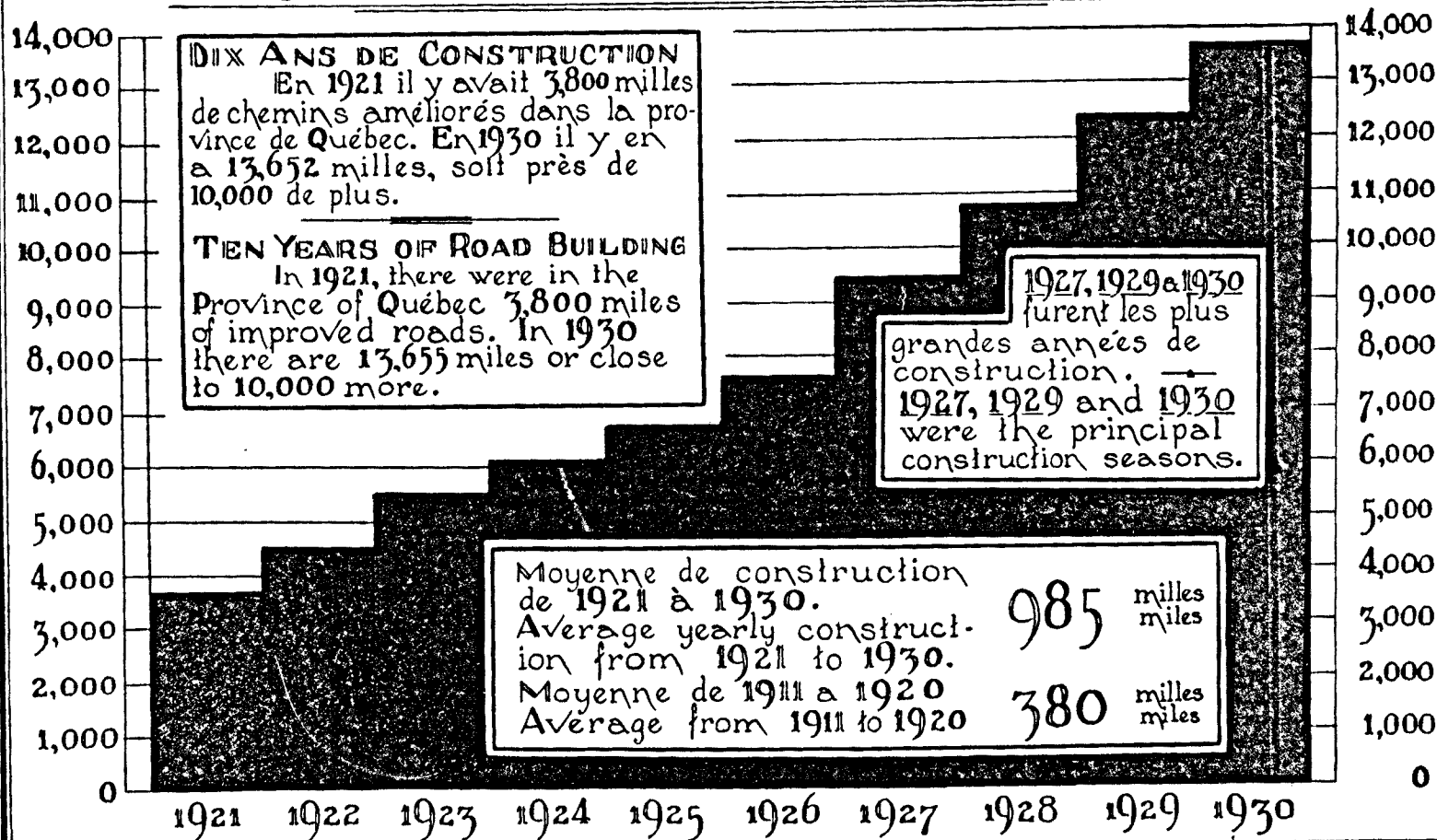
N.B. L'état donné ci-dessus tient compte des pavages changés en 1930. Ces travaux n'ajoutent rien à la longueur totale des chemins améliorés, mais ils modifient la distribution des différents genres de pavage.

Cet état sera révisé lors du prochain inventaire général des chemins au 31 janvier 1931.

N.B. The above statement takes into consideration the surfaces changed to higher types of pavements during 1930. The resurfacing operations 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, 1931.

MINISTÈRE DE LA VOIRIE - ROADS DEPARTMENT



**VÉHICULES AUTOMOBILES
ENREGISTRÉS CHAQUE AN-
NÉE DANS LA PROVINCE DE
QUÉBEC DEPUIS 1907**

**YEARLY REGISTRATION OF
MOTOR VEHICLES IN THE
PROVINCE 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	116,157	7,484	439	2,263	21,747	148,090
1929	132,839	7,390	514	2,380	25,982	169,105
1930						175,000

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

N.B.—Les chiffres pour 1930 sont à la date du 1er novembre.

N.B.—The figures for 1930 show the registrations on November 1.



MACAMIC-TEMISCAMING - 1930

Vues montrant quelques opérations de construction en cours ainsi que deux sections terminées

Views showing construction operations under way, together with two sections completed

MINISTÈRE DE LA VOIRIE - ROADS DEPARTMENT
- QUÉBEC -

PROGRESSION DE L'ENTRETIEN
PROGRESS IN MAINTENANCE

1921 = 1930

JUSQU'EN 1921

les municipalités contribu-
aient à l'entretien
des chemins améliorés
-grandes routes et che-
mins municipaux.

UP TO 1921

municipalities contribu-
ted to the maintenance of
improved roads-main
highways and local roads

1922 À 1926

Les grandes routes
sont entretenues aux
frais du gouvernement.

1922 TO 1926

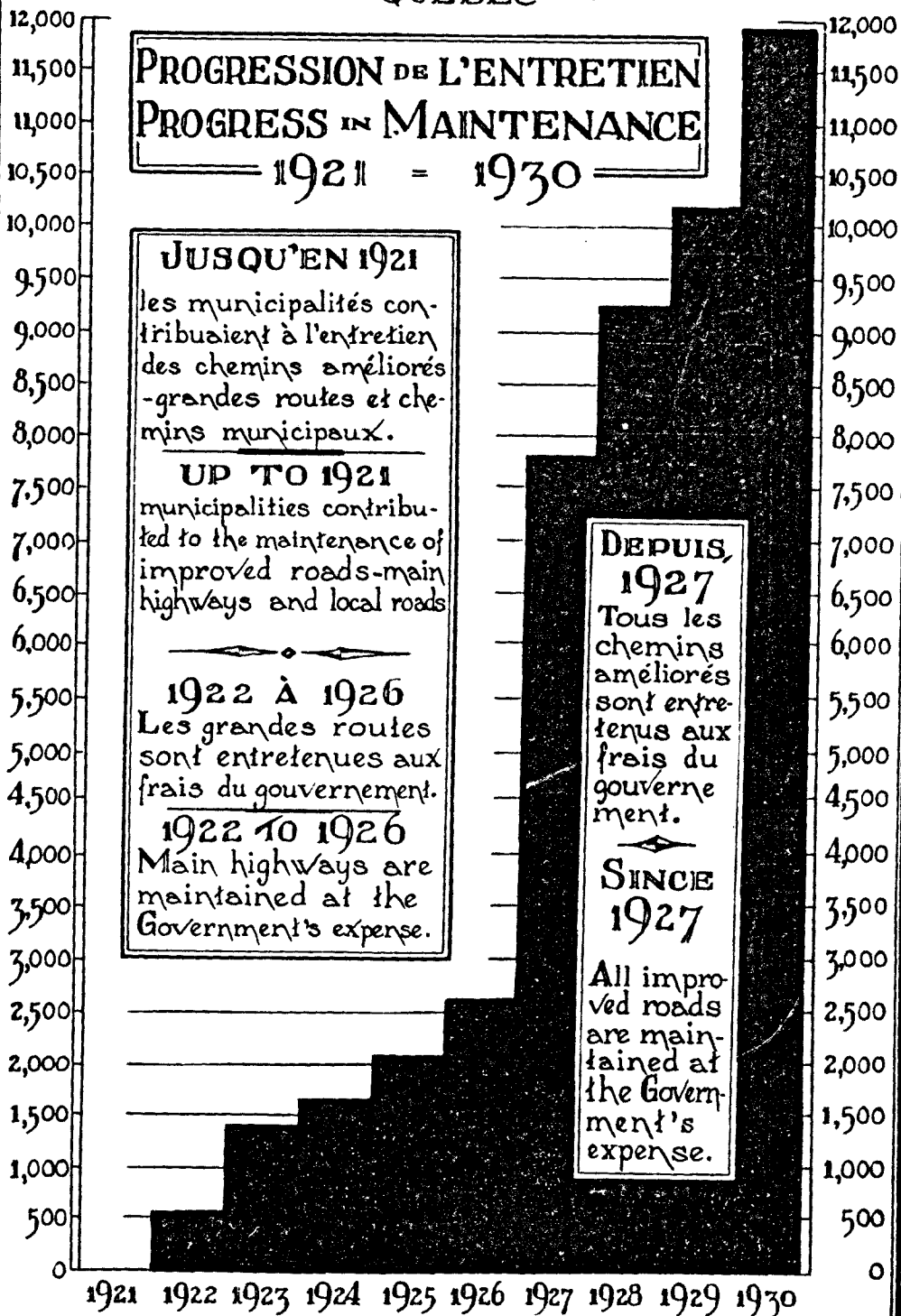
Main highways are
maintained at the
Government's expense.

DEPUIS
1927

Tous les
chemins
améliorés
sont entre-
tenus aux
frais du
gouverne-
ment.

SINCE
1927

All impro-
ved roads
are main-
tained at
the Govern-
ment's
expense.



STATISTIQUES SUR LE TOURISME AUTOMOBILE ÉTRANGER DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC

Nombre d'automobiles de tourisme qui ont traversé les lignes
à différents endroits de la province, de 1918 à 1929.

STATISTICS OF FOREIGN AUTOMOBILE TOURIST TRAFFIC INTO THE PROVINCE OF QUEBEC

Number of touring automobiles which crossed the lines at
different points of the Province, from 1928 to 1929.

Points d'entrée — Entering port	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929
Abercorn.....	193	647	2,379	3,303	4,875	8,359	12,656	12,986	1,305	23,225	24,382	25,977
Armstrong.....	940	1,700	2,570	2,674	3,247	6,182	7,200	8,306	9,212	11,595	14,007	15,896
Athelstan.....	.....	.....	.....	.....	.....	649	1,064	1,078	159	146	219	485
Beebe Jct.....	.....	.....	33	24	882	941	1,423	1,618	2,036	5,592	5,285	5,851
Cantic (Lacolle Jct)	.....	.....	.....	.....	.....	90	713	28,939	3,272	6,959	6,906	5,795
Clarenceville.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,515	610	11,869	1,252	1,357	1,355
Comins Mills.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,652	2,700	6,154	5,177	8,780	10,312	16,774
Covey Hill.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	819	1,912	1,289
Cross Point*.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,100	3,350
Dundee.....	798	1,275	2,110	3,537	4,016	5,990	7,917	11,692	11,141	11,718	10,932	16,378
Escourt.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	47	12
Franklin Centre....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,505	1,188	987
Frelighsburg.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13,248	15,896	17,290
Frontier (Hemming- ford).....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,162	865	512
Hemmingford.....	130	174	305	462	1,168	1,315	1,490	4,392	7,889	5,749	5,649	5,493
Herdman.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,464	8,336	8,261
Hereford Road.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22,170	31,413	30,427
Highwater.....	.....	.....	.....	.....	6,461	8,564	11,258	29,750	16,948	21,875	24,675	23,268
Hull*.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17,000	30,000
Lacolle.....	3,491	7,668	15,960	18,424	25,963	39,012	41,717	15,273	42,226	51,323	71,147	91,710
Mansonville.....	169	147	158	171	890	1,645	1,245	747	792	1,882	3,952	3,612
Matapédia*.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,400	7,500
Montréal.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	121	191	255
Noyan.....	14	24	216	340	766	1,105	1,564	4,588	5,215	9,571	10,312	16,733

Points d'entrée — Entering port	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929
Philipsburg.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,505	1,047	55,079
Pointe-Fortune*.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15,000	16,200
Rivière-Beaudette*.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50,000	64,800
Rock Island.....	1,900	3,650	4,416	5,929	38,943	39,179	66,788	47,794	43,857	60,160	79,336	81,468
Stanhope.....	377	580	1,072	1,473	2,224	3,091	11,114	16,655	18,821	21,003	31,778	30,389
S.-Agnès-de-Dundee.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	167	80	117
St-André Road.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15,454	7,778	11,297
St-Armand.....	156	240	688	1,020	2,428	4,325	8,614	12,316	4,805	7,193	4,126	6,170
St-Camille.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	60	141
St-Pamphile.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9
St-Régis.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,051	14,003	17,796
S.-Rose-du-Dégelé*.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,300	7,500
St-Zacharie.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,515	1,301
Trout River.....	1,009	2,110	2,300	4,600	3,280	7,000	14,940	21,240	25,241	23,721	27,507	31,495
Total.....	9,177	18,105	31,918	41,957	95,163	130,099	199,008	259,959	265,848	417,561	553,563	653,175

* Estimation approximative pour les points d'entrée inter-provinciaux. Ces chiffres sont basés sur le recensement général de la circulation ainsi que sur certains comptages spéciaux. Il n'a pas été tenu compte de ces points d'entrée avant 1928. Les chiffres pour 1928 et 1929 comprennent les automobiles des provinces sœurs.

* Approximate estimate for interprovincial points of entry. The figures for these points are based on the general traffic census and on certain special counts. These interprovincial points have not been taken into account before 1928. The figures for these points include automobiles from Sister-Provinces.

STATISTIQUES DU TOURISME AUTOMOBILE ÉTRANGER DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC

Etat comparatif du nombre d'automobiles étrangères entrées dans la province de Québec en 1930 et en 1929, au premier novembre de chaque année.

ÉTAT SUIVANT LA DURÉE DE SÉJOUR

STATISTICS OF FOREIGN AUTOMOBILE TOURIST TRAFFIC INTO THE PROVINCE OF QUEBEC

Comparative table showing the number of foreign automobiles which came into the Province of Quebec in 1930 and 1929, up to November 1.

STATEMENT SHOWING LENGTH OF STAY

Automobiles entrées à — Automobiles entered at	1930				1929				Augmen- tation ou diminution— Increase or de- crease
	N'excédant pas 24 heu- res—Not exceeding 24 hours	2 jours à 2 mois—2 days to 2 months	2 mois à 6 mois—2 months to 6 months	TOTAL	N'excédant pas 24 heu- res—Not exceeding 24 hours	2 jours à 2 mois—2 days to 2 months	2 mois à 6 mois—2 months to 6 months	TOTAL	
Abercorn.....	16,027	6,395	1	22,423	16,047	7,361	3	23,411	— 988
Armstrong.....	153	16,537	.....	16,690	146	15,750	.....	15,896	794
Athelstan.....	.....	683	.....	683	.....	423	.....	423	260
Beebe Junction.....	5,135	862	.....	5,997	4,742	483	.....	5,225	772
Cantic (Lacolle Jct.)	704	31,680	3	32,387	175	4,147	1	4,323	28,064
Clarenceville.....	744	950	3	1,697	584	730	3	1,317	380
Comins Mills.....	4,669	6,880	.....	11,549	9,113	6,251	.....	15,364	— 3,815
Covey Hill.....	.....	1,231	.....	1,231	.....	1,192	.....	1,192	39
Cross Point*.....	500	4,500	.....	5,000	350	3,000	.....	3,350	1,650
Dundee.....	12,061	10,458	.....	22,519	3,917	10,434	.....	14,351	8,168
Escourt.....	10	4	.....	14	9	3	.....	12	2
Franklin Centre.....	70	1,121	.....	1,191	9	841	.....	850	341
Freighsburg.....	7,728	7,420	.....	15,148	7,788	7,725	.....	15,513	365
Frontier (Hemming- ford).....	.....	421	.....	421	.....	529	.....	529	— 108
Hemmingford.....	.....	6,005	.....	6,005	.....	5,729	.....	5,729	276
Herdman.....	1,098	8,727	.....	9,825	486	7,982	2	8,470	1,355

Hereford Road.....	31,301	11,238	.....	42,539	18,632	9,536	.....	28,168	14,371
Highwater.....	12,020	14,112	.....	26,132	9,423	8,652	.....	18,075	8,057
Hull*.....	12,000	23,000	.....	35,000	10,000	20,000	.....	30,000	5,000
Lacolle.....	14,223	53,311	9	67,543	8,784	79,883	18	88,685	—21,142
Mansonville.....	5,543	475	.....	6,018	2,528	552	.....	3,080	2,938
Matapédia*.....	2,500	7,500	.....	10,000	1,700	5,800	.....	7,500	2,500
Montréal.....	.....	220	35	255	.....	220	35	255	.....
Noyan.....	.....	14,629	.....	14,629	.....	13,600	.....	13,600	629
Philipsburg.....	5,457	67,140	.....	72,597	2,865	46,334	.....	49,199	23,398
Pointe-Fortune*.....	3,200	14,800	.....	18,000	2,900	13,300	.....	16,200	1,800
Rivière-Beaudette*.....	14,400	57,600	.....	72,000	13,100	51,700	.....	64,800	7,200
Rock Island.....	54,794	25,596	19	80,409	43,815	26,983	18	70,816	9,593
Standhope.....	12,129	19,960	.....	32,089	14,340	16,049	.....	30,389	1,700
S.-Agnès-de-Dundee.....	95	40	.....	135	75	38	.....	113	22
St-André Road (Henrysburg).....	8,036	10,637	4	18,677	8,098	4,530	.....	12,628	6,049
St-Armand.....	2,096	2,204	.....	4,300	4,471	870	.....	5,341	—1,041
St-Pamphile.....	253	91	.....	344	160	43	.....	203	141
St-Régis.....	15,754	1,387	2	17,143	14,698	1,377	3	16,078	1,065
Ste-Rose-du-Déglé*.....	1,000	8,000	.....	9,000	850	6,650	.....	7,500	1,500
St-Zacharie.....	13	1,297	.....	1,310	9	945	.....	954	356
Trout River.....	4,542	26,190	.....	30,732	5,766	23,625	.....	29,391	1,341
Total.....	247,255	463,501	76	710,832	205,580	403,267	76	608,923	101,909
	34.8%	65.2%		100%	30.5%	69.5%		100%	16.7%

* Estimation approximative pour les points d'entrée interprovinciaux. Chiffres basés sur le recensement général de la circulation ainsi que sur certains comptages spéciaux. Les chiffres pour ces points interprovinciaux comprennent les automobiles des provinces-sœurs.

Les chiffres pour les points d'entrée entre la province de Québec et les États-Unis ont été fournis par les sous-percepteurs du revenu national.

Les chiffres complets pour l'année 1930 seront connus au mois de février 1931.

* Approximate estimate for interprovincial points of entry. The figures are based on the general traffic census and on certain special counts, and automobiles from Sister-Provinces have been included.

The figures for ports of entry at the border between the United States and the Province of Quebec have been supplied by sub-collectors of National Revenue.

Final figures for 1930 will be available in February 1931.

STATISTIQUES DU TOURISME AUTOMOBILE AMÉRICAIN AU CANADA POUR L'ANNÉE

1929

Nombre d'automobiles américaines entrées au Canada en
1929, aux différents points de la frontière internationale.

STATISTICS OF AMERICAN AUTOMOBILE TOURIST TRAFFIC INTO CANADA FOR 1929

Number of automobiles from the United States which
entered Canada, in 1929, by the various ports of entry
along the international boundary.

Points d'entrée Ports of entry	Période de séjour		Length of stay		TOTAL
	N'excédant pas 24 heures Not exceeding 24 hours	N'excédant pas 60 jours Not exceeding 60 days		De 60 jours à 6 mois 60 days to 6 months	
Provinces Maritimes— Maritime Provinces..	158,860 — 80.3%	39,034	+	58 — 19.7%	197,952
Québec.....	203,668 — 38.9%	319,942	+	215 — 61.1%	523,825
Ontario.....	2,922,536 — 83.4%	582,128	+	836 — 16.6%	3,505,500
Manitoba.....	33,333 — 68.7%	15,166	+	15 — 31.3%	48,514
Saskatchewan.....	15,780 — 72.9%	5,863	+	10 — 27.1%	21,653
Alberta.....	23,215 — 78.5%	6,350	+	2 — 21.5%	29,567
Colombie-Anglaise— British Columbia.....	59,196 — 32.6%	122,531	+	71 — 67.4%	181,798
CANADA.....	3,416,588 — 75.8%	1,091,014	+	1,207 — 24.2%	4,508,809



MONTREAL-QUEBEC
Trois-Rivières

Rue Laviolette

Laviolette Street



MONTREAL-QUEBEC
Portneuf

**ACCIDENTS D'AUTOMOBILE
DANS LA PROVINCE DE
QUÉBEC EN 1929**

Extraits du rapport des accidents
d'automobile préparé par le Contrô-
leur du Revenu pour l'année 1929.

**AUTOMOBILE ACCIDENTS IN
THE PROVINCE OF QUEBEC
DURING 1929**

Extracts from the report of auto-
mobile accidents prepared by the
Controller of the Revenue for 1929.

CHAQUE MOIS—EACH MONTH

	Accidents
Janvier—January.....	413
Février—February.....	373
Mars—March.....	502
Avril—April.....	701
Mai—May.....	943
Juin—June.....	1,102
Juillet—July.....	1,373
Août—August.....	1,277
Septembre—September....	1,212
Octobre—October.....	1,193
Novembre—November.....	970
Décembre—December.....	645
TOTAL 10 mois—10 mths..	10,705

**DOMMAGES A LA PERSONNE OU
A LA PROPRIÉTÉ—DAMAGE
TO PERSON OR PROPERTY**

Pertes de vies—Persons kill- ed.....	187
Personnes blessées—Persons wounded.....	2,691
Dommages aux véhicules au- tomobiles—Damage to motor vehicles.....	6,377
A des bicyclettes—To bycycles.	291
A un véhicule à traction ani- male—To a horse-drawn vehicle.....	479
A un animal—To an animal.	92
A une autre propriété—To some other property.....	557
Pas de détails—No details..	31
TOTAL.....	10,705

**GENRES DE COLLISIONS
KINDS OF COLLISIONS**

Avec un convoi de chemin de fer—With a railroad train.	64
Avec un tramway—With a tramway car.....	906
Entre deux automobiles— Between two automobiles.	6,730
Avec un autre objet—With some other thing.....	1,330
Entre une automobile et un piéton—Between an auto- mobile and a pedestrian (Adult).....	853
Entre une automobile et un enfant—Between an auto- mobile and a child.....	769
Aucune précision—No infor- mation.....	53
TOTAL.....	10,705

**OBSTRUCTION A LA VUE
OBSTRUCTIONS TO VISIBILITY**

Bâtiment—Building.....	231
Arbre—Tree.....	36
Arbuste—Shrub.....	32
Pluie ou neige—Rain or snow.....	138
Clôture—Fence.....	150
Enseigne—Billboard.....	17
Véhicule—Vehicle.....	809
Pas d'obstruction—No ob- struction.....	9,292
TOTAL.....	10,705

L'ENDROIT DES ACCIDENTS THE PLACE OF ACCIDENTS

Courbe—Curve.....	889
Côte—Hill.....	257
Pont—Bridge.....	111
Entrée privée—Private alley	191
Passage à niveau de chemin de fer— Railroad level crossing.....	135
Intersection de chemin— Road intersection.....	5,314
Aucune précision donnée— No information given....	3,808
TOTAL.....	10,705

MOUVEMENT DES VEHICULES MOVEMENT OF VEHICULES

En rencontrant—Meeting..	3,147
En dépassant—Passing....	1,753
En reculant—Backing.....	474
En tournant—Changing di- rection.....	447
En glissant—Slidding.....	679
Mauvais côté de la route— Wrong side of road.....	238
L'un des véhicules arrêté— One of the vehicle not moving.....	801
Aucune précision—No infor- mation.....	3,146
TOTAL.....	10,705

NOMBRE D'ACCIDENTS DANS LES PRINCIPALES VILLES— NUMBER OF ACCIDENTS IN PRINCIPAL CITIES and TOWNS

Victoriaville.....	2
Valleyfield.....	10
Berthier.....	8
Lachute.....	7
Longueuil.....	10
Saint-Lambert.....	22
Cap-de-la-Madeleine.....	19
Grand'Mère.....	17
La Tuque.....	8
Bagotville.....	2
Chicoutimi.....	6
Jonquière.....	3
Kénogami.....	0
East Angus.....	4
Cookshire.....	2
Drummondville.....	19
Aylmer.....	7
Hull.....	230
Huntingdon.....	1
Iberville.....	7
Saint-Jean.....	13
Joliette.....	18
Laprairie.....	14
Lauzon.....	8
Lévis.....	46
Black Lake.....	1
Thetford Mines.....	22
Farnham.....	5

Montmagny.....	5
Nicolet.....	2
Québec.....	1,306
Beauport.....	13
Sorel.....	11
Rimouski.....	9
Richmond.....	6
Bromptonville.....	6
Grandby.....	24
Sherbrooke.....	282
Lennoxville.....	3
Magog.....	17
Saint-Hyacinthe.....	45
Trois-Rivières.....	93
Shawinigan Falls.....	74
Rivière-du-Loup.....	3
Sainte-Agathe-des-Monts...	10
Saint-Jérôme.....	35
Sainte-Thérèse.....	1
Terrebonne.....	3
Montréal.....	6,789
Outremont.....	35
Pointe-aux-Trembles.....	18
Pointe-Claire.....	19
Verdun.....	2
Westmount.....	316
Dorval.....	25
Lachine.....	25
Lasalle.....	1
Sainte-Anne-de Bellevue...	4
Ailleurs—Elsewhere.....	977
TOTAL.....	10,705

CAUSES PROBABLES
PROBABLE CAUSES

Négligence du conducteur de l'un ou l'autre véhicule— Negligence of driver of one or the other vehicle....	6,646
Négligence du passager— Negligence of passenger..	54
Négligence du piéton—Negli- gence of pedestrian.....	1,157
Ivresse—Drunkenness.....	1,208
Vitesse—Speed.....	1,923

Pas de lumières—No lights.	87
Eblouissement—Glare.....	149
Mauvais freins—Defective brakes.....	194
Autres accessoires défautu- eux—Other defective ac- cessories.....	42
Etat défectueux de la voie— Defective road or street...	188
Autres causes—Other causes	57

TOTAL..... 10,705

CHAPITRE IV

ÉTAT DE CONSTRUCTION DU RÉSEAU DES GRANDES ROUTES

15 novembre 1930

CHAPTER IV

STATE OF CONSTRUCTION OF THE MAIN HIGHWAYS SYSTEM

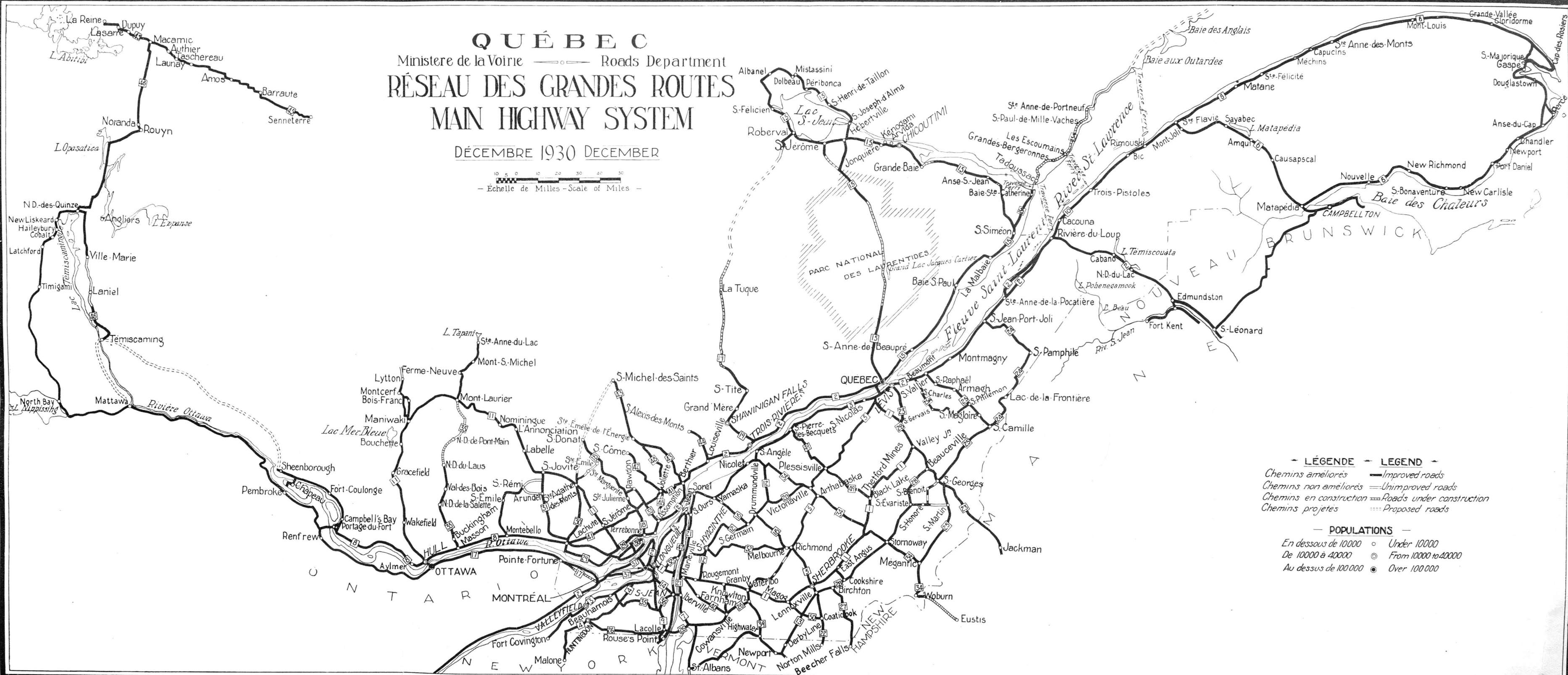
November 15, 1930

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
1. Montréal-Sherbrooke-Thetford Mines Québec.....	223.53	223.53	.....	.....
2. Edmundston-Rivière-du-Loup- Québec-Montréal-Toronto.....	424.53	424.53	.....	.....
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. Tour de la Gaspésie (Boulevard Perron.....	553.20	553.20	.....	.....
Boulevard Perron, prolongement via la Rancelle.....	31.63	31.63	.....	.....
7. Montréal-St. Albans.....	27.41	27.41	.....	.....
8. Montréal-Hull-Aylmer-Pembroke	214.99	214.99	.....	.....
9. Edouard VII.....	39.61	39.61	.....	.....
Edouard VII. Boulevard Laprai- rie-Montréal-Sud.....	9.15	.....	9.15	.....
10. Rivière-du-Loup-St-Flavie.....	85.10	85.10	.....	.....
11. Montréal-Mont-Laurier-Mani- waki-Hull.....	289.29	289.29	.....	.....
12. Rougemont-Saint-Hyacinthe- Drummondville-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 Jean-Québec.....	529.18	453.88	75.30	.....
15A. St-Siméon-Tadoussac-Portneuf	70.00	20.98	49.02	.....
16. Richmond-Yamaska.....	50.78	44.03	.....	6.75
17. Montréal-Ottawa via Pointe-For- tune.....	25.91	25.91	.....	.....
Montréal-Ottawa-Boulevard Do- rion-Hudson.....	15.63	.....	15.63	.....
18. Montréal-Terrebonne-St-Donat..	67.00	67.00	.....	.....
19. Trois-Rivières-La Tuque.....	114.24	74.24	40.00	.....
20. Victoriaville-Drummondville.	24.29	24.29	.....	.....
21. Sorel-Iberville-Saint-Jean.	43.60	36.60	1.00	3.00
22. Sherbrooke-Norton Mills.....	27.28	27.28	.....	.....
23. Lévis-Jackman.....	90.21	90.21	.....	.....
24. Saint-Jean-Port-Joli-Saint-Pam- phile-Saint-Camille.....	79.93	78.93	.....	1.00

QUÉBEC
Ministère de la Voirie — Roads Department
RÉSEAU DES GRANDES ROUTES
MAIN HIGHWAY SYSTEM

DÉCEMBRE 1930 DECEMBER

10 0 10 20 30 40 50
— Échelle de Milles — Scale of Miles —



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
25. Saint-Vallier-Saint-Camille-Saint-Georges-Mégantic.....	135.61	135.61	.....	.....
25A. Beaumont-St-Philémon.....	40.00	40.00	.....	.....
26. Waterloo-Huntingdon via Lacolle.....	91.51	90.18	1.33	.....
27. East-Angus-Beecher Falls.....	39.31	39.31	.....	.....
28. Lévis-Sherbrooke via Beauceville.....	92.09	92.09	.....	.....
29. Lachute-Charlemagne via Oka....	62.02	62.02	.....	.....
30. Lachute-Sainte-Agathe.....	42.65	42.65	.....	.....
31. Lachute-Saint-Jovite.....	49.00	49.00	.....	.....
32. Mont.-St-Hyacinthe-Richmond..	88.34	88.34	.....	.....
33. L'Assompt.-Rawdon-Ste Julienne	35.95	35.95	.....	.....
34. Trois-Rivières-Woburn.....	122.92	122.92	.....	.....
35. Buckingham-Mont-Laurier.....	98.10	60.10	18.00	20.00
36. Beauharnois-Saint-Jean.....	47.30	47.30	.....	.....
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. Marieville-Cowansville.....	28.69	28.69	.....	.....
41. Berthier-Joliette-Lachute.....	67.66	58.08	3.13	6.45
42. Berthier-Joliette-Saint-Côme via Saint-Ambroise.....	51.28	45.66	.....	5.62
Berthier-Joliette, tracé via Sainte-Béatrix.....	17.25	13.79	.....	3.46
43. Berthier-Saint-Michel-des-Saints.	67.39	67.39	.....	.....
44. Louiseville-Saint-Alexis-des-Monts.....	24.66	24.66	.....	.....
45. Senneterre-La Reine.....	136.93	136.93	.....	.....
46. Macamic-Rouyn-Témiscamingue. (Chemin Perrault).....	178.10	119.50	5.00	43.60
47. Saint-Roch-Chambly-Saint-Jean..	44.70	41.70	.....	3.00
48. L'Assomption-Joliette-Sainte-Emélie-de-l'Energie.....	46.78	34.60	.....	12.18
49. Black-Lake-Saint-Pierre-les-Becquets.....	60.90	56.25	.....	4.65
50. Magog-Coaticook.....	24.55	24.55	.....	.....
Total.....	5 393.58	5 066.31	217.56	109.71

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.

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.

CHAPITRE V

ENTRETIEN DES ROUTES RÉGIONALES ET PROVINCIALES EN 1930

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

CHAPTER V

MAINTENANCE OF PROVINCIAL AND REGIONAL HIGHWAYS IN 1930

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	Sable & Glaise — Sand Clay	Total
1. Montréal - Sherbrooke - Thetford-Mines-Lévis.....	141.23	9.41	2.94	15.92	27.60	.....	197.10
2. Edmundston - Rivière-du-Loup - Québec-Montréal-Toronto.....	181.49	99.01	34.89	10.69	59.08	.....	385.16
3. Lévis-Fort-Covington.....	79.77	134.85	8.58	13.98	0.33	.....	237.51
4. Montréal-Malone.....	0.29	40.21	7.79	1.48	.....	.....	49.77
5. Lévis-Sherbrooke via Richmond.....	117.84	8.05	1.21	0.70	1.15	.....	128.95
6. Boulevard Perron.....	566.81	.....	.....	0.45	.....	.....	567.26
7. Montréal-St-Albans.....	7.55	19.28	.....	.....	.....	.....	26.83
8. Montréal-Hull-Aylmer-Pembroke....	165.55	25.00	6.60	.....	6.61	.....	203.76
9. Montréal-Rouse's Point.....	.....	.....	1.78	0.52	36.43	.....	38.73
10. Rivière-du-Loup-St-Flavie.....	81.64	2.18	.....	.....	.....	.....	83.82
11. Montréal - Mont-Laurier - Maniwaki-Hul.....	215.26	8.38	.....	4.72	27.15	.....	255.51



MONTREAL MALONE

Howick

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	Sable & Glaise — Sand Clay
	Total					
12. Rougemont - St-Hyacinthe - Drummondville-Trois-Rivières.....	73.17	.....	.....	.....	.....	73.17
13. Sherbrooke - Derby-Line.....	23.60	1.68	.....	.....	7.16	32.44
14. Montréal-Rouse's Point, via St-Jean.	4.95	10.38	.....	15.89	2.73	33.95
15. Québec - Chicoutimi Tour-du-Lac-St-Jean-Québec.....	426.90	41.27	2.19	1.42	4.10	475.88
16. Richmond-Yamaska.....	36.14	0.73	.....	.....	.....	36.87
17. Montréal-Ottawa via Pointe Fortune.....	.....	25.91	.....	.....	.....	25.91
18. Montréal-Terrebonne-St-Donat.....	60.33	4.53	.....	.....	.....	64.86
19. Trois-Rivières-La Tuque.....	.....	21.19	.....	0.53	.....	21.72
20. Victoriaville-Drummondville.....	13.87	.....	.....	.....	.....	13.87
21. Sorel-Iberville St-Jean.....	22.97	.....	0.98	0.96	.....	24.91
22. Sherbrooke-Norton Mills.....	26.40	.....	.....	.....	0.72	27.12
23. Lévis-Jackman.....	75.25	13.80	.....	.....	.....	89.05
24. St-Jean-Port-Joli - St-Pamphile - St-Camille.....	21.32	.....	.....	.....	.....	21.32
25. St-Vallier - St-Camille - St-Georges - Lac-Mégantic.....	76.48	.....	.....	.....	.....	76.48
26. Waterloo-Huntingdon via Knowlton.	45.23	4.48	1.54	.....	0.38	51.63
27. Birchton-Beecher Falls.....	33.16	.....	.....	.....	.....	33.16
28. Lévis-Sherbrooke via Beauceville...	91.19	.....	.....	0.06	.....	91.25
29. Lachute-Charlemagne via Oka.....	37.37	20.15	4.44	0.19	.....	62.15
30. Lachute-Ste-Agathe.....	39.10	1.20	0.63	.....	.....	40.93
31. Lachute-St-Jovite.....	48.36	0.14	.....	.....	.....	48.50

No et Nom de la route — No. and name of Highway	Longueur entretenue en milles — Length maintained in miles						Total
	Gravier — Gravel	Macadam	Mac. bit. — Bit. mac.	Béton — Concrete	Béton bit. — Bit. concrete	Sable & Glaise — Sand Clay	
32. Montréal - St-Hyacinthe - Richmond	62.13	11.47	1.75	0.38	.....	.....	75.73
33. L'Assomption-Rawdon.....	22.26	6.52	.....	.....	.....	.....	28.78
34. Trois-Rivières-Woburn.....	119.27	1.59	.....	1.06	.....	.....	121.92
35. Masson-Buckingham-Mont-Laurier..	49.68	2.81	.....	.....	.....	.....	52.49
36. Beauharnois-St-Jean.....	25.52	15.45	.....	.....	.....	.....	40.97
37. Tour de l'Île de Montréal.....	.....	23.32	10.18	.....	0.40	.....	33.90
38. Tour de l'Île Jésus.....	.....	26.74	7.31	0.86	.....	.....	34.91
39. Waterloo-Newport.....	29.24	.....	.....	.....	1.82	.....	31.06
40. Marieville-Cowansville.....	26.85	1.26	.....	.....	.....	.....	28.11
41. Berthier-Joliette-Lachute.....	45.17	4.21	.....	.....	.....	.....	49.38
42. Berthier - Joliette - St-Côme, via St- Ambroise.....	22.82	.....	.....	.....	.....	.....	22.82
43. Berthier-St-Michel-des-Saints.....	65.03	2.32	.....	.....	.....	.....	67.35
44. Louiseville-St-Alexis.....	24.19	0.39	.....	.....	.....	.....	24.58
45. Senneterre-La Reine.....	141.72	.....	.....	.....	.....	.....	141.72
46. Chemin Perreault (Macamic-Rouyn- Témiscamingue).....	88.50	.....	.....	.....	.....	.....	88.50
47. St-Roch-Chambly-St-Jean.....	13.80	5.62	0.27	1.14	.....	4.94	25.77
49. Black Lake-Plessisville-St-Pierre-les- Becquets, via Manseau.....	28.95	0.89	1.38	.....	.....	.....	31.22
50. Magog-Coaticook.....	24.12	.....	0.50	0.18	.....	.....	24.80
Laprairie-Hemmingford.....	.....	27.29	0.60	.....	.....	.....	27.89
Iberville-Fernham-Frelighsburg.....	28.92	1.41	.....	.....	.....	.....	30.33

No et Nom de la route — No. and name of Highway	Longueur entretenue en milles — Length maintained in miles						Total
	Gravier — Gravel	Macadam	Mac. bit. — Bit. mac.	Béton — Concrete	Béton bit. — Bit. concrete	Sable & Glaise — Sand Clay	
La Tuque-St-Tite.....	76.00	.....	.....	.....	.....	.....	76.00
St-Siméon-Portneuf.....	25.61	.....	.....	.....	.....	.....	25.61
Waterloo-Huntingdon via Lacolle...	35.98	0.21	0.66	.....	.....	.....	36.85
Total.....	3,668.98	623.33	96.22	71.85	174.94	4.94	4,640.26

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 ou 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

CHAPTER VI

ENTRETIEN DES CHEMINS PAR LE DÉPARTEMENT

MAINTENANCE OF ROADS BY THE DEPARTMENT

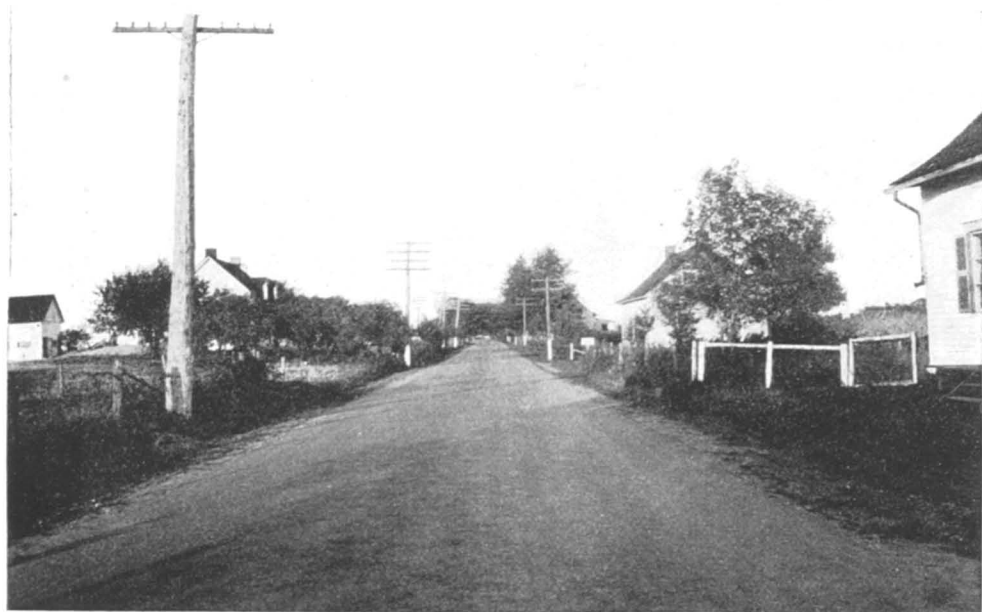
Longueur entretenue dans chaque comté.

Length maintained in each county.

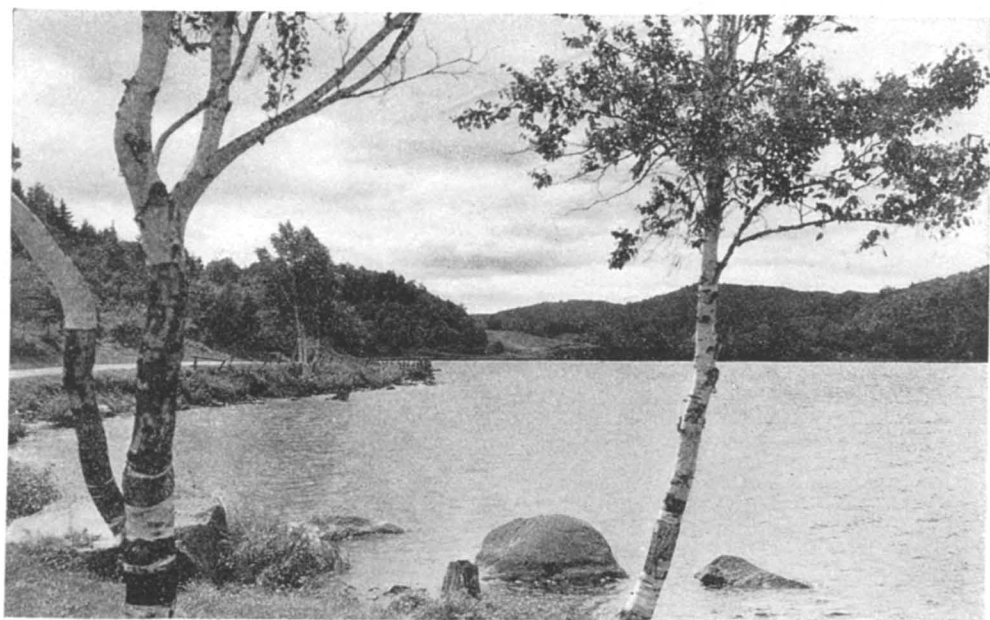
Les longueurs sont en milles.

The lengths are in miles.

COMTÉ — COUNTY	Longueur Routes ré- gionales ou provinciales — Highways	Length Chemins municipaux — Municipal roads	Longueur totale — Total length
ABITIBI.....	176.22	46.58	222.80
ARGENTEUIL.....	128.98	59.08	188.06
ARTHABASKA.....	67.52	130.40	197.92
BAGOT.....	47.36	87.85	135.21
BEAUCE.....	110.87	116.84	227.71
BEAUHARNOIS.....	16.04	84.41	100.45
BELLECHASSE.....	70.81	173.20	244.01
BERTHIER.....	89.44	37.99	127.43
BONAVENTURE.....	152.72	69.72	222.44
BROME.....	48.33	74.86	123.19
CHAMBLY.....	36.98	73.47	110.45
CHAMPLAIN.....	117.07	111.23	228.30
CHARLEVOIX.....	107.06	32.98	140.04
CHATEAUGUAY.....	44.41	171.67	216.08
CHICOUTIMI.....	59.49	301.45	360.94
COMPTON.....	95.88	149.65	245.53
DEUX-MONTAGNES.....	48.90	113.83	162.73
DORCHESTER.....	29.80	148.78	178.58
DRUMMOND.....	75.84	75.77	151.61
FRONTENAC.....	71.73	103.54	175.27
GASPÉ.....	267.92	13.59	281.51
HULL.....	107.96	75.53	183.49
HUNTINGDON.....	83.01	247.50	330.51
IBERVILLE.....	34.08	119.67	153.75
ILES-DE-LA-MADELEINE.....	.....	46.28	46.28
JACQUES-CARTIER.....	35.71	51.09	86.80
JOLIETTE.....	52.79	88.02	140.81
KAMOURASKA.....	41.56	280.37	321.93
LABELLE.....	103.16	33.74	136.90
LAC ST-JEAN.....	170.07	313.12	483.19
LAPRAIRIE.....	54.31	68.28	122.59
L'ASSOMPTION.....	54.32	81.28	135.60
LAVAL.....	70.77	82.23	153.00



MONTREAL-QUEBEC
Champlain



MONTREAL-MONT-LAURIER

Le lac des Sables

Lake des Sables

COMTÉ — COUNTY	Longueur—Length Routes ré- Chemins gionales ou municipaux provinciales — Highways Municipal roads		Longueur totale — Total length
LÉVIS.....	53.66	99.79	153.45
L'ISLET.....	26.20	229.19	255.39
LOTBINIÈRE.....	56.50	165.65	222.15
MASKINONGÉ.....	37.61	17.84	55.45
MATANE.....	95.78	28.23	124.01
MATAPÉDIA.....	54.42	49.81	104.23
MÉGANTIC.....	75.32	66.95	142.27
MISSISQUOI.....	84.75	142.79	227.54
MONTCALM.....	79.59	89.20	168.79
MONTMAGNY.....	39.22	155.06	194.28
MONTMORENCY.....	92.28	68.26	160.54
NAPIERVILLE.....	39.68	84.72	124.40
NICOLET.....	76.84	53.13	129.97
PAPINEAU.....	100.33	108.68	209.01
PONTIAC.....	67.40	81.35	148.75
PORTNEUF.....	40.54	201.55	242.09
QUÉBEC.....	64.01	121.54	185.55
RICHELIEU.....	17.36	6.87	24.23
RICHMOND.....	46.58	123.35	169.93
RIMOUSKI.....	49.83	116.46	166.29
ROUVILLE.....	51.08	148.14	199.22
SAGUENAY.....	21.91	6.94	28.85
SHEFFORD.....	25.34	106.90	132.24
SHERBROOKE.....	38.90	17.69	56.59
SOULANGES.....	21.47	51.75	73.22
STANSTEAD.....	66.82	92.83	159.65
St-Hyacinthe.....	35.80	82.04	117.84
ST-JEAN.....	57.42	61.86	119.28
ST-MAURICE.....	25.94	29.15	55.09
TÉMISCAMINGUE.....	54.00	84.66	138.66
TÉMISCOUATA.....	102.02	475.35	577.37
TERREBONNE.....	95.14	121.15	216.29
VAUDREUIL.....	33.47	105.31	138.78
VERCHÈRES.....	48.06	119.01	167.07
WOLFE.....	69.37	80.10	149.47
YAMASKA.....	25.51	52.09	77.60
TOTAL.....	4640.26	7309.39	11949.65

SOMMAIRE PAR GENRE DE PAVAGE
SUMMARY PER KIND OF PAVEMENT

PAVAGE — PAVEMENT	Grandes routes — Highways	Chemins Municipaux — Municipal roads	Total
Gravier-Gravel.....	3668.98	6219.13	9888.11
Macadam.....	623.33	847.25	1470.58
Sable et Glaise-Sand Clay.	4.94	186.02	190.96
Macadam bitumineux- Bituminous macadam.....	96.22	21.90	118.12
Béton de ciment—Cement concrete.....	71.85	17.31	89.16
Béton bitumineux— Bituminous concrete....	174.94	17.78	192.72
Longueur totale }.....	4640.26	7309.39	11949 65
Total length }.....			

CHAPITRE VII

REVÊTEMENTS PERMANENTS

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

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

Les longueurs sont en milles.

CHAPTER VII

PERMANENT PAVEMENTS

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

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

The lengths are in miles.

SUR LES ROUTES PROVINCIALES ET RÉGIONALES

AND ON PROVINCIAL REGIONAL HIGHWAYS

COMTÉ	MUNICIPALITÉ	Vieux pavage	Nouveau pavage	Longueur terminée	Longueur préparée
COUNTY	MUNICIPALITY	Old Pavement	New Pavement	Length completed	Length prepared

1. MONTRÉAL-SHERBROOKE-THETFORD MINES-QUÉBEC

COMPTON.....	East Angus, ville.....	G	MB	0.96	....
MÉGANTIC.....	Coleraine, c. (t).....	MB	MB	0.27	....
	Riv. Blanche.....	MB	MB	0.39	....
	St-Ant.-Pontbriand.....	MH	MB	....	1.46

2. EDMUNDSTON-RIVIÈRE-DU-LOUP QUÉBEC-MONTRÉAL-TORONTO

BELLECHASSE.....	Saint-Vallier, p.....	G	BB	1.46	....
MONTMAGNY.....	Berthier, p.....	G	BB	3.66	....
	St-Thomas.....	G	BB	2.80	3.00
L'ISLET.....	St-Roch des Aulnets.....	G	MB	....	1.12
SOULANGES.....	St-Joseph-de-Soulanges, p....	M	BB	7.80	....
	Coteau Landing, v.....	M	BB	1.00	....
	St-Ignace de Coteau-du-Lac, p.....	M	BB	5.50	....

3. LÉVIS-FORT-COVINGTON

LÉVIS.....	St-Romuald, p.....	G	MB	1.66	....
RICHELIEU.....	St-Ours, ville (city).....	G	MB	0.35	....
	St-Pierre-de-Sorel.....	G	MB	1.92	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Vieux pavage Old Pave- ment	Nouveau pavage New Pavement	Lon- gueur ter- minée Length com- pleted	Lon- gueur pré- parée Length pre- pared
4. MONTRÉAL-MALONE					
HUNTINGDON.....	Godmanchester, c. (t).....	M	MB	0.41	....
ARTHABASKA.....	Princeville, v.....	G	MB	0.78	....
5. LÉVIS-SHERBROOKE VIA RICHMOND					
RICHMOND.....	Windsor, ville (city).....	G	....	....	1.95
	Danville, v.....	G	MB	0.78	....
6. BOULEVARD PERRON					
MATAPÉDIA.....	St-Benoît-Jos.-Labre d'Am- qui, v.....	G	MB	....	1.14
BONAVENTURE.....	New-Carlisle, v.....	G	MB	1.61	....
	Carleton, c. (t).....	G	MB	0.55	....
	Carleton-sur-Mer.....	G	MB	0.85	1.35
8. MONTRÉAL-HULL-AYLMER-PEMBROKE					
PAPINEAU.....	Papineauville, v.....	G	MB	0.62	....
	Thurso, v.....	G	MB	0.90	....
	Masson, v.....	G	BB	....	6.06
	Ange-Gardien, p.....	G	BB	0.70	1.80
	Angers, v.....	G	BB	1.03	1.43
	Templeton est P. E.....	G	BB	1.47	....
	Templeton est.....	G	BB	2.49	....
ARGENIEUIL.....	St-Jérusalem, p.....	G	BB	....	5.06
10. RIVIÈRE-DU-LOUP-STE-FLAVIE					
TÉMISCOUATA.....	St-Georges-de-Cacouna, v....	G	MB	1.96	....
	St-J.-Bte. Ile Verte, p.....	G	MB	1.40	....
11. MONTRÉAL-MONT-LAURIER-MANIWAKI-HULL					
LAVAL.....	Comté de Laval.....	BC	BB	4.00	1.90
DEUX-MONTAGNES	Saint-Hermas, p.....	G	MB	2.90	....
	Sainte-Scholastique, p.....	G	MB	....	1.48



QUÉBEC-ST-SIMÉON

Giffard



MONTREAL-MALONE

Godmanchester

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Vieux pavage Old Pave- ment	Nouveau pavage New Pavement	Lon- gueur ter- minée Length com- pleted	Lon- gueur pré- parée Length pre- pared
-----------------	------------------------------	---	--------------------------------------	--	---

11. MONTRÉAL-MONT-LAURIER-MANIWAKI-HULL (suite-con.)

TERREBONNE.....	Prévost, v.....	G	BB	0.25	....
	Piedmont, v.....	G	BB	0.38	....
	Ste-Adèle, p.....	G	BB	0.33	....
	Val Morin.....	G	BB	2.48	....
	St-Jean-Bte Belisle Mills. ...	G	BB	1.89	....
	Ste-Agathe, p.....	G	BB	1.96	....
	Wolfe, c. (t).....	G	BB	0.66	....
	St-Jovite, v.....	G	BB	0.87	....
HULL.....	Maniwaki, v.....	G	MB	1.49	....
	Gracefield v.....	G	MB	0.45	....

12. ROUGEMONT-ST-HYACINTHE-DRUMMONDVILLE-TROIS-RIVIÈRES

DRUMMOND.....	St-Germain-de-Grantham. ...	G	MB	0.64	....
NICOLET.....	St-Léonard, v.....	G	MB	0.42	....

13. SHERBROOKE-DERBY LINE

STANSTEAD.....	Hatley, c. (t).....	G	....	....	3.72
	Hatley Ouest, c. (t).....	G	....	....	6.22
	Stanstead, c. (t).....	G	....	....	9.69

14. MONTRÉAL-ROUSE'S POINT VIA ST-JEAN

LAPRAIRIE.....	Laprairie, p.....	B	BB	0.11	0.29
----------------	-------------------	---	----	------	------

15. QUÉBEC-CHICOUTIMI-TOUR DE LAC ST-JEAN-QUÉBEC

CHICOUTIMI.....	Rivière-du-Moulin.....	MG	BB	1.00	....
	Chicoutimi, c. (t).....	G	BB	4.80	....
	Bagot, c. (t) Div. N. O.....	G	BB	2.38	1.00
	Bagotville.....	MG	BB	1.55	..
	Port Alfred.....	G	BB	1.38	....
	Grande Baie, v.....	MG	BB	1.71	....
MONTMORENCY.....	Ste-Anne-de-Beaupré, p.	M	MB	1.00	0.31
	Beaupré.....	M	MB	0.66	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Vieux pavage Old Pave- ment	Nouveau pavage New Pavement	Lon- gueur ter- minée Length com- pleted	Lon- gueur pré- parée Length pre- pared
16. RICHMOND-YAMASKA					
DRUMMOND.....	St-Germain-de-Grantham....	G	MB	0.55	....
21. SOREL-IBERVILLE-ST-JEAN					
RICHELIEU.....	St-Ours, ville (city).....	G	MB	0.27	....
	St-Ours, p.....	G	MB	0.50	....
25. ST-VALLIER-ST-CAMILLE-ST-GEORGES-LAC MÉGANTIC					
BELLECHASSE.....	St-Raphael, p.....	G	MB	0.10	....
	St-Raphael, v.....	G	MB	0.60	....
32. MONTRÉAL-ST-HYACINTHE-RICHMOND					
CHAMBLY.....	St-Basile le-Grand, p.....	G	BB	1.17	....
VERCHÈRES.....	Belœil, p.....	G	BB	0.15	....
33. L'ASSOMPTION-RAWDON					
MONTCALM.....	Rawdon, v.....	G	MB	1.51	1.51
43. BERTHIER-ST-MICHEL-DES-SAINTS					
BERTHIER.....	St-Gabriel-de-Brandon, v....	G	MB	1.11	1.11
50. MAGOG-COATICOOK					
STANSTEAD.....	Ayer's Cliff.....	MH	MB	1.17	....

SOMMAIRE PAR ROUTE

SUMMARY PER HIGHWAY

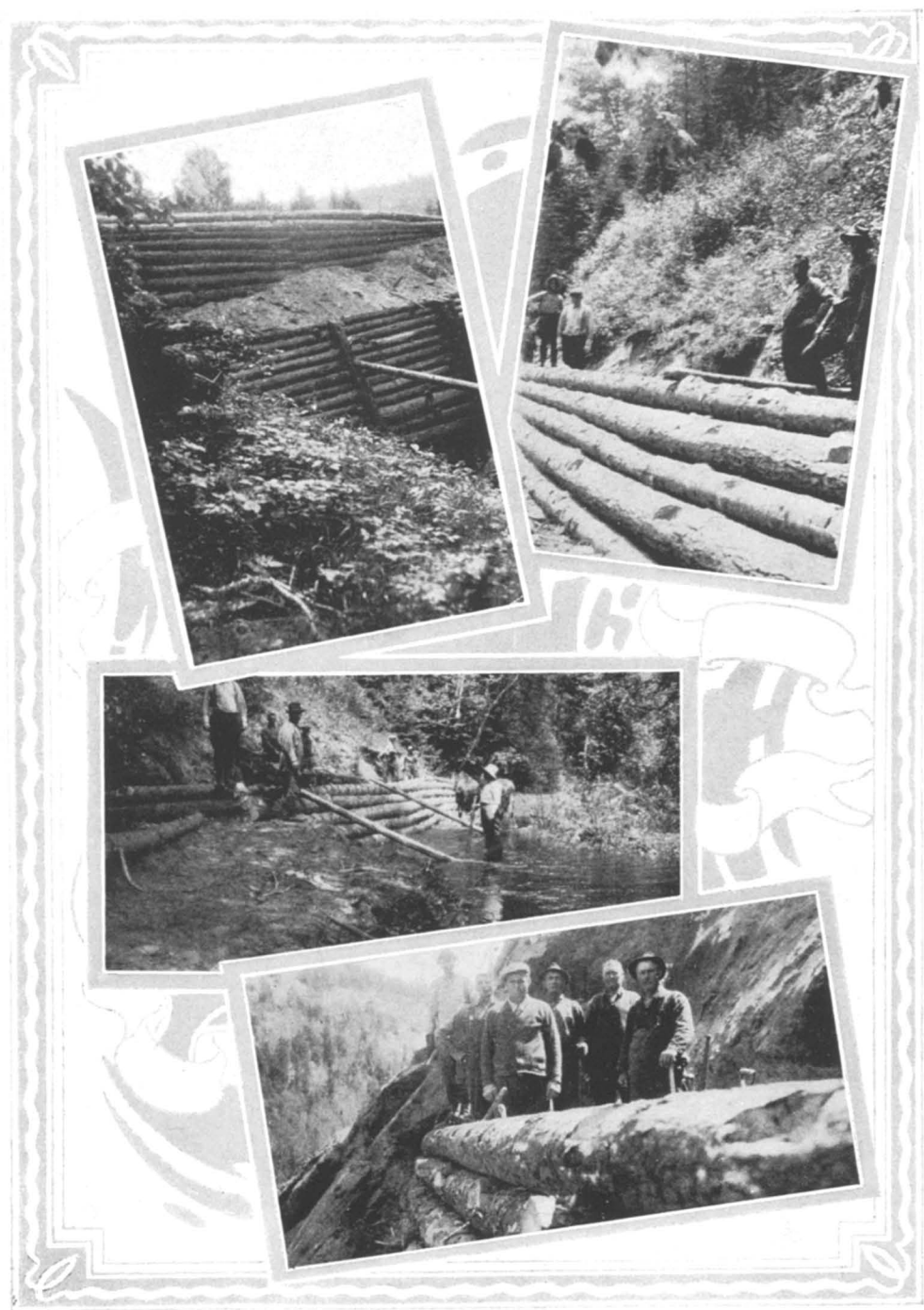
Longueur en milles	Length in miles	
ROUTES	Longueur terminée	Longueur préparée
—	—	—
HIGHWAYS	Length completed	Length prepared
MONTRÉAL-SHERBROOKE-THETFORD MINES-QUÉBEC...	1.62	1.46
EDMUNDSTON-RIVIÈRE-DU-LOUP-QUÉBEC-MONTRÉAL-TORONTO.....	9.35	4.12
LÉVIS-FORT-COVINGTON.....	3.93	....
MONTRÉAL-MALONE.....	1.19	....
LÉVIS-SHERBROOKE VIA RICHMOND.....	0.78	1.95
BOULEVARD PERRON.....	3.01	2.49
MONTRÉAL-HULL-AYLMER-PEMBROKE.....	7.21	14.35
RIVIÈRE-DU-LOUP-STE FLAVIE.....	3.36	....
MONTRÉAL-MONT-LAURIER-MANTWAKI-HULL.....	17.66	3.38
ROUGEMONT-ST-HYACINTHE-DRUMMONDVILLE-TRCIS-RIVIÈRES.....	1.06	....
SHERBROOKE-DERBY LINE.....	....	19.63
MONTRÉAL-ROUSE'S POINT VIA ST-JEAN.....	0.11	0.29
QUÉBEC-CHICOUTIMI-TOUR DU LAC ST-JEAN-QUÉBEC.	14.48	1.31
RICHMOND-YANASKA.....	0.55	....
SOREL-IBERVILLE-ST-JEAN.....	0.77	....
ST-VALLIER-ST-CAMILLE-ST-GEORGES-LAC MÉGANTIC.	0.70	....
MONTRÉAL-ST-HYACINTHE-RICHMOND.....	1.32	....
L'ASSOMPTION-RAWDON.....	1.51	1.51
BERTHIER-ST-MICHEL-DES-SAINTS.....	1.11	1.11
MAGOG-COATICOOK.....	1.17	....
TOTAL.....	70.89	51.60

SOMMAIRE PAR GENRE DE PAVAGE

SUMMARY PER TYPE OF PAVEMENT

Longueur en milles	Length in miles	
Macadam bitumineux—Bituminous macadam.....	28.78	
Béron bitumineux—Bituminous concrete.....	42.11	
Longueur totale.....	70.89	{ milles
Total length.....		{ miles

SUR LES CHEMINS MUNICIPAUX ORDINAIRES		ON ORDINARY MUNICIPAL ROADS			
COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Vieux pavage Old Pave- ment	Nouveau pavage New Pavement	Lon- gueur ter- minée Length com- pleted	Lon- gueur pré- parée Length pre- pared
ARTHABASKA.....	Princeville, v.....	G	MB	0.75	....
	Stanford, c. (t).....	G	MB	0.15	....
BELLECHASSE.....	Saint-Michel, p.....	G	MB	0.17	....
	Saint-Raphael, v.....	G	MB	0.40	....
BERTHIER.....	St-Gabriel-de-Brandon, v....	G	MB	0.57	0.57
CHAMBLY.....	Montréal-Sud, ville (city)....	G	MB	0.59	....
	Longueuil, p.....	G	MB	1.85	....
	Greenfield, Park ville (city)..	G	MB	0.25	....
COMPTON.....	East Angus, ville (city).....	G	MB	1.18	....
HULL.....	Maniwaki, v.....	G	MB	0.26	....
IBERVILLE.....	St-Alexandre, v.....	G	MB	0.55	....
LABELLE.....	Mont-Laurier, v.....	G	BB	0.23	....
MONTMORENCY.....	St-Jean, I. O., p.....	G	MB	1.27	....
	St-Laurent, I. O., p.....	G	MB	....	0.50
RICHMOND.....	Danville, v.....	G	....	....	0.47
	Shipton, c. (t).....	G	....	....	2.37
	Asbestos, v.....	G	....	....	0.78
RIMOUSKI.....	Rimouski, ville (city).....	G	BB	0.61	....
TÉMISCOUATA.....	St-Georges-de-Cacouna, v....	G	MB	0.11	....
	St-Jean-Bte, Ile Verte, p.....	G	MB	0.05	....
TERREBONNE.....	Wolfe, c. (t).....	G	BB	0.10	....
	Ste-Agathe, ville (city).....	G	BB	0.20	....



ST-TITE-LA TUQUE

Quelques phases de la construction des quais destinés à protéger la côte de l'Oiseau contre les éboulis. Cette côte est en sable et a une hauteur de 318 pieds. Il a fallu construire une série de quais sur toute la hauteur de la côté

A few phases of the construction of wooden quays protecting Côte de l'Oiseau against landlides. That hill is of sand and is 318 feet high. It had to be protected from foot to top

SOMMAIRE PAR COMTÉ

SUMMARY PER COUNTY

Longueur en milles	Length in miles	
COMTÉ	Longueur terminée	Longueur préparée
—	—	—
COUNTY	Length completed	Length prepared
ARTHABASKA.....	0.95	....
BELLECHASSE.....	0.57	....
BERTHIER.....	0.57	0.57
CHAMBLY.....	2.69	....
COMPTON.....	1.18	....
HULL.....	0.26	....
IBERVILLE.....	0.55	....
LABELLE.....	0.23	....
MONTMORENCY.....	1.27	0.50
RICHMOND.....	....	3.62
RIMOUSKI.....	0.61	....
TÉMISCOUATA.....	0.16	....
TERREBONNE.....	0.30	....
TOTAL.....	9.34	4.69

SOMMAIRE PAR GENRE DE PAVAGE

SUMMARY PER KIND OF PAVEMENT

Longueur en milles	Length in miles
Béton bitumineux—Bituminous concrete.....	1.14
Macadam bitumineux—Bituminous Macadam.....	8.20
Total.....	9.34 { milles miles

CHAPITRE VIII

Suppressions et améliorations de courbes et d'angles;
améliorations à l'alignement, aux pentes, aux rampes
et à la vision sur les routes déjà construites.

MUNICIPALITÉ	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN
MUNICIPALITY	NAME OF HIGHWAY OR ROAD

ABITIBI

Launay.....	Senneterre-La Reine.....	Courbe masquée—Blind curve.....	Redressement, 1000'— Straightening, 1000'
Taschereau.....	Senneterre-La Reine.....	Angle masqué—Blind angle..	Redressement, 1536'— Straightening, 1536'
Languedoc.....	Senneterre-La Reine.....	Angle droit—Right angle....	Courbe, rayon, 500'—Curve, radius, 500'
Macamic.....	Macamic-Rouyn-Témiscaming.....	Angle droit double—Double right angle.....	Redressement, 840'— Straightening, 840'
		Angle droit—Right angle....	Courbe, rayon, 500'—Curve, radius, 500'
Dufresnoy.....	Macamic-Rouyn-Témiscaming.....	Courbe masquée—Blind curve.....	Redressement, 100'— Straightening, 100'

ARGENTEUIL

Howard, c. (t).....	Lachute-Ste-Agathe.....	Courbe prononcée—Sharp curve.....	Courbe, rayon, 500'—Curve, radius, 500'
		Courbe prononcée—Sharp curve.....	Courbe, rayon, 300'—Curve, radius, 300'

CHAPTER VIII

Elimination and improvement of curves and corners;
improvement to the grade, general direction and
visibility on highways already improved.

Nature de l'endroit avant l'amélioration	Nature de l'amélioration
Nature of the road before improvement	Nature of the improvement

ROUTE No 15

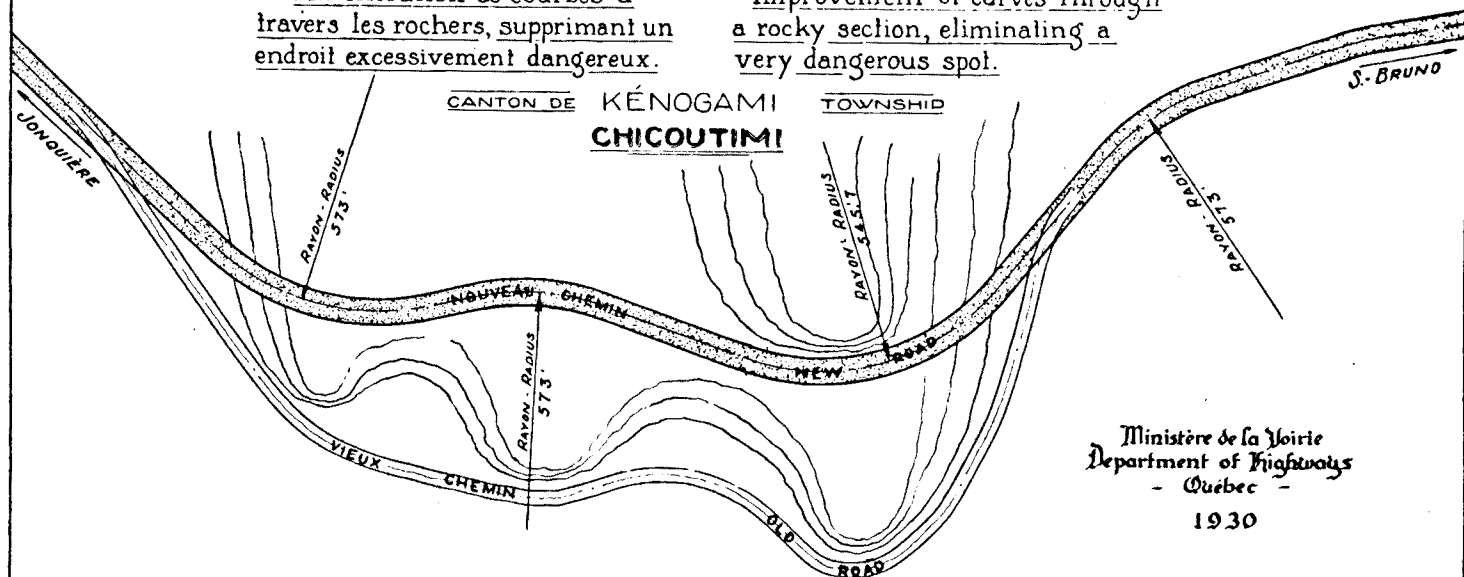
Section **GRANDE-BAIE-SAINT-BRUNO**

Highway No. 15

Amélioration de courbes à
travers les rochers, supprimant un
endroit excessivement dangereux.

Improvement of curves through
a rocky section, eliminating a
very dangerous spot.

CANTON DE KÉNOGAMI
CHICOUTIMI TOWNSHIP



Ministère de la Voirie
Department of Highways
- Québec -
1930

MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN — NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature de l'endroit avant l'amélioration — Nature of the road before improvement	Nature de l'amélioration — Nature of the improvement
BAGOT			
St-Dominique, v.	Montréal-St-Hyacinthe-Richmond.	Chemin étroit; trois courbes dangereuses—Narrow road; three dangerous curves.	Elargissement; amélioration des courbes—Widening; curves improved.
BEAUCE			
L'Enfant-Jésus, v.	Lévis-Jackman	Chemin étroit et sinueux— Narrow and winding road.	Elargissement et redressement Widening and straighten- ing
St-Joseph, p.	Lévis-Jackman	Courbe prononcée—Sharp curve	Courbe, rayon, 840'—Curve, radius, 840'
St-François, p.	Lévis-Jackman	Courbe prononcée—Sharp curve	Courbe, rayon, 682'—Curve, radius, 682'
St-Théophile,	Lévis-Jackman	Chemin étroit et sinueux— Narrow and winding road.	Elargissement et redressement Widening and straighten- ing
Linière, c. (t)	Lévis-Jackman	Chemin étroit et sinueux— Narrow and winding road.	Elargissement et redressement Widening and straighten- ing
BELLECHASSE			
St-Lazare, p.	Beaumont-St-Philémon	Courbe dangereuse—Danger- ous curve	Courbe améliorée—Improve- ment of the curve
BROME			
Knowlton, v.	Waterloo-Newport	Chemin étroit et onduleux— Narrow and hilly road.	Elargissement et amélioration du profil—Widening and improvement of the profile—



LAPRAIRIE-MONTREAL

Vue partielle du viaduc du Q. M. & S. près d'être
terminé

View of part of the Q. M. & S. viaduct nearing
completion



LAPRAIRIE-MONTREAL

Vue montrant les piliers en béton supportant le
viaduc de Southwark

View showing concrete pillars supporting the
Southwark viaduct

MUNICIPALITÉ	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN	Nature de l'endroit avant l'amélioration	Nature de l'amélioration
MUNICIPALITY	NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature of the road before improvement	Nature of the improvement

BROME (suite—con.)

Bolton-Ouest (West).....	Waterloo-Newport.....	Courbes prononcées et mas- quées—Sharp and blind cur- ves.....	Elargissement et redressement Widening and straighten- ing
Bolton-Est (East).....	Waterloo-Newport.....	Courbes et chemin onduleux Curves and hilly road.....	Elargissement et amélioration du profil—Widening and improvement of the profile
Brome, c. (t).....	Waterloo-Huntingdon.....	Mauvaise courbe—Danger- ous curve.....	Elargissement et redressement —Widening and straighten- ing

CHAMBLY

St Hubert, p.....	Grande Ligne.....	Angle droit—Right angle....	Courbe, rayon, 75'—Curve, radius, 75'
	La Savane.....	2 angles droits—2 right angles	2 courbes, rayon, 150'—2 cur- ves, radius, 150'
Boucherville, p.....	La Savane.....	2 angles droits—2 right angles	2 courbes, rayon, 100'—2 cur- ves, radius, 100'
	Lévis-Fort-Covington.....	1 angle aigu—1 sharp angle..	Courbe, rayon, 45'—Curve radius, 45'

CHARLEVOIX

St-Pierre-et-St-Paul-de- la-Baie-St-Paul, p.....	Québec-Chicoutimi-tour du lac St- Jean-Québec.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Courbe, rayon, 250'—Curve, radius, 250'
		Courbe prononcée — Sharp curve.....	Courbe, rayon, 175'—Curve, radius, 175'

ROUTE No 5
LÉVIS - SHERBROOKE
 HIGHWAY No 5

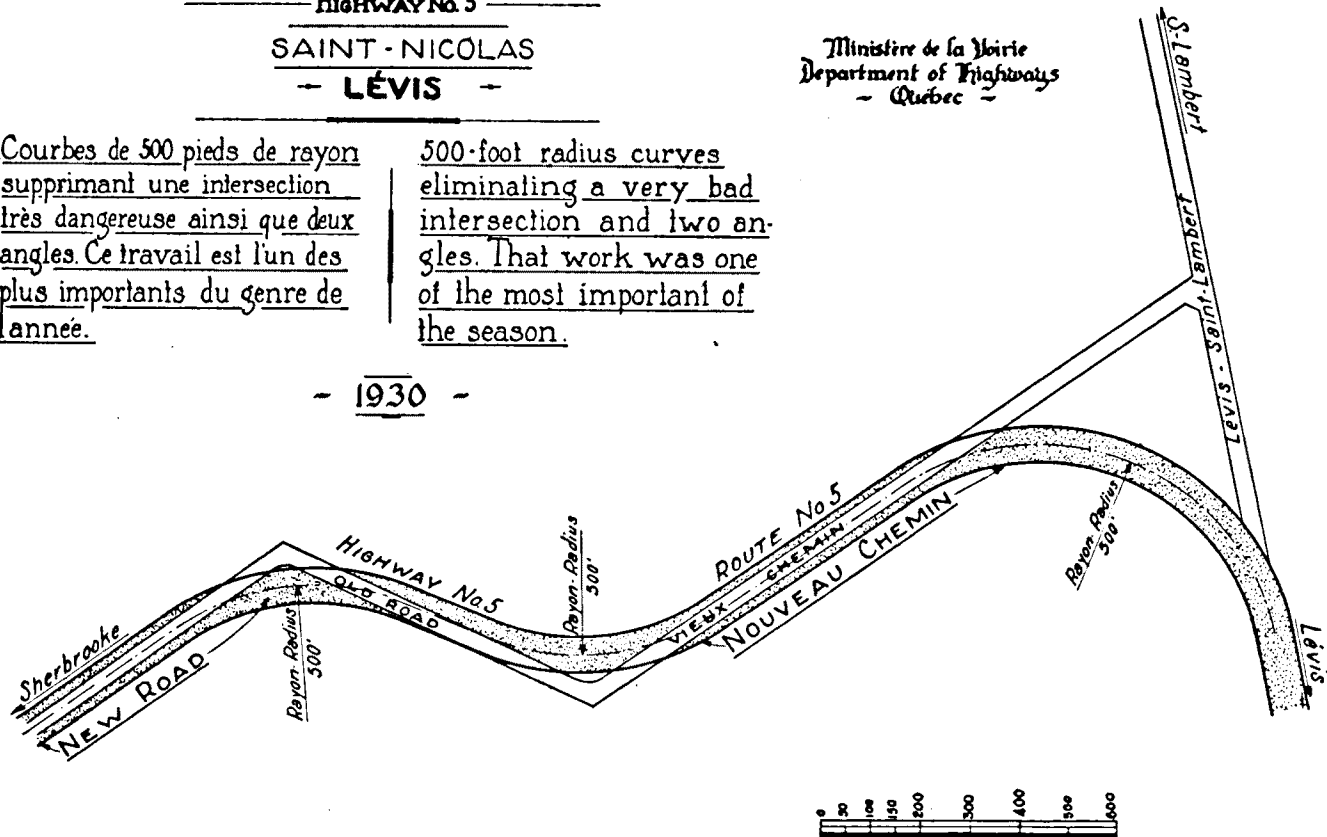
SAINT-NICOLAS
 - LÉVIS -

Ministère de la Voie
 Department of Highways
 - Québec -

Courbes de 500 pieds de rayon
supprimant une intersection
très dangereuse ainsi que deux
angles. Ce travail est l'un des
plus importants du genre de
l'année.

500-foot radius curves
eliminating a very bad
intersection and two an-
gles. That work was one
of the most important of
the season.

- 1930 -



MUNICIPALITÉ	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN	Nature de l'endroit avant l'amélioration	Nature de l'amélioration
MUNICIPALITY	NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature of the road before improvement	Nature of the improvement
CHICOUTIMI			
Kénogami, c. (D).....	Québec-Chicoutimi-tour du lac St-Jean-Québec.....	Courbe prononcée—Sharp curve.....	Courbe, rayon, 498'—Curve, radius, 498'
COMPTON			
Compton, c. (D).....	Sherbrooke-Norton Mills.....	5 courbes prononcées—5 sharp curves.....	Courbes, rayon, 500'—Curves radius, 500'
DEUX-MONTAGNES			
St-Hermas, p.....	Montréal-Hull.....	Route étroite; courbe pronon- cée—Narrow road; sharp curve.....	Elargissement; courbe, rayon, 500'—Widening; curve, ra- dius, 500'
St-Scholastique, p.....	Montréal-Hull.....	Courbe masquée—Blind cur- ve.....	Courbe, rayon, 500'—Curve, radius, 500'
DORCHESTER			
St-Bernard, p.....	Montréal-Sherbrooke-Thetford Mines— Québec	Route étroite et sinueuse— —Narrow and winding road	Elargissement et redressement Widening and straighten- ing
DRUMMOND			
St-Germain-de-Grantham, p.....	Richmond-Yamaska.....	Angle droit—Right angle....	Courbe, rayon 790'—Curve, radius 790'
Wendover & Simpson	Rougemont St Hyacinthe-Drum- mondville-Trois-Rivières.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement et redressement —Widening and straighten- ing

MUNICIPALITÉ	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN	Nature de l'endroit avant l'amélioration	Nature de l'amélioration
MUNICIPALITY	NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature of the road before improvement	Nature of the improvement

DRUMMOND (suite—con.)

Grantham, c. (t).....	Richmond-Yamaska.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement—Widening
Notre-Dame-du-Bon-Con- seil, p.....	Victoriaville-Drummondville.....	Angle-aigu—Sharp angle.....	Courbe, rayon 573'—Curve, radius 573'
Wickham, c. (t).....	Richmond-Yamaska.....	Courbe masquée—Blind cur- ve.....	Granges déplacées—Barns re- moved

FRONTENAC

Ditchfield & Spaulding, c. (t).....	St-Vallier-St-Camille-St-Georges-Lac Mégantic.....	Courbe masquée—Blind cur- ve.....	Courbe rayon 164'—Curve radius 164'
Partie sud du canton de Marston (South part of the township of)....	Trois Rivières Woburn.....	Angle droit—Right angle....	Courbe, rayon 206'—Curve, radius 206'
Mégantic, ville (town)....	Trois-Rivières-Woburn.....	Courbe masquée—Blind cur- ve.....	Courbe, rayon 115'—Curve, radius 115'

GASPÉ

Sydenham-Sud (South) .	Tour de la Gaspésie.....	Angle aigu—Sharp angle. . .	Courbe à grand rayon—Long radius curve
York, c. (t).....	Tour de la Gaspésie.....	2 courbes masquées—2 blind curves.....	Defrichement—Clearing of the curves
		Angle aigu—Sharp angle.....	Redressement et courbe, ray- on 500'—Straightening and curve, radius 500'



MONTREAL-MONT-LAURIER

Ste-Agathe

Pavage en béton bitumineux

Bituminous concrete pavement

ROUTE No 45

SENNETERRE-LA REINE

Highway No. 45

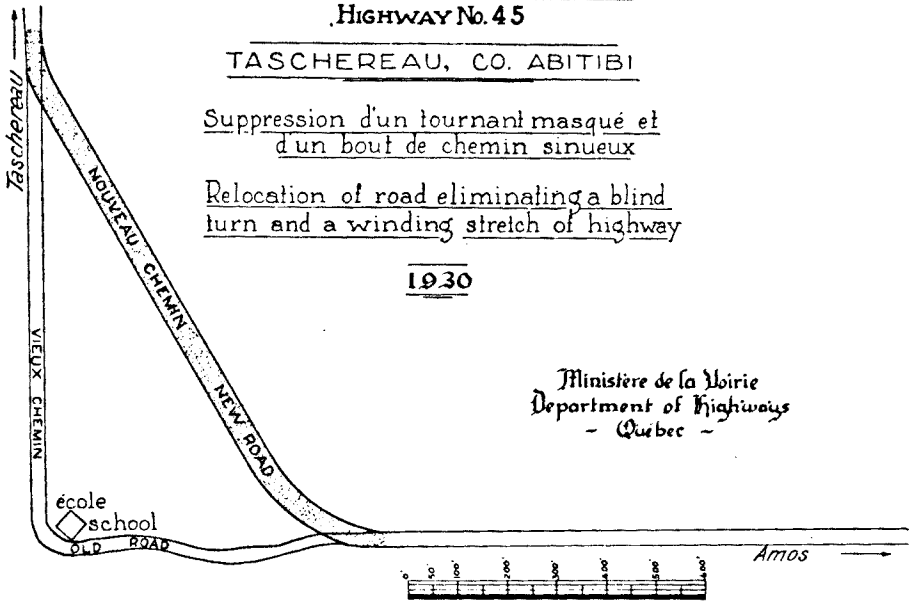
TASCHEREAU, CO. ABITIBI

Suppression d'un tournant masqué et
d'un bout de chemin sinueux

Relocation of road eliminating a blind
turn and a winding stretch of highway

1930

Ministère de la Voirie
Department of Highways
- Québec -



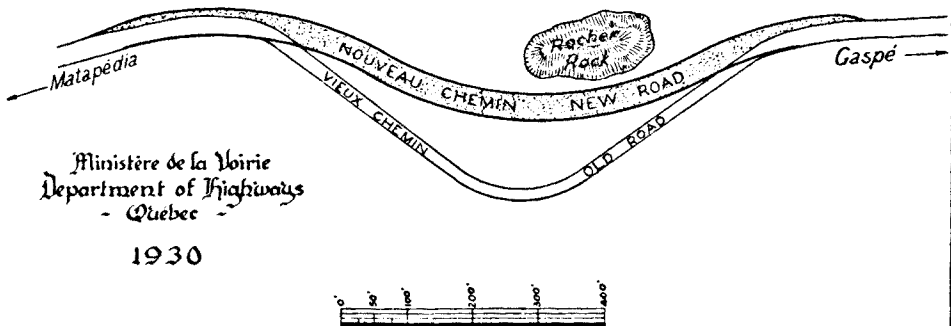
ROUTE No 6

TOUR DE LA GASPÉSIE AROUND GASPÉ PENINSULA

Highway No. 6

Nouvelle courbe de 500 pieds de rayon.
New 500-foot radius curve.

CANTON DE YORK TOWNSHIP
— GASPÉ —



Ministère de la Voirie
Department of Highways
- Québec -

1930

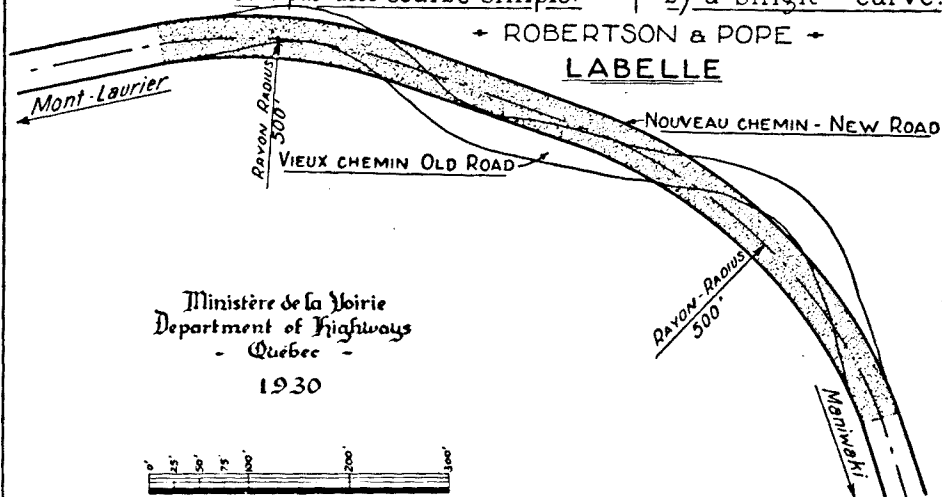
MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature de l'endroit avant l'amélioration Nature of the road before improvement	Nature de l'amélioration Nature of the improvement
GASPÉ (suite—con.)			
Pabos.....	Tour de la Gaspésie.....	Courbe prononcée et masquée —Sharp and blind curve...	Redressement; maison déplacée — Straightening; house removed
Newport.....	Tour de la Gaspésie.....	Courbe prononcée—Sharp curve.....	Courbe à grand rayon—Long radius curve
HULL			
Aumond, c. (t).....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki-Hull.....	3 angles.....	Courbes, rayon 500'—Curves, radius 500'
Partie ouest du canton de Hull.....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki-Hull.....	Chemin sinueux—Winding road.....	Redressement sur 8 milles—Straightening on 8 miles
HUNTINGDON			
Franklin, c. (t).....	Tremblay.....	Angle droit—Right angle....	Courbe, rayon 500'—Curve, radius 500'
IBERVILLE			
Ste-Brigide, p.....	Marieville-Cowansville.....	Angle droit et masqué—Right and blind angle.....	Courbe, rayon 1000'—Curve, radius 1000'
St-Athanase, p.....	Iberville-Bedford.....	Angle droit—Right angle....	Courbe, rayon 500'—Curve radius 500'
JACQUES-CARTIER			
Pointe-Claire, ville (town).....	Montréal-Toronto.....	Courbe prononcée—Sharp curve.....	Courbe, rayon 300'—Curve radius 300'
Dorval, ville (town).....	Montréal-Toronto.....	Courbe prononcée—Sharp curve.....	Redressement sur 300'—Straightening on 300'

ROUTE No 11
MONTREAL-MONT-LAURIER-HULL
 HIGHWAY No. 11

Courbes renversées remplacées par une courbe simple. | Reverse curves replaced by a single curve.

→ ROBERTSON & POPE →

LABELLE



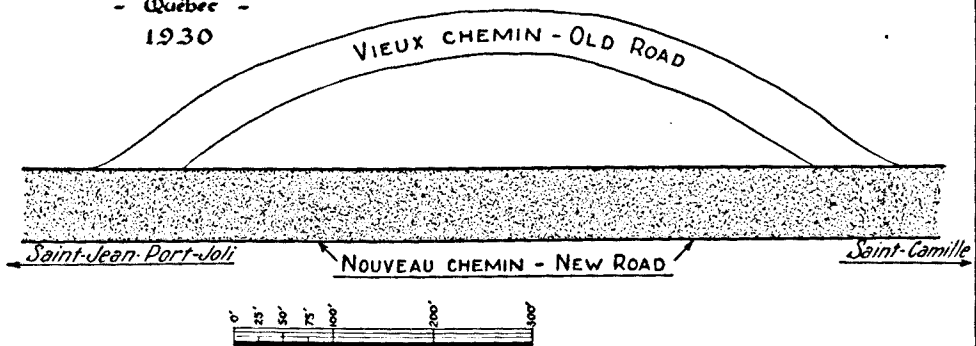
ROUTE No 24
SAINT-JEAN-PORT-JOLI-S.-CAMILLE
 HIGHWAY No. 24

Redressement supprimant une courbe à | Straightening eliminating a curve at

SAINT-DAMPHILE

→ L'ISLET →

Ministère de la Voirie
 Department of Highways
 - Québec -
 1930



MUNICIPALITÉ	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN	Nature de l'endroit avant l'amélioration	Nature de l'amélioration
MUNICIPALITY	NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature of the road before improvement	Nature of the improvement
KAMOURASKA			
St-André.....	Edmundston-Riv.-du-Loup-Québec- Montréal-Toronto.....	Courbe prononcée et masquée —Sharp and blind curve...	Redressement sur 1200'— Straightening on 1200'
LAC-ST-JEAN			
Ste-Croix, p.....	Tour du Lac St-Jean.....	Ravin avec courbe prononcée, —Gully with sharp curve..	Ravin partiellement comblé par remblai de 37 pieds; courbe éliminée.—Gully partially filled with earth- 37 feet high; curve elimin- ated
St-Bruno, p.....	Tour du Lac St-Jean.....	3 angles droits—3 right angles	3 courbes, rayon 477'—3 cur- ves, radius 477'
LABELLE			
Clyde, c. (t).....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.....	Courbes masquées—Blind curves.....	Redressement et élargisse- ment—Straightening and widening
Joly, c. (t).....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.....	Courbes masquées—Blind curves.....	Redressement et élargisse- ment — Straightening and widening
Lacaille.....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.....	Courbes masquées—Blind curves.....	Redressement et élargisse- ment — Straightening and widening
Loranger, c. (t).....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.....	Courbes masquées — Blind curves.....	Redressement et élargisse- ment — Straightening and widening



ENTRETIEN D'HIVER

3 avril 1930

Ste-Foy-Cap-Rouge

WINTER MAINTENANCE

April 3, 1930

MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature de l'endroit avant l'amélioration Nature of the road before improvement	Nature de l'amélioration Nature of the improvement
LABELLE (suite—con.)			
Montigny, c. (t).....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.....	Courbes masquées — Blind curves.....	Redressement et élargisse- ment — Straightening and widening
Boyer, c. (t).....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.....	Courbes masquées — Blind curves.....	Redressement et élargisse- ment — Straightening and widening
Partie ouest du canton de Boyer (West part of the township of).....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.....	Courbes masquées — Blind curves.....	Redressement et élargisse- ment — Straightening and widening
Partie est du canton de Campbell (West part of the township of).....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.....	Courbes masquées — Blind curves.....	Redressement et élargisse- ment — Straightening and widening
Robertson & Pope, c. (t).	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.....	Courbes masquées — Blind curves.....	Redressement et élargisse- ment — Straightening and widening
LAPRAIRIE			
Laprairie.....	Laprairie-Fort Covington.....	Courbes prononcées et mas- quées — Sharp and blind curves.....	Déplacement d'une maison— House removed
	Montréal-Rouses' Point via St-Jean... at Racine bridge.....	Courbe au pont Racine—Cur- ve at Racine bridge.....	Redressement, 600' et rem- plissage de la rivière— Straightening, 600'; stream filled
LAVAL			
L'Abord-à-Plouffe, v.....	Tour de l'Île Jésus.....	Courbe prononcée et ponceau étroit — Sharp curve and narrow culvert.....	Courbe, rayon 400' et élargis- sement — Curve, radius 400' and widening

MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN — NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature de l'endroit avant l'amélioration — Nature of the road before improvement	Nature de l'amélioration — Nature of the improvement
LAVAL (suite—con)			
St-Vincent-de-Paul, p.	St-François.	Angle droit—Right angle. . . .	Courbe, rayon 200'—Curve, radius 200'
	Tour de l'Ile Jésus.	Courbe prononcée — Sharp curve.	Courbe, rayon 500'—Curve, radius 600'
LÉVIS			
St-Nicolas, p.	Lévis-Sherbrooke via Richmond.	3 courbes dangereuses; che- min étroit — 3 dangerous curves; narrow road.	3 Courbes, rayon 500'; élar- gissement, 5500'—3 curves, radius 500'; widening, 5500'
L'ISLET			
Notre-Dame-de-Bon-Se- cours, p.	Edmundston-Riv.-du-Loup-Québec- Montréal-Toronto.	Courbe prononcée—Sharp cur- ve.	Courbe, rayon 500'—Curve, radius 500'
St-Roch-des-Aulnaies, p.	Edmundston-Riv.-du-Loup-Québec- Montréal-Toronto.	Plusieurs courbes—Many cur- ves.	Redressement, 2000'— Straightening, 2000'
St-Pamphile, p.	St-Jean-Port-Joli-St-Pamphile St Camille.	Courbe masquée—Blind cur- ve.	Redressement, 732'— Straightening, 732'
LOTBINIÈRE			
St-Gilles.	Lévis-Sherbrooke via Richmond.	Courbe prononcée et masquée —Sharp and blind curve. . . .	Courbe, rayon 690'—Curve, radius, 690'
MASKINONGÉ			
St-Joseph-de-Maskinon- gé, p.	Edmundston-Riv.-du-Loup-Québec- Montréal-Toronto.	Courbe prononcée—Sharp curve.	Redressement, 200'— Straightening, 200'

ROUTE No 11
MONT-LAURIER-MANIWAKI-HULL
HIGHWAY No. 11

CANTON

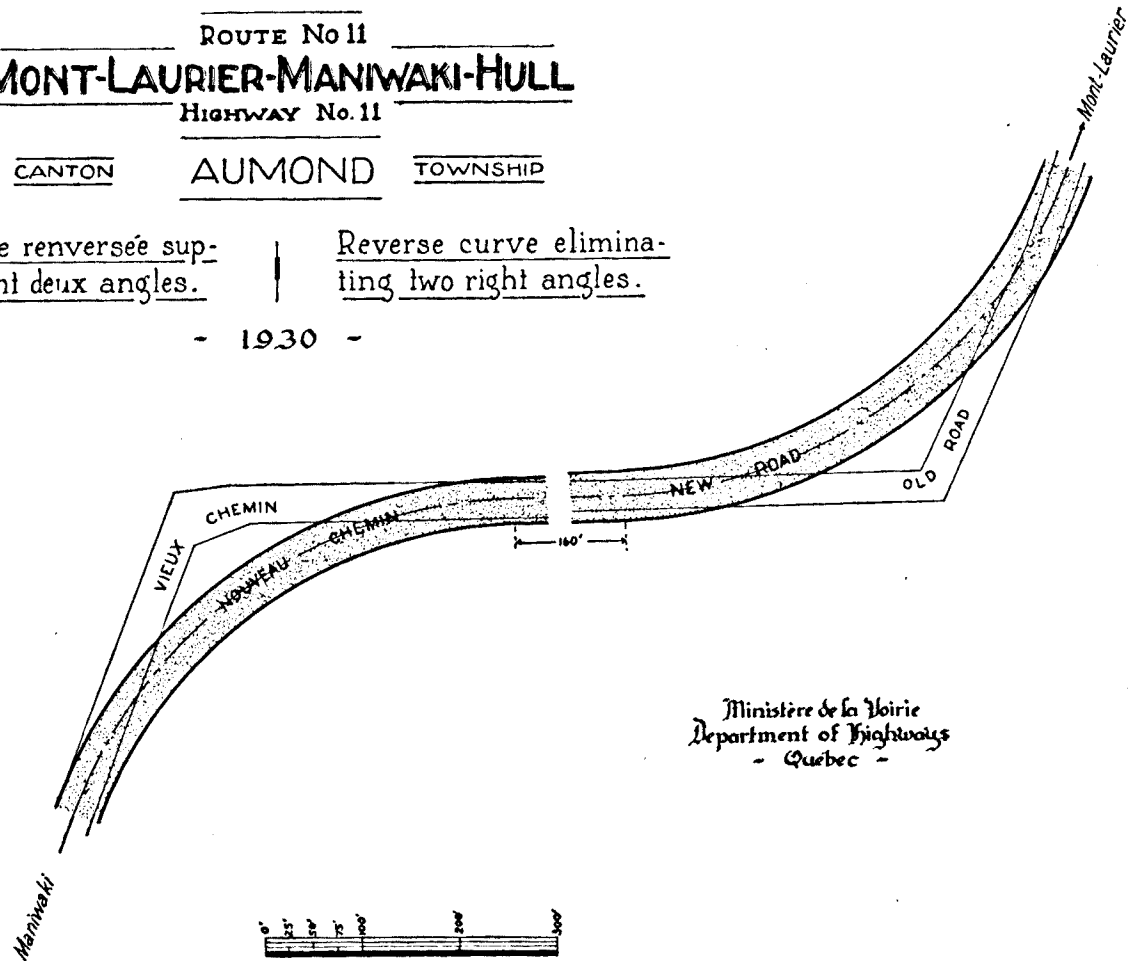
AUMOND

TOWNSHIP

Courbe renversée sup-
primant deux angles.

Reverse curve elimina-
ting two right angles.

- 1930 -



MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN — NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature de l'endroit avant l'amélioration — Nature of the road before improvement	Nature de l'amélioration — Nature of the improvement
MATANE			
Ste-Flavie, p.	Tour de la Gaspésie.	Côte et courbe—Hill and curve.	Redressement, 600'— Straightening, 600'
St-Octave-de-Métis, p.	Tour de la Gaspésie.	2 angles droits—2 right angles	Redressement, 4100'; avec courbe, rayon 550'— Straightening, 4100', with curve, radius 550'
Dalibaire, c. (t).....	Tour de la Gaspésie.	Plusieurs courbes étroites et masquées — Many narrow and blind curves.	Redressement, 3550' et élar- gissement — Straightening. 3550' and widening
MATAPÉDIA			
Ste-Marie-de-Sayabec, p.	Tour de la Gaspésie.	2 courbes prononcées — 2 sharp curves.	Une courbe, rayon 650'—One curve, radius 650'
MISSISQUOI			
Stanbridge, c. (t).....	Waterloo Huntingdon via Lacolle.	Angle droit—Right angle.	Courbe, rayon 300'—Curve, radius 300'
MONTCALM			
Rawdon, c. (t).....	Montréal Terrebonne St Donat.	Courbe masquée — Blind curve.	Redressement, 152'— Straightening, 152'
Chilton, c. (t).....	Montréal-Terrebonne-St-Donat.	Courbes masquées—Blind curves.	Redressement, $\frac{1}{4}$ mille Straightening, $\frac{1}{4}$ mile
Wexford, c. (t).....	Montréal-Terrebonne-St-Donat.	Courbes masquées—Blind curves.	Redressement, 3300'— Straightening, 3300'



MONTREAL-MALONE
Ste-Philomène

Pavage en béton bitumineux

Bituminous concrete pavement

ROUTE No 11
MONTRÉAL-MONT-LAURIER-MANIWAKI-HULL
HIGHWAY No. 11

CANTON DE

CAMPBELL

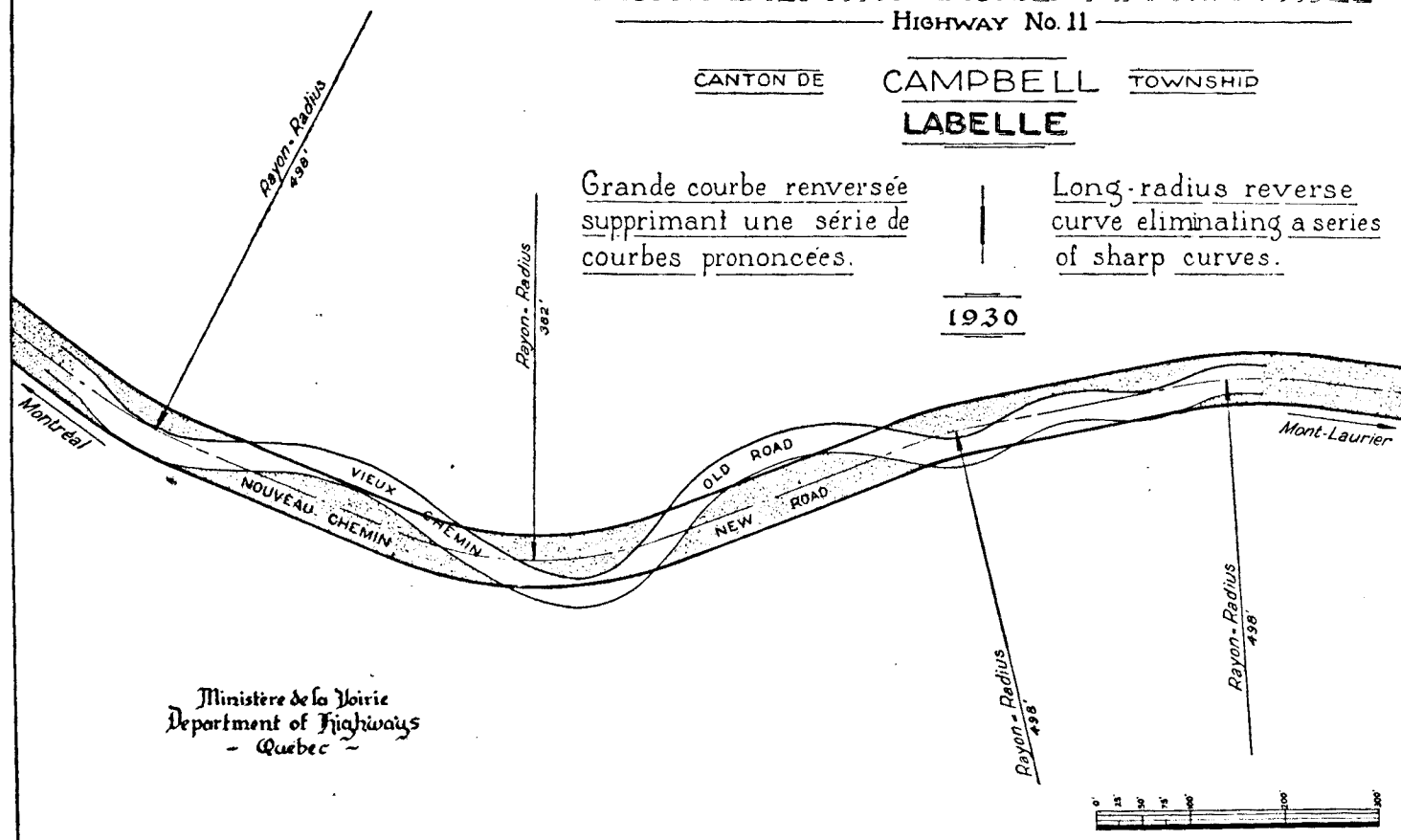
TOWNSHIP

LABELLE

Grande courbe renversée
supprimant une série de
courbes prononcées.

Long-radius reverse
curve eliminating a series
of sharp curves.

1930



MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN — NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature de l'endroit avant l'amélioration — Nature of the road before improvement	Nature de l'amélioration — Nature of the improvement
MONTCALM (suite—con.)			
Chertsey, c. (t).....	Montréal-Terrebonne-St-Donat.....	Courbes masquées — Blind curves.....	Redressement, ½ mille— Straightening, ½ mile
Lussier, c. (t).....	Montréal-Terrebonne-St-Donat.....	Courbes masquées — Blind curves.....	Redressement, ¼ mille— Straightening, ¼ mile.
MONTMAGNY			
Cap-St-Ignace.....	Route Guimond.....	Côte dangereuse—Dangerous hill.....	Détournement—Diversion
MONTMORENCY			
Château-Richer.....	Québec-Chicoutimi-tour du Lac St- Jean-Québec.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Courbe, rayon 300'—Curve, ra- dius 300'
Ste-Anne-de-Beaupré, v..	Québec-Chicoutimi-tour du Lac-St- Jean-Québec.....	Chemin étroit—Narrow road	Elargissement, 400'—Widen- ing, 400'
NAPIERVILLE			
St-Cyprien-de-Léry, p....	Rang St-André.....	3 courbes prononcées—3 sharp curves.....	3 courbes, rayon 500'—3 cur- ves, radius 500'
PORTNEUF			
Ste-Catherine, p.....	Route St-Augustin-Lac St-Joseph....	Chemin étroit—Narrow road	Elargissement—Widening
QUÉBEC			
La Petite-Rivière.....	Chemin St-Charles-Nord.....	Eboulis—Landslide.....	Quais en bois, 725 pieds— Cribs, 725 feet
St-Gérard-Magella.....	Route St-Michel.....	Chemin étroit—Narrow road	Elargissement—Widening

MUNICIPALITÉ

MUNICIPALITY

NOM DE LA ROUTE OU
DU CHEMINNAME OF HIGHWAY
OR ROADNature de l'endroit avant
l'améliorationNature of the road before
improvement

Nature de l'amélioration

Nature of the improvement

ROUVILLE

Ste-Angèle-de-Monnoir, p. Marieville-Cowansville.....	Courbe prononcée—Sharp curve.....	Courbe, rayon 1000'—Curve, radius 1000'
---	-----------------------------------	---

SHEFFORD

Granby, c. (t).....	Montréal-Sherbrooke—Thetford Mines-Québec.....	Chemin étroit—Narrow road	Elargissement—Widening
---------------------	--	---------------------------	------------------------

SOULANGES

Côteau Landing, v.....	Montréal-Toronto.....	Courbe prononcée—Sharp curve.....	Courbe, rayon 490'—Curve, radius 490'
St-Zotique, p.....	Montréal-Toronto.....	Courbe prononcée—Sharp curve.....	Courbe, rayon 500'—Curve, radius 500'
	Chemin St-André.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Courbe, rayon 250'—Curve, radius 250'
	do do	Intersection dangereuse—Dangerous intersection....	Elargissement améliorant la visibilité—Widening to improve the vision

ST-HYACINTHE

St-Damase, p.....	Rougemont-St-Hyacinthe-Drummondville-Trois-Rivières.....	Courbe dangereuse—Dangerous curve.....	Courbe, rayon 573'—Curve, radius 573'
		Chemin étroit et sinueux—Narrow and winding road	Elargissement—Widening

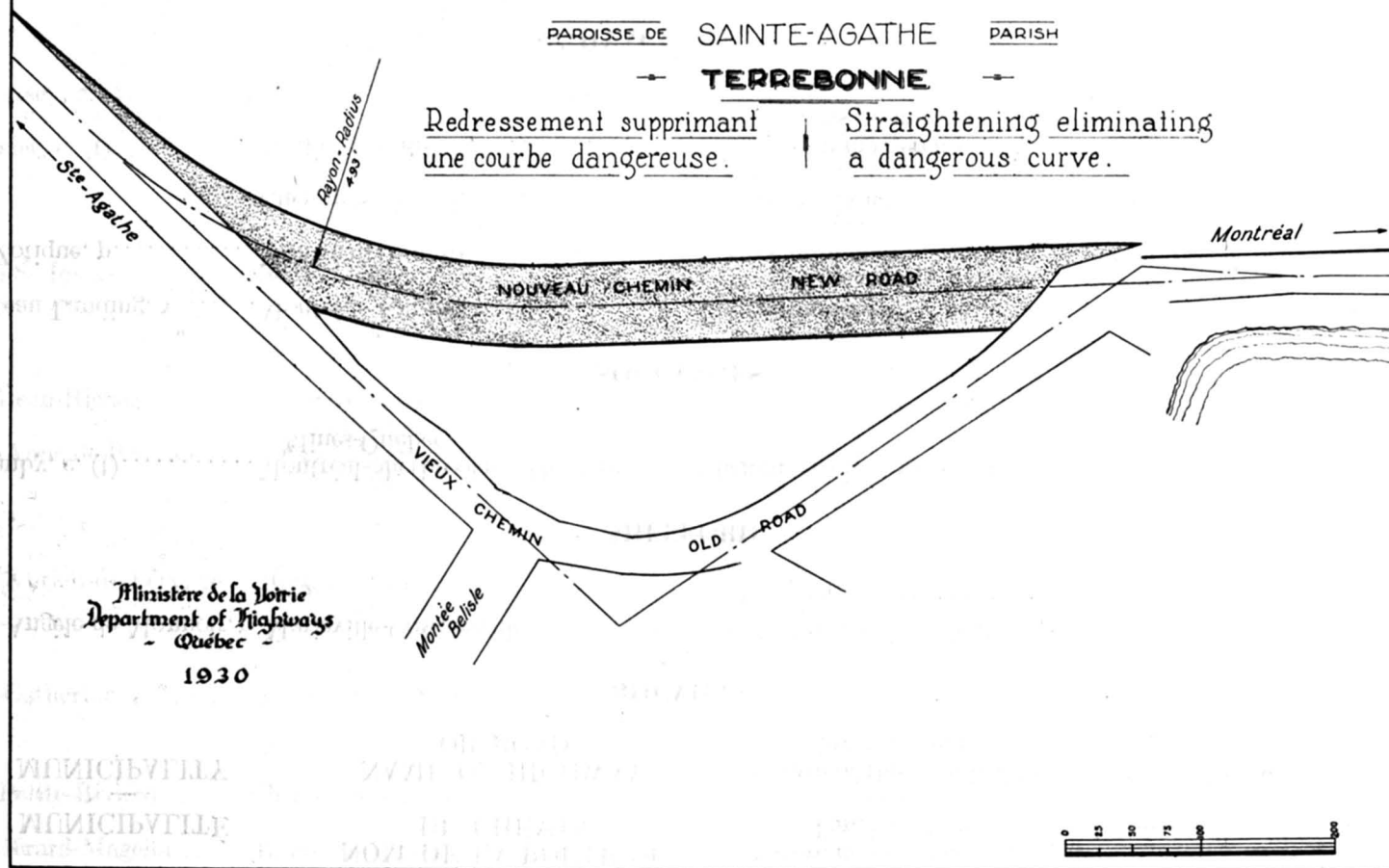
ROUTE No 11
MONTREAL-MONT-LAURIER
HIGHWAY No. 11

PAROISSE DE SALETTE-AGATHE PARISH

— **TERREBONNE** —

Redressement supprimant
une courbe dangereuse.

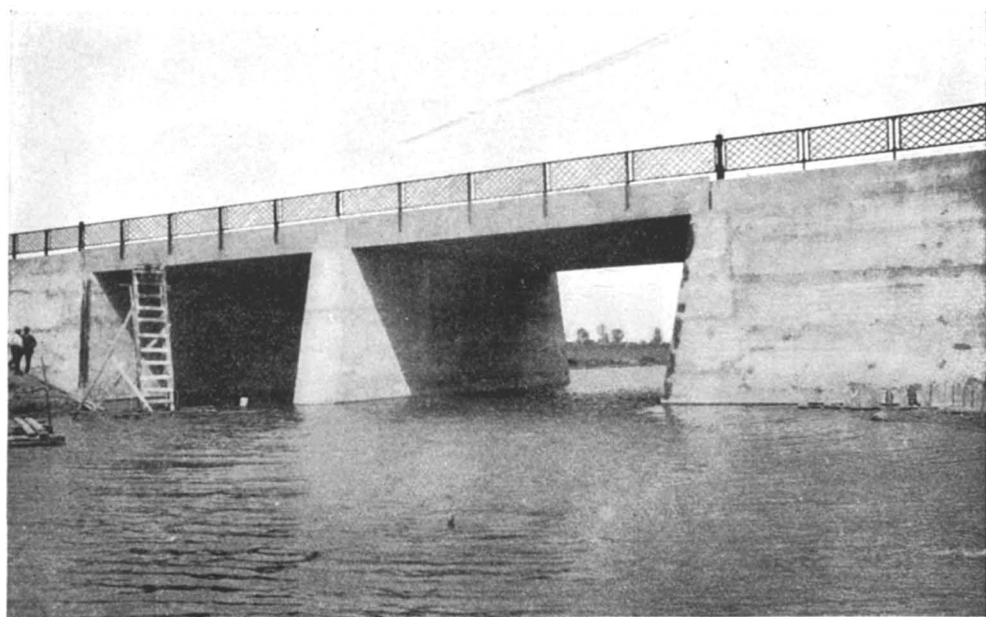
Straightening eliminating
a dangerous curve.





MONTREAL-MALONE

Ste-Martine



BOULEVARD LAPRAIRIE-PONT DE MONTRÉAL

Pont de la rivière St-Jacques

Bridge over River St. Jacques

MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature de l'endroit avant l'amélioration Nature of the road before improvement	Nature de l'amélioration Nature of the improvement
ST-JEAN			
Lacadie.....	Beauharnois-St-Jean.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Courbe, rayon 500'—Curve, radius 500'
TÉMISCAMINGUE			
Rémigny, c. (t).....	Macamic-Rouyn-Témiscaming.....	Chemin étroit—Narrow road 2 courbes masquées — 2 blind curves.....	Elargissements—Widenings Redressements — Straighten- ings
Montbeillard, c. (t).....	Macamic-Rouyn-Témiscaming.....	Chemin à profil très onduleux hilly road.....	Déblais et remblais pour amé- liorer le profil—Earthworks to improve the profile
Rouyn, ville (town).....	Macamic-Rouyn-Témiscaming.....	Courbe masquée—Blind cur- ve.....	Déblais pour améliorer la visi- bilité—Earthworks to im- prove the vision
TERREBONNE			
Piedmont, v.....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull	Courbe masquée—Blind curve	Courbe à grand rayon et re- dressement 800' long—Long radius curve and straighten- ing 800' long
St-Jean-Baptiste-de- Belisle, v.....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.....	Courbe dangereuse—Danger- ous curve.....	Redressement, 1000'— Straightening, 1000'
Ste-Agathe, p.....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.....	2 courbes prononcées—2 sharp curves.....	Elargissement—Widening
Wolfe, c. (t).....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.....	Chemin sinueux — Winding road.....	Redressement — Straighten- ing
St-Jovite, v.....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.....	Chemin étroit—Narrow road	Elargissement; 2 courbes amé- liorées—Widening; 2 cur- ves improved.

MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN — NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature de l'endroit avant l'amélioration — Nature of the road before improvement	Nature de l'amélioration — Nature of the improvement
VAUDREUIL			
Vaudreuil, p.	Montréal-Ottawa via Pointe-Fortune	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Courbe, rayon 356'—Curve, radius 356'
		Chemin étroit et tortueux— Narrow and winding road.	Redressement, 14,000'— Straightening, 14,000'
Como, v.	Montée de la Station.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Courbe, rayon 250'—Curve, radius, 250'
	Montréal-Ottawa via Pointe-Fortune	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Courbe, rayon 250'—Curve, ra- dius 250'
		Courbe prononcée — Sharp curve.....	Redressement, 350'— Straightening, 350'
St-Justine-de-Newton, p.	Chemin du VIIe rang.....	Courbe prononcée— Sharp curve.....	Courbe, rayon 250'—Curve, radius 250'
Ile-Perrot, p.	Montréal-Toronto.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Courbe, rayon 600'—Curve, radius 600'
YAMASKA			
St-Joseph-de-la-Baie-du- Febvre.....	Lévis-Fort Covington.....	Angle aigu—Sharp angle. ...	Courbe, rayon 500'—Curve, radius 500'

ROUTE No 11

MONTREAL-MONT-LAURIER-HULL

HIGHWAY No. 11

CANTON

AUMOND

TOWNSHIP

HULL

Courbe renversée
supprimant deux
angles droits.

Reverse curve
eliminating two
right angles.

VIEUX CHEMIN

NOUVEAU CHEMIN

NEW ROAD

OLD ROAD

Ministère de la Voirie
Department of Highways
- Québec -

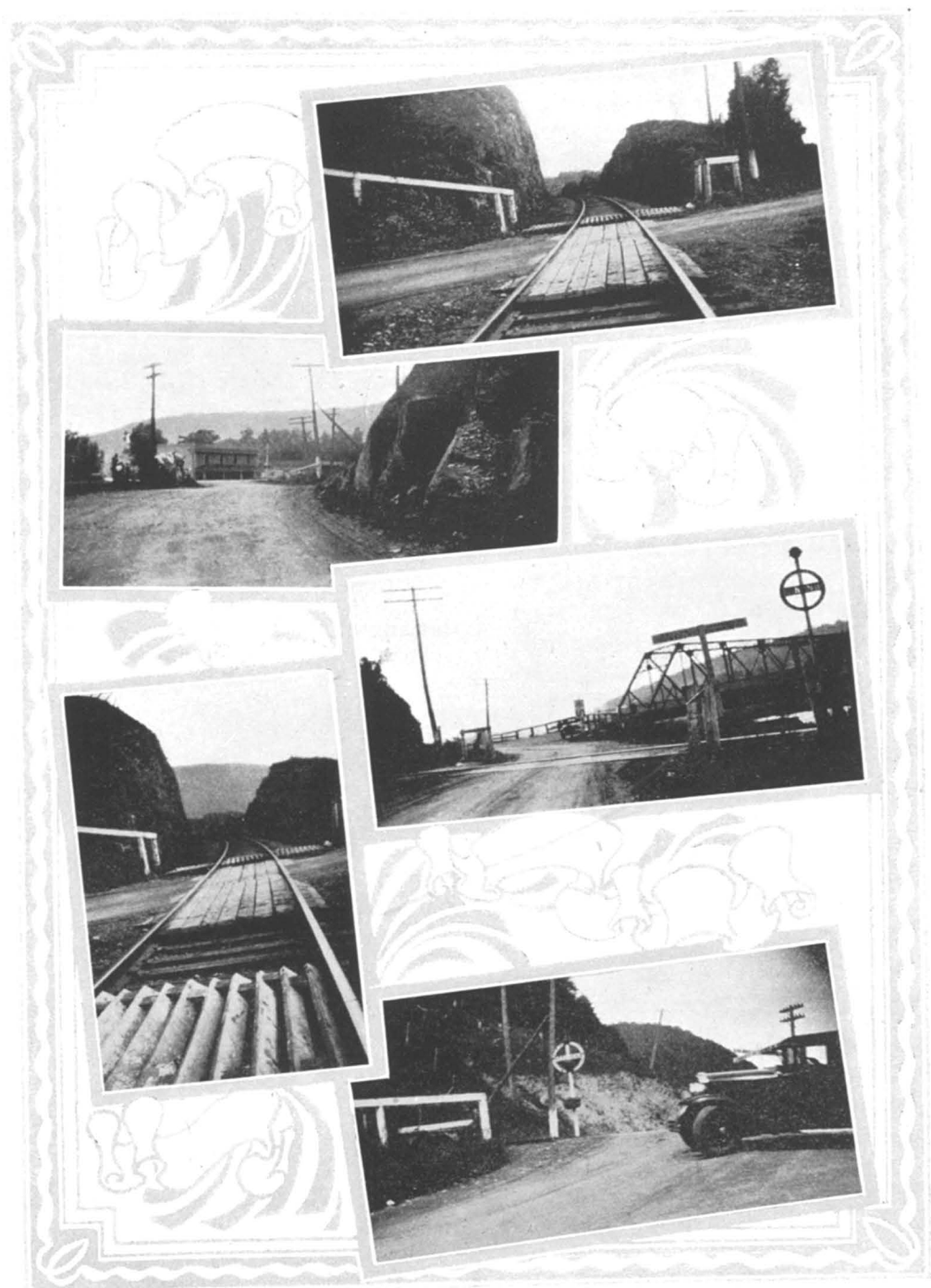
1930



Mont-Laurier

SOMMAIRE—SUMMARY

- 28 Angles droits, aigus, etc., supprimés par des redressements ou par des courbes à long rayon.
Right and sharp angles, etc., eliminated by straightening or by long radius curves.
 - 59 Courbes prononcées supprimées ou améliorées par des redressements ou des courbes à long rayon.
Sharp curves eliminated or improved by straightenings or by long radius curves.
 - 32 Courbes ou tournants masqués où la visibilité a été améliorée par défrichage.
Blind curves or bad turns where the visibility has been improved by clearing.
 - 2 Côtes dangereuses améliorées
Dangerous hills improved.
 - 16 Chemins trop étroits, élargis.
Narrow roads widened.
 - 1 Chemin sujet à l'inondation, rehaussé.
Road washed-out raised by stone fills.
-



MATAPÉDIA, ROUTE No 6

Vues de l'état actuel d'un passage à niveau qui sera supprimé l'été prochain par la construction d'un passage élevé

MATAPÉDIA, HIGHWAY No. 6

Views showing the present situation of a grade crossing to be eliminated next year by the construction of an overhead crossing

CHAPITRE IX

SUPPRESSION DES PASSAGES À NIVEAU DE CHEMINS DE FER

Liste des passages à niveau supprimés
totalement ou partiellement en 1930.

CHAPTER IX

ELIMINATION OF RAILROAD LEVEL CROSSINGS

List giving the railroad level crossings
eliminated entirely or partially in
1930.

ABITIBI

FIGUERY ET DALQUIER; SENNETERRE-LA REINE

Suppression de **deux** passages à niveau sur la voie du C. N. R. par détournement de la route. Circulation détournée de la voie: 98%. Voir diagramme.

Elimination of **two** level crossings on the C. N. R. track by relocation of road. Traffic diverted from the crossing: 98%. See chart.

LAVAL

POINTE-AUX-TREMBLES, Co. LAVAL-MONTRÉAL-QUÉBEC

Nouvelle section de route supprimant 50% de la circulation sur **deux** passages à niveau du C. N. R. Ce détournement servira à la circulation se dirigeant vers Québec. Voir diagramme.

New section of highway eliminating 50% of the traffic on **two** C. N. R. level crossings. The new section of road will be used by Quebec bound traffic. See chart.

MATANE

ST-BENOIT-JOSEPH-LABRE-D'AMQUI; TOUR DE LA GASPÉSIE

Suppression **totale** d'un passage à niveau du C. N. R. par détournement de la route et construction d'un viaduc. Le nouveau chemin de détournement a une longueur de 1.12 mille. Voir croquis.

Total elimination of **one** level crossing of the C. N. R. by relocating the road and building an overhead crossing. The new road is 1.12 mile long. See chart.

PAPINEAU

NOTRE-DAME-DE-BONSECOURS; MONTRÉAL-HULL-PEMBROKE

Suppression de **deux** passages à niveau sur la voie du C. P. R. dont **un** **totalement** et un partiellement dans une proportion de 95%. Ces passages ont été supprimés par la construction d'un nouveau chemin de 1.04 mille. Voir croquis.

Elimination of two level crossings on the C. P. R., one **totally** and one to an extent of 95%. These crossings were eliminated by constructing a new road 1.04 mile long. See chart.

QUÉBEC

CAMP-VALCARTIER; ROUTE DE STE-CATHERINE

Suppression **totale** de **deux** passages à niveau sur le C. N. R. par détournement du chemin.

Total elimination of **two** level crossings on the C. N. R. by relocating the road.

ROUTE No 8

MONTREAL-HULL-AYLMER-PEMBROKE

HIGHWAY No. 8

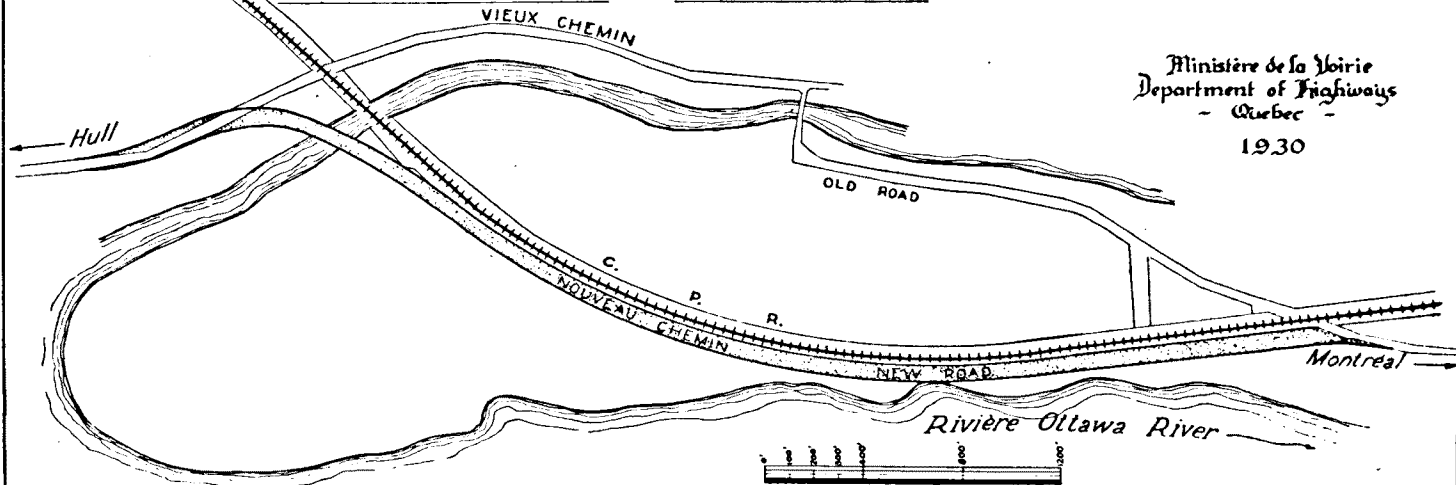
PAROISSE DE NOTRE-DAME-DE-BONSECOURS PARISH

PAPINEAU

Construction d'un nouveau
chemin de 1.04 mille de longueur
supprimant deux passages à
niveau dans une proportion de 95%.

La circulation locale seule se ser-
vira désormais du vieux chemin.

Construction of a new road
1.04 miles long eliminating
two level crossings to a
percentage of 95%. Local
traffic only will hereafter
use the old road.



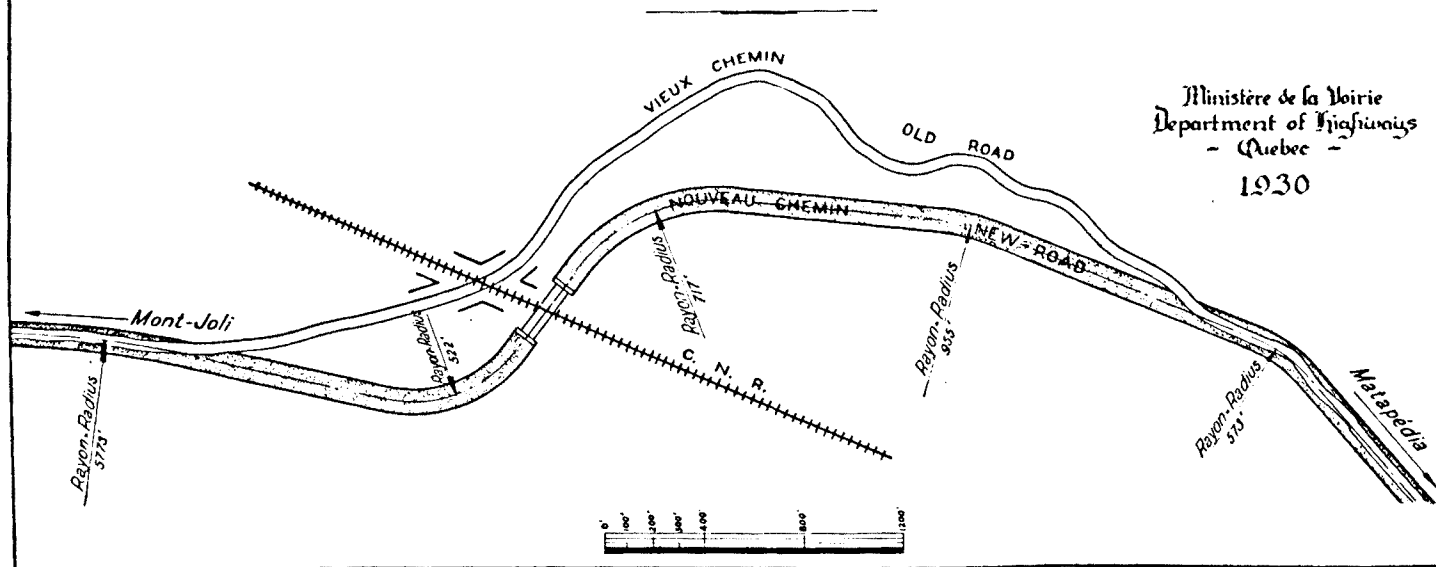
Ministère de la Voirie
Department of Highways
- Québec -

1930

ROUTE No 6 HIGHWAY No. 6
TOUR-DE-LA-GASPÉSIE AROUND GASPÉ PENINSULA
 SAINT-BENOIT - JOSEPH - LABRE - D'AMQUI
MATANE

Passage à niveau très dangereux supprimé
totalemt par la construction d'un nouveau
chemin et d'un viaduc. Le nouveau chemin
a une longueur de 1.12 mille et une largeur
de 66 pieds entre clôtures. Il est terminé.
Le viaduc au-dessus de la voie devait être
terminé avant l'hiver par le C.N.R.
Le vieux chemin sera fermé.

Very dangerous grade crossing totally
eliminated by the construction of a new
section of road and of an overhead cross-
ing. The new road has a length of 1.12 miles
and a width of 66 feet between fences,
and is completed. The overhead crossing
was to be completed before winter by the
C.N.R. The old road will be closed.



VAUDREUIL**DORION; ROUTE 17; BOULEVARD DORION-HUDSON**

Suppression partielle de **deux** passages à niveau dont un du C. N. R. et un du C. P. R. La construction du nouveau boulevard Dorion-Hudson détournera **90%** de la circulation qui a suivi jusqu'aujourd'hui la route actuelle à travers les villages.

Elimination of **two** level crossings one on the C. N. R. and the other on the C. P. R. The construction of the new Boulevard between Dorion and Hudson will divert **90%** of the traffic using up to the present time the existing road through the villages.

COMO

Suppression partielle (**90%**) d'un passage à niveau du C. P. R. Même explication que ci-dessus.

Elimination of **one** level crossing on the C. P. R. to the extent of **90%**. Same explanation as above.

HUDSON

Suppression partielle (**90%**) d'un passage à niveau du C. P. R. Même explication que ci-dessus.

Elimination of **one** level crossing on the C. P. R. to the extent of **90%**. Same explanation as above.

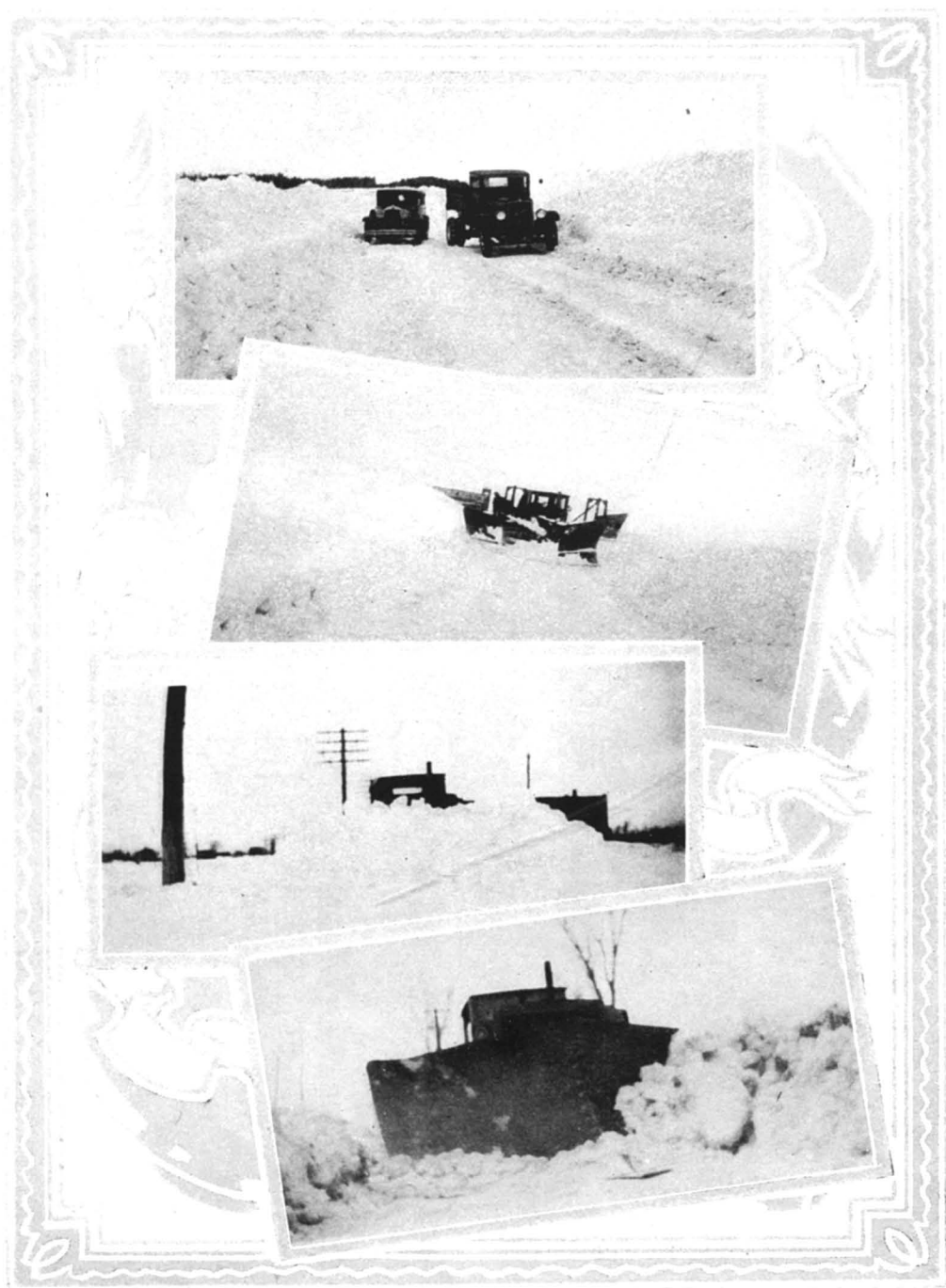
RIGAUD

Suppression partielle (**90%**) de deux passages à niveau du C. P. R. Même explication que ci-dessus.

Elimination of two level crossings on the C. P. R. to the extent of **90%**. Same explanation as above.

Nombre total des passages à niveau supprimés:..... 13

Total number of level crossings eliminated is..... 13



CHICOUTIMI-JONQUIÈRE

Entretien d'hiver

Winter maintenance

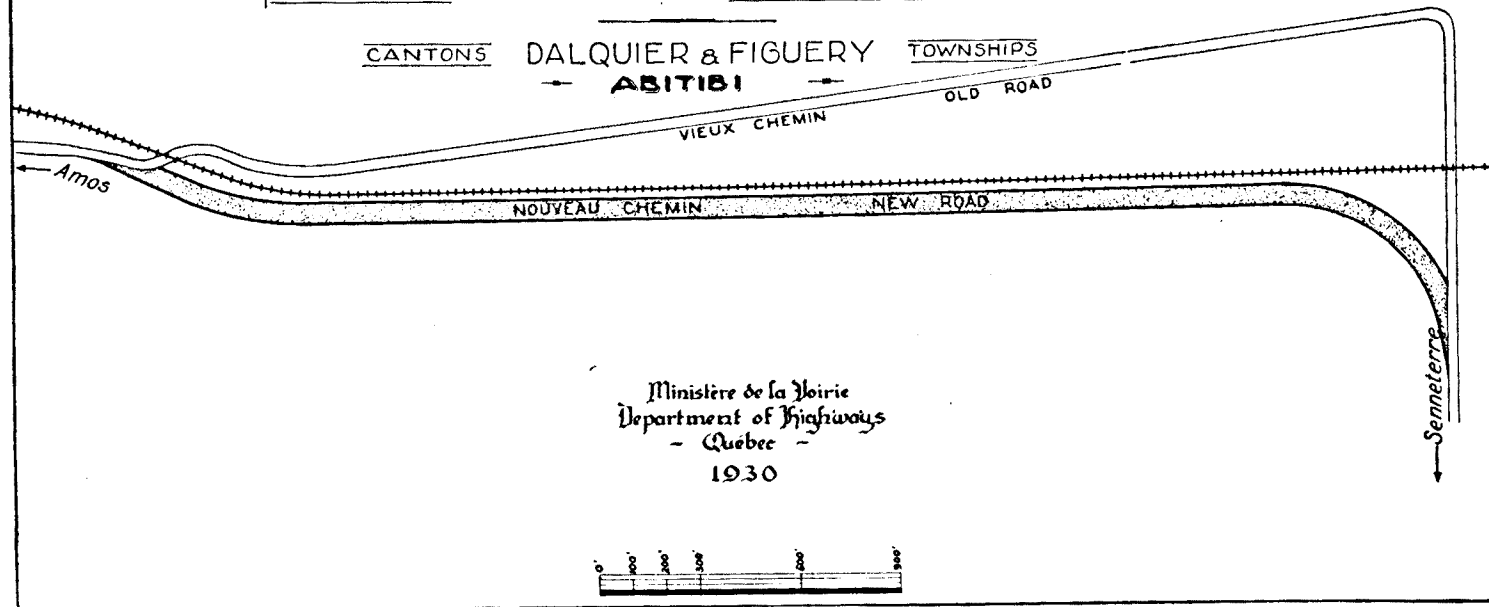
ROUTE No 45

SENNETERRE - LA-REINE

HIGHWAY No 45

Construction d'un nouveau
chemin supprimant trois an-
gles droits et deux passages
à niveau. Pourcentage de sup-
pression: 98%.

Construction of a new road
eliminating three right
angles and two railroad
level crossings. Percentage
of elimination: 98%.



ROUTE No 2
MONTREAL - QUEBEC
HIGHWAY No 2

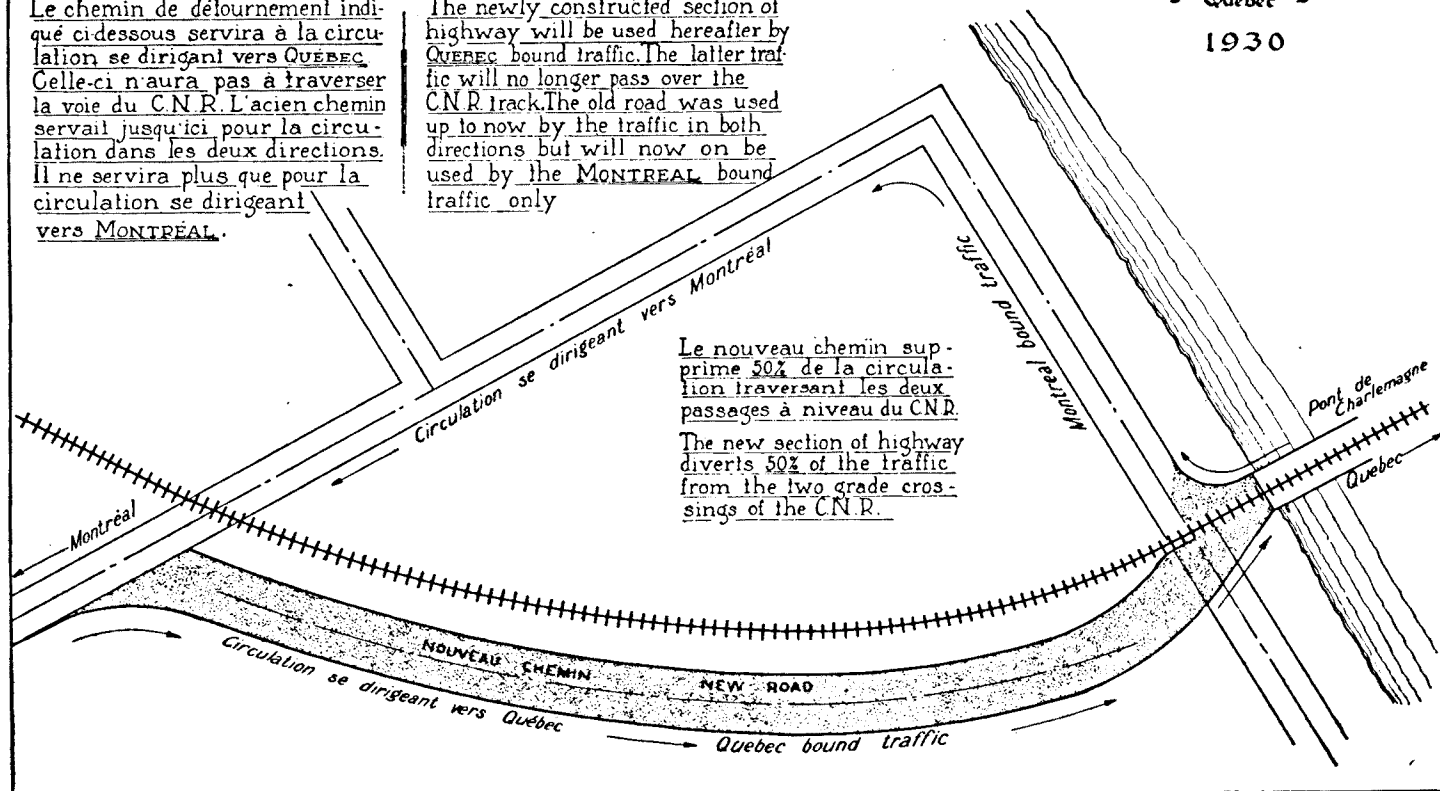
POINTE-AUX-TREMBLES, Co. LAVAL

Ministère de la Voirie
Department of Highways
- Québec -

1930

Le chemin de détournement indiqué ci-dessous servira à la circulation se dirigeant vers QUÉBEC. Celle-ci n'aura pas à traverser la voie du C.N.R. L'ancien chemin servait jusqu'ici pour la circulation dans les deux directions. Il ne servira plus que pour la circulation se dirigeant vers MONTREAL.

The newly constructed section of highway will be used hereafter by QUÉBEC bound traffic. The latter traffic will no longer pass over the C.N.R. track. The old road was used up to now by the traffic in both directions but will now on be used by the MONTREAL bound traffic only



Le nouveau chemin supprime 50% de la circulation traversant les deux passages à niveau du C.N.R.

The new section of highway diverts 50% of the traffic from the two grade crossings of the C.N.R.

CHAPITRE X

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 1930.

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

Les longueurs sont en milles.

CHAPTER X

CONSTRUCTION ON MAIN HIGHWAYS

List of construction works done on the Main Trunk Highways of the Province during the season of 1930, 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 de travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction Under con- struction
1. MONTRÉAL-SHERBROOKE-THETFORD MINES-QUÉBEC				
LÉVIS.....	St-Etienne-de-Lauzon, p...	Gravier—Gravel	2.10	....
	St-Lambert, p.....	Gravier—Gravel	3.00	....
3. LÉVIS-FORT COVINGTON				
RICHELIEU.....	St-Joseph de Sorel, p.....	Gravier—Gravel	....	4.08
6. TOUR DE LA GASPÉSIE (BOULEVARD PERRON)				
GASPÉ.....	St-Alban-du-Cap-des-Ro- siers, p.....	Gravier—Gravel	3.03	....
	Cap-des-Rosiers, (Grande- Grève).....	Gravier—Gravel	1.58	....
	Percé, v.....	Gravier—Gravel	6.64	....
8. MONTREAL-HULL-AYLMER-PEMBROKE				
LAVAL.....	L'Abord-à-Plouffe, v.....	Béton—Concrete	0.23	....
9. EDOUARD VII-BOULEVARD LAPRAIRIE-PONT DE MONTRÉAL				
LAPRAIRIE.....	Laprairie, v.....	Béton bitumineux Bitum.—Conc.	....	1.07
	Laprairie, p.....	Béton bitumineux Bitum.—Conc.	....	3.72
CHAMBLY.....	Greenfields Park, v.....	Béton bitumineux Bitum.—Conc.	....	1.20
	Longueuil, p.....	Béton bitumineux Bitum.—Conc.	....	2.41
	Montréal-Sud, v.....	Béton bitumineux Bitum.—Conc.	....	0.75

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
----------------------	--	---	--	---

11. MONTRÉAL-MONT-LAURIER-MANIWAKI-HULL

LAVAL.....	Pont-Viau, v. (approche du pont Viau)....	Béton bitumineux Bitum.—Conc.	0.33	
------------	--	----------------------------------	------	------

15. QUÉBEC-CHICOUTIMI-TOUR-DU-LAC-ST-JEAN-QUÉBEC

Saint-Siméon-Grande-Baie

CHICOUTIMI.....	Petit Saguenay.....	Gravier—Gravel	4.00	4.00
	Anse St-Jean.....	Gravier—Gravel	1.50	1.50
	Bagot, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.00	3.25

Lac St-Jean-Québec

LAC ST-JEAN.....	St-Jérôme, p.....	Gravier—Gravel	1.00	5.00
	Parc des Laurentides.....	Gravier—Gravel	....	14.00
CHICOUTIMI.....	Parc des Laurentides.....	Gravier—Gravel	....	25.00
CHARLEVOIX.....	Parc des Laurentides.....	Gravier—Gravel	....	9.00
MONTMORENCY...	Parc des Laurentides.....	Gravier—Gravel	....	56.00
QUÉBEC.....	Parc des Laurentides.....	Gravier—Gravel	....	13.00

15-A. ST-SIMÉON-PORTNEUF

CHARLEVOIX.....	Callières, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.50	0.22
SAGUENAY.....	Saguenay, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.70	3.00
	Les Bergeronnes, c. (t)....	Gravier—Gravel	2.40	...
	Tadoussac, v.....	Gravier—Gravel	....	0.30
	S. Cœur de Jésus, p.....	Gravier—Gravel	....	11.70
	Les Escoumains.....	Gravier—Gravel	....	11.20
	Mille-Vaches, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	17.90
	Ste-Anne-de-Portneuf,c.(t)	Gravier—Gravel	....	4.70

16. RICHMOND-YAMASKA

YAMASKA.....	St-Gérard.....	Gravier—Gravel	1.56	....
	St-Gérard & St-Michel....	Gravier—Gravel	0.33	....
	St-David de Guire.....	Gravier—Gravel	5.07	....



BOULEVARD LAPRAIRIE-PONT DE MONTRÉAL

Quelques phases de la construction du pont de la rivière St-Jacques, du viaduc de Brosseau et du viaduc de Southwark

A few phases of the construction of the bridge over River St. Jacques, and of Brosseau and Southwark overhead crossings.

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
----------------------	--	---	--	---

17. MONTRÉAL-OTTAWA via POINTE-FORTUNE

VAUDREUIL.....	St-Michel de Vaudreuil...	Béton bitumineux Bitum.—Conc.	....	12.50
	St-Lazare, p.....	Béton bitumineux Bitum.—Conc.	....	11.25
	Ste-Madeleine-de-Rigaud..	Béton bitumineux Bitum.—Conc.	....	1.88

19. TROIS-RIVIÈRES-LA TUQUE

CHAMPLAIN.....	Chemin de terre Earth.....	16.00	40.00
----------------	-------------------------------	-------	-------

20. VICTORIAVILLE-DRUMMONDVILLE

ARTHABASKA....	St-Albert, p.....	Gravier—Gravel	3.80	....
	Ste-Clothilde de Horton p.,	Gravier—Gravel	3.50	....

21. SOREL-IBERVILLE ST-JEAN

ST-HYACINTHE..	St-Denis, p.	Gravier—Gravel	2.62	....
IBERVILLE.....	St-Athanase, p.....	Gravier—Gravel	0.27	0.50
ROUVILLE.....	N.-D. du Bon Secours, p..	Gravier—Gravel	....	0.50
RICHELIEU.....	St-Ours, p.....	Gravier—Gravel	3.63	....

24. ST-JEAN-PORT-JOLI-ST-PAMPHILE-ST-CAMILLE

L'ISLET.....	St-Adalbert, c (t).....	Gravier—Gravel		4.00
--------------	-------------------------	----------------	------	------

26. WATERLOO-HUNTINGDON via KNOWLTON

ST-JEAN.....	St-Bernard de Lacolle, p...	Gravier—Gravel	3.87	....
HUNTINGDON....	Hemmingford, c (t).....	Gravier—Gravel	1.20	1.00
	Havelock, c (t).....	Gravier—Gravel	0.45	....

31. LACHUTE-ST-JOVITE

ARGENTEUIL.....	Grenville & Augment,c.(t).	Gravier—Gravel	1.21	
-----------------	----------------------------	----------------	------	------

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
35. BUCKINGHAM-MONT-LAURIER				
PAPINEAU.....	Villeneuve, c (t).....	Gravier—Gravel	4.92	....
	Bigelow, Black, Wells et McGill, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	0.27
LABELLE.....	Robertson & Pope, c.....	Gravier—Gravel	5.77	1.39
	Wabassee, Dudley & Bouthillier P. N. E.....	Gravier—Gravel	3.00	2.25
	Wabassee, Dudley & B. c.	Gravier—Gravel	7.52	3.79
36. BEAUHARNOIS-ST-JEAN				
CHATEAUGUAY...	Ste-Martine, p.	Gravier—Gravel	0.84	....
	St-Clément.....	Gravier—Gravel	2.74	....
41. BERTHIER-JOLIETTE-LACHUTE				
L'ASSOMPTION...	St-Lin, p.	Gravier—Gravel	2.50	....
TERREBONNE....	St-Jérôme, p.....	Gravier—Gravel	....	3.13
42. BERTHIER-JOLIETTE-ST-CÔME (via St-Ambroise)				
JOLIETTE.....	St-Alphonse, p.	Gravier—Gravel	2.13	....
46. CHEMIN PERRAULT (MACAMIC-ROUYN-TÉMISCAMING.)				
TÉMISCAMINGUE.		Ch. terre—Earth	4.50	5.00
47. ST-ROCH-CHAMBLY-ST-JEAN				
ST-JEAN.....	St-Luc, p.....	Macadam	3.09	....
	St-Jean, p.	Béton bitumineux Bitum.—Conc.	0.07	....
CHAMBLY.....	St-Basile-le-Grand, p.....	Gravier—Gravel	2.15	....
VERCHÈRES.	St-Antoine-sur-Richelieu, p..	Sable—Sand Glaise—Clay	1.50	....
48. L'ASSOMPTION-JOLIETTE				
L'ASSOMPTION...	St-Gérard Magella, p.....	Gravier—Gravel	7.67	....
49. BLACK-LAKE-PLESSISVILLE-ST-PIERRE-LES-BECQUETS				
NICOLET.....	St-Joseph de Blandford, p..	Gravier—Gravel	3.00	....
	St-Sophie de Lévrard, p...	Gravier—Gravel	1.22	....
	Ste-Cécile de Lévrard, p...	Gravier—Gravel	2.00	....
	St-Pierre les Becquets, p...	Gravier—Gravel	3.00	....

SOMMAIRE PAR ROUTE

SUMMARY PER HIGHWAY

Longueur en milles	Length in miles	
ROUTES	Longueur terminée	Longueur en construction
HIGHWAYS	Length completed	Length under construction
1. Montréal-Sherbrooke-Thetford-Mines-Québec...	5.10	.....
2. Lévis-Fort Covington.....	.....	4.08
6. Boulevard Perron (Tour de la Gaspésie)	11.25	.....
8. Montréal-Hull-Aylmer-Pembroke.....	0.23	.....
9. Edouard VII-Boulevard Laprairie Pont Mont réal Longueuil.....	.....	9.15
11. Montréal-Mont-Laurier- Maniwaki-Hull.....	0.33	.....
15. Québec-Chicoutimi-Tour du lac St-Jean-Québec.	7.50	126.75
15-A. St-Siméon-Portneuf.....	5.60	49.02
16. Richmond-Yamaska.....	6.96	.....
17. Montréal-Ottawa via Pointe-Fortune.....	.....	25.63
19. Trois-Rivières-La Tuque.....	16.00	40.00
20. Victoriaville-Drummondville.....	7.30	....
21. Sorel-Iberville-St-Jean.....	6.52	0.50
24. St-Jean-Port-Joli-St-Pamphile-St-Camille.....	.....	4.00
26. Waterloo-Huntingdon via Knowlton.....	5.52	1.00
31. Lachute-St-Jovite.....	1.21	....
35. Buckingham-Mont-Laurier.....	21.21	7.70
36. Beauharnois-St-Jean.....	3.58	....
41. Berthier-Joliette-Lachute.....	2.50	3.13
42. Berthier-Joliette-St-Côme (via St-Ambroise)....	.....	2.13
46. Chemin Perrault (Macamic-Rouyn-Témiscaming	4.50	5.00
47. St-Roch-Chambly-St-Jean.....	6.71	.....
48. L'Assomption-Joliette.....	7.67	.....
49. Black Lake-Plessisville-St-Pierre-les-Becquets (via Manseau).....	.....	9.22
Total.....	119.69	287.81

SOMMAIRE PAR GENRE DE
PAVAGESUMMARY PER TYPE OF
PAVEMENT

Longueur en milles	Length in miles	
Chemins de terre-Earth roads.....	20.50	45.00
Gravier-Gravel.....	93.97	208.03
Macadam.....	3.09	.....
Sable et Glaise-Sand and clay.....	1.50	.....
Béton bitumineux-Bituminous concrete.....	0.40	34.78
Béton-concrete.....	0.23	.....
Total.....	119.69	287.81

119.69 { milles
 miles 287.81 { milles
 miles

CHAPITRE XI

CONSTRUCTION DES CHEMINS MUNICIPAUX AVEC SUBVEN- TIONS DU GOUVERNEMENT

Liste des travaux de construction exé-
cutés en 1930 avec subventions du
gouvernement.

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

Les longueurs sont en milles.

CHAPTER XI

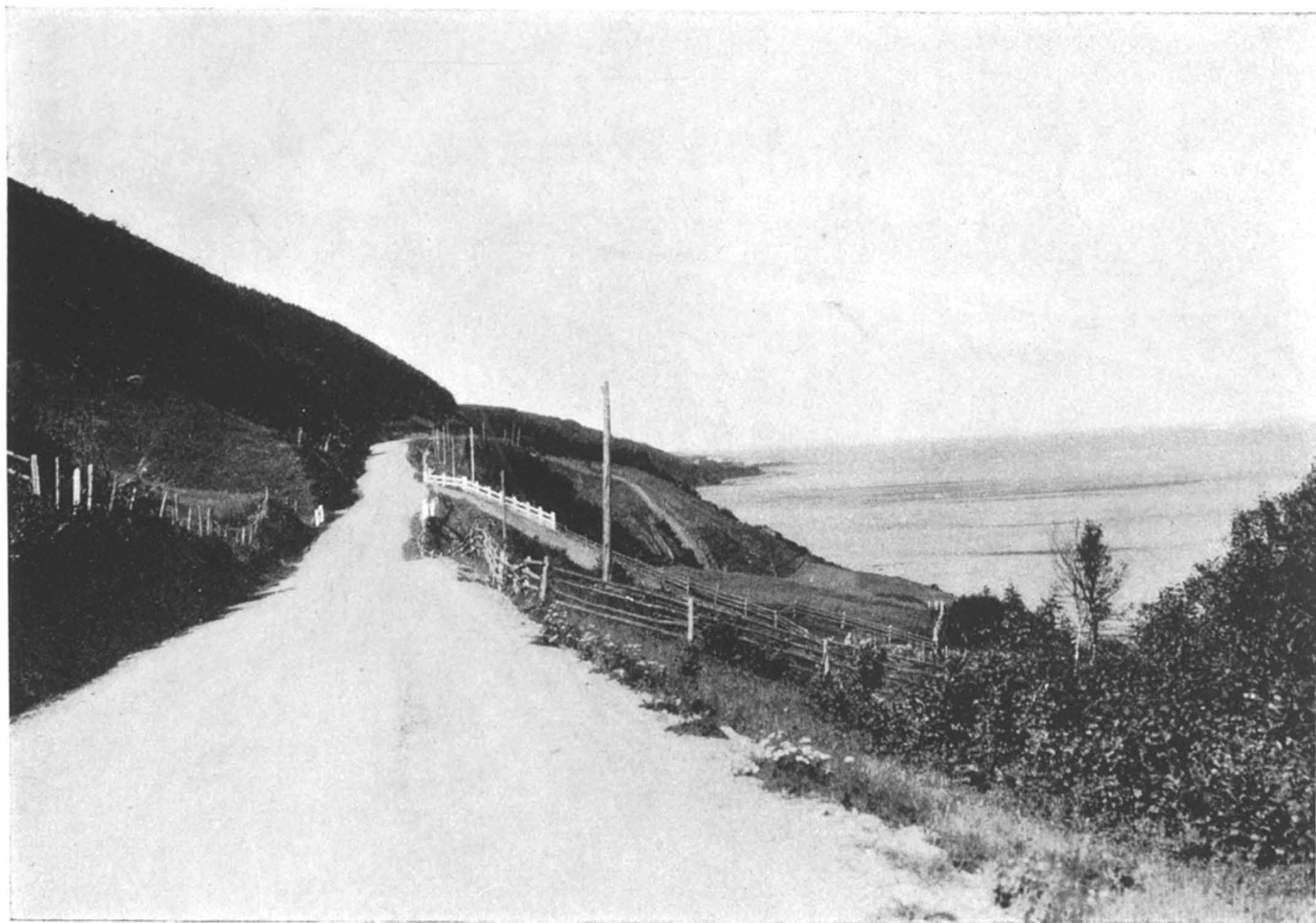
CONSTRUCTION OF MUNICIPAL ROADS WITH SUBSIDIES FROM THE GOVERNMENT

List of construction works done in 1930
with subsidies from the Govern-
ment.

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

The lengths are in miles.

COMTÉ	MUNICIPALITÉ	Nature des travaux	Longueur terminée	En cons- truction
COUNTY	MUNICIPALITY	Nature of the works	Length completed	Under con- struction
ABITIBI.....	Senneterre Ouest, c. (t) . . .	Gravier—Gravel	1.00	2.77
	Carpentier-Courville, c. (t).Gravier—Gravel		0.35	2.00
	Fiedmont-Barraute, c. (t).Gravier—Gravel		1.50	....
	Landrienne, c. (t).....Gravier—Gravel		1.70	1.30
	Villemontel, c. (t)Gravier—Gravel		1.95	2.05
	Privat, c. (t).....Gravier—Gravel		1.30	....
	La Reine, c. (t)Gravier—Gravel		4.50	....
ARGENTEUIL.....	Arundel, c. (t).....Gravier—Gravel		....	1.16
	Chatham, c. (t).....Gravier—Gravel		....	1.82
	Grenville & Augmentation, Gravier—Gravel		....	1.72
	St-André, p.....Gravier—Gravel		....	10.39
	St-Jérusalem, p.....Gravier—Gravel		....	1.51
	Huberdeau.....Gravier—Gravel		....	4.87
ARTHABASKA.....	St-Christophe, p.....Gravier—Gravel		0.30	....
	Ste-Anne-du-Sault, p.....Gravier—Gravel		1.30	2.20
	Ste-Clotilde-de-Horton, p..Gravier—Gravel		0.57	....
	Chénier.....Gravier—Gravel		1.23	....
	Stanford, c. (t).....Gravier—Gravel		2.60	3.60
	St-Albert de-Warwick, p..Gravier—Gravel		0.61	0.40
	Ste-Elizabeth, p.....Gravier—Gravel		0.61	0.25
	St-Norbert, p.....Gravier—Gravel		0.65	....
	St-Rosaire, p.....Gravier—Gravel		0.13	3.75
	Ste-Victoire, p.....Gravier—Gravel		1.00	....
	St-Valère, p.....Gravier—Gravel		....	3.33
	Warwick, c (t).....Gravier—Gravel		1.55	0.40
	Chester Nord.....Gravier—Gravel		1.50	2.10
	Chester Est.....Gravier—Gravel		5.11	1.00
BAGOT.....	St-André d'Acton, p.....Gravier—Gravel		0.94	....
	Ste-Christine, p.....Gravier—Gravel		1.63	....
	St Théodore, p.....Gravier—Gravel		0.87	....
	St Nazaire. p.....Gravier—Gravel		0.57	....



TOUR DE LA GASPÉSIE

AROUND GASPÉ PENINSULA

Pointe-Frégate

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction — Under con- struction
BAGOT	St-Ephrem, p.	Gravier—Gravel	2.00	....
	St-Liboire, p.	Gravier—Gravel	1.20	....
	St-Simon, p.	Gravier—Gravel	2.30	....
	Ste-Hélène, p.	Gravier—Gravel	2.10	....
	St Hugues, p.	Gravier—Gravel	2.80	....
	Ste-Rosalie, p.	Gravier—Gravel	0.20	....
	St-Dominique, p.	Gravier—Gravel	1.50	—..
	St-Pie, p.	Gravier—Gravel	2.70	....
	St-Pie, v.	Gravier—Gravel	0.98	....
BEAUCE	Aubert-Gallion.	Gravier—Gravel	0.98	....
	L'Enfant-Jésus, v.	Gravier—Gravel	0.06	....
	L'Enfant Jésus, p.	Gravier—Gravel	0.26	....
	Metgermette-Nord, c. (t) ..	Gravier—Gravel	0.25	....
	Metgermette Nord, c. (t),	Gravier—Gravel	0.72	....
	Sacré-Cœur-de-Jésus, p.	Gravier—Gravel	0.42	....
	Shenley, canton, (t)	Gravier—Gravel	3.66	....
	Saints-Anges, p.	Gravier—Gravel	0.50	....
	St-Benoît-Lâbre, p.	Gravier—Gravel	0.12	....
	St-Elzéar, p.	Gravier—Gravel	0.30	0.07
	St-Côme-de-Kénébec, p. .	Gravier—Gravel	0.81	....
	St-Ephrem-de-Tring, p.	Gravier—Gravel	0.93	....
	Saint-François, p.	Gravier—Gravel	1.35	....
	Saint-Frédéric, p.	Gravier—Gravel	0.75	0.94
	Saint-Joseph, p.	Gravier—Gravel	0.44	....
	Sqint-Jules, p.	Gravier—Gravel	0.98	1.36
	Sainte-Marie, p.	Gravier—Gravel	0.47	....
	Sainte-Marie, v.	Gravier—Gravel	0.15	....
	Saint-Martin, p.	Gravier—Gravel	0.50	....
	Saint-Philibert, p.	Gravier—Gravel	0.42	....
	St-Pierre-de-Broughton, p,	Gravier—Gravel	0.30	....
	Saint-Séverin, p.	Gravier—Gravel	0.70	....
	Saint-Théophile, p.	Gravier—Gravel	0.64	....
	St-Victor-de-Tring, p.	Gravier—Gravel	1.00	....
BEAUHARNOIS.	St-Clément, p.	Gravier—Gravel	2.56	....
	St-Louis-de-Gonzague, p. .	Gravier—Gravel	2.27	....
	Ste-Cécile, p.	Gravier—Gravel	1.92	....
	Ste-Cécile, v.	Gravier—Gravel	0.42	....
	St-Etienne, p.	Gravier—Gravel	11.00	1.83
	Nouveau-Salaberry, v.	Gravier—Gravel	1.05	....
BELLECHASSE.	Honfleur, p.	Gravier—Gravel	3.00	....
	St-Gervais, paroisse.	Gravier—Gravel	4.00	....
	St-Lazare, p.	Gravier—Gravel	3.50	0.70
	St-Damien, p.	Gravier—Gravel	0.60	....
	N.-D. Aux. de Buckland, p,	Gravier—Gravel	1.00	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction — Under con- struction
BELLECHASSE...	St-Philémon, p.....	Gravier—Gravel	0.90	....
	St-Magloire, p.....	Gravier—Gravel	1.45	....
	Ste-Sabine, p.....	Gravier—Gravel	1.30	....
	St-Cajetan d'Armagh, p...	Gravier—Gravel	1.20	....
	St-Raphael, p.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	St Nérée, p.....	Gravier—Gravel	0.75	....
BERTHIER.....	St-Damien, p.....	Gravier—Gravel	0.60	....
	St-Barthélemi, p.....	Gravier—Gravel	2.55	0.24
	St-Gabriel, p.....	Gravier—Gravel	2.01	....
	St-Norbert, p.....	Gravier—Gravel	....	1.00
	St-Ignace-de-Loyola, p....	Gravier—Gravel	0.55	....
	St-Zénon, p.....	Gravier—Gravel	3.01	....
	St-Cuthbert, p.....	Gravier—Gravel	1.90	0.32
	St-Charles-de-Mandeville, p.....	Gravier—Gravel	0.45	....
	Lavaltrie, p.....	Gravier—Gravel	3.50	2.28
BONAVENTURE. . .	St-Alexis de Matapédia, p.	Gravier—Gravel	0.62	....
	Carleton, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.00	....
	Mann, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.93	....
	St-Laurent de Matapédia, p	Gravier—Gravel	1.43	....
	Escuminac.....	Gravier—Gravel	1.40	....
	St-Jean l'Evangéliste, p....	Gravier—Gravel	1.50	....
	Maria, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.39	....
	New-Richmond, c., (t). . .	Gravier—Gravel	0.21	....
	Grand-Cascapédia.....	Gravier—Gravel	3.75	1.13
	Musseleyville.....	Gravier—Gravel	2.70	....
	St-Charles de Caplan, p...	Gravier—Gravel	3.12	....
	St-Siméon, p.....	Gravier—Gravel	0.50	....
	St-Bonaventure de Ham, p.	Gravier—Gravel	0.94	....
	New-Carlisle, v.....	Gravier—Gravel	....	0.35
	Paspébiac-Ouest.....	Gravier—Gravel	1.17	....
	Hope, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	0.35
	Shigawake.....	Gravier—Gravel	0.59	....
	Port-Daniel Est.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	Restigouche sud-est, c. (t).	Gravier—Gravel	1.00	....
BROME.....	Adamsville, v.....	Gravier—Gravel	0.19	0.28
	Bolton, Est, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.80	....
	Bolton Ouest, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.22	....
	Brome, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.96	....
	Eastman, v.....	Gravier—Gravel	0.38	....
	Farnham-Est, c, (t).....	Gravier—Gravel	1.36	....
	Farnham-Est, v.....	Gravier—Gravel	0.33	....
	Foster, v.....	Gravier—Gravel	0.29	....
	Knowlton, v.....	Gravier—Gravel	0.19	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée — Length completed	En cons- truction — Under con- struction
BROME.....	Potton, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.88	....
	Sutton, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.53	....
CHAMBLY.....	St-Bruno, p.	Gravier—Gravel	1.15	....
	Comté Chambly.....	Gravier—Gravel	1.15	....
	Chambly, p.	Gravier—Gravel	1.22	....
	Greenfield Park, v.....	Gravier—Gravel	0.23	....
	St-Basile, p.	Gravier—Gravel	1.75	....
	Longueuil, p.....	Gravier—Gravel	2.08	....
CHAMPLAIN.....	Champlain, v.....	Gravier—Gravel	0.20	....
	Champlain, p.....	Gravier—Gravel	0.88	....
	Ste-Geneviève Batiscau, p.	Gravier—Gravel	1.02	....
	St-Louis de France, p.....	Sable—Sand	1.77	....
		Glaise—Clay		
	Batiscau, p.....	Sable—Sand		
		Glaise—Clay	0.52	....
	St-Maurice, p.....	Gravier—Gravel	1.69	0.50
	St-Narcisse, p.....	Gravier—Gravel	1.23	....
	St-Narcisse, p.....	Sable—Sand		
		Glaise—Clay	1.17	....
	St-Prosper, p.....	Gravier—Gravel	2.52	....
	Almaville, v.....	Gravier—Gravel	0.38	....
	St-Stanislas, p.....	Gravier—Gravel	3.19	....
	St-Stanislas, v.....	Gravier—Gravel	0.26	....
	St-Adolphe, p.....	Gravier—Gravel	3.92	....
	St-Séverin, p.....	Gravier—Gravel	2.00	....
	St-Timothee, p.....	Gravier—Gravel	0.84	....
CHARLEVOIX.....	St-Frs.-Xavier-de-la-Petite			
	-Rivière, p.....	Gravier—Gravel	0.75	....
	St-Pierre-et-St-Paul-de-la-			
	Baie-St-Paul, p.....	Gravier—Gravel	2.40	....
	Rivière-du-Gouffre.....	Gravier—Gravel	0.75	0.25
	St-Louis-de-L'Ile-aux-Cou-			
	dres, p.....	Gravier—Gravel	2.72	....
	Les Eboulements.....	Gravier—Gravel	3.00	1.00
	St-Irénée, p.....	Gravier—Gravel	3.00	0.30
	St-Etienne-de-la-Malbaie, p	Gravier—Gravel	1.00	0.50
CHATEAUGUAY. . .	Ste-Agnès, p.....	Gravier—Gravel	2.22	....
	Pointe-au-Pic, v.....	Gravier—Gravel	1.19	....
	Ste-Philomène, p.....	Gravier—Gravel	1.55	....
	St-Urbain, p.....	Gravier—Gravel	3.77	6.04
	Ste-Martine, p.....	Gravier—Gravel	17.61	....
	Très-St-Sacrement, p.....	Gravier—Gravel	3.45	....
	Ste-Clothilde, p.....	Gravier—Gravel	0.75	....

COMTÉ — COUNTY	MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	Nature des travaux — Nature of the works	Longueur terminée — Length completed	En cons- truction — Under con- struction
CHATEAUCUAY	St-Jean-Chrysostôme, p.	Gravier—Gravel	1.80	0.22
	St-Antoine-Abbé, p.	Gravier—Gravel	2.23	....
	St-Malachie, p.	Gravier—Gravel	3.28	....
CHICOUTIMI	Anse-St-Jean, c. (t)	Gravier—Gravel	0.68	....
	Bagot, c. (t)	Gravier—Gravel	0.33	....
	Laterrière, v.	Gravier—Gravel	0.10	....
	Bagotville, v.	Gravier—Gravel	0.32	....
	Bourget, c. (t)	Gravier—Gravel	1.00	....
	Bégin, c. (t)	Gravier—Gravel	3.00	....
	Taché, c. (t)	Gravier—Gravel	1.00	....
	Jonquières, p.	Gravier—Gravel	1.00	....
COMPTON	St-Honoré, p.	Gravier—Gravel	1.00	....
	Auckland, c. (t)	Gravier—Gravel	0.27	....
	Bury, c. (t)	Gravier—Gravel	2.32	....
	Cookshire, ville	Gravier—Gravel	1.28	....
	Ditton, c. (t)	Gravier—Gravel	1.00	....
	Eaton, c. (t)	Gravier—Gravel	2.47	....
	East-Hereford	Gravier—Gravel	1.25	....
	Lingwick, c. (t)	Gravier—Gravel	0.61	....
	Newport, c. (t)	Gravier—Gravel	0.81	....
	Sawyerville, c. (t)	Gravier—Gravel	0.71	....
	St-Isidore d'Auckland	Gravier—Gravel	0.74	....
	Westbury, c. (t)	Gravier—Gravel	1.03	....
	Compton, c. (t)	Gravier—Gravel	1.33	....
DEUX MONTAGNES	Compton, v.	Gravier—Gravel	0.59	....
	Waterville v.	Gravier—Gravel	1.97	....
	St-Augustin, p.	Gravier—Gravel	2.15	....
	Saint-Benoît, p.	Gravier—Gravel	1.09	....
	Saint-Placide, pr.	Gravier—Gravel	1.58	....
	St-Joseph-du-Lac, p.	Macadam	0.37	....
	St-Joseph-du-Lac, p.	Gravier—Gravel	5.86	1.00
	St-Eustache, p.	Macadam	0.81	....
	Sainte-Monique, p.	Gravier—Gravel	5.23	....
	Saint-Canut, p.	Gravier—Gravel	3.95	....
DORCHESTER	Louis-Joliette, p.	Gravier—Gravel	1.37	....
	St-Anselme, p.	Gravier—Gravel	0.46	....
	St-Benjamin, p.	Gravier—Gravel	0.65	....
	Ste-Claire, p.	Gravier—Gravel	0.75	....
	St-Edouard-de-Frampton, p.	Gravier—Gravel	0.16	1.08
	Ste-Germaine-du-Lac Et- chemin, p.	Gravier—Gravel	0.85	....
	Ste-Hénédine, p.	Gravier—Gravel	1.23	....



Pavillon du département de la voirie à l'Exposition Canadienne Nationale de Toronto

Booth of the Roads Department at the Canadian National Exhibition, Toronto

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction — Under con- struction
DORCHESTER.....	St-Isidore, p.....	Gravier—Gravel	0.52	....
	St-Luc, p.....	Gravier—Gravel	....	1.28
	St-Malachie, p.....	Gravier—Gravel	0.66	0.33
	St-Louis-de-Gonzague, p..	Gravier—Gravel	0.65	....
	Ste-Marguerite, p.....	Gravier—Gravel	0.53	....
	St-Nazaire, p.....	Gravier—Gravel	0.43	....
	St-Odilon-de-Cranbourne, p.....	Gravier—Gravel	0.11	....
	Ste-Rose-de-Watford, p...	Gravier—Gravel	0.19	....
DRUMMOND.	Grantham, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.57	....
	St-Lucien, p.....	Gravier—Gravel	1.38	....
	L'Avenir.....	Gravier—Gravel	0.48	....
	Wickham, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.91	1.91
	N.-D.-Bon-Conseil, p.....	Gravier—Gravel	3.30	....
	Durham-Sud, p.....	Gravier—Gravel	2.74	....
	Wickham, p.....	Gravier—Gravel	2.11	....
	St-Edmond, p.....	Gravier—Gravel	0.37	....
	Wendover & Simpson....	Gravier—Gravel	2.55	....
	St-Félix de Kingsey.....	Gravier—Gravel	4.05	....
	Kingsey Falls, v.....	Gravier—Gravel	0.35	....
	Kingsey Falls, p.....	Gravier—Gravel	0.58	....
	Durham, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.15	....
	St-Eugène.....	Gravier—Gravel	1.18	....
	St-Germain de Grantham, p.....	Gravier—Gravel	0.69	....
	Wickham-Ouest, v.....	Gravier—Gravel	0.87	....
FRONTENAC.....	Chesham, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.56	....
	Courcelles, p.....	Gravier—Gravel	0.61	....
	Ditchfield & Spaulding, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.74	....
	Gayhurst, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.31	....
	Gayhurst, Sud-Est, c. (t)..	Gravier—Gravel	1.60	....
	Lambton, p.....	Gravier—Gravel	0.37	....
	Marston, c. (t).	Gravier—Gravel	0.86	....
	Marston-Sud, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.22	....
	Mégantic, v.....	Gravier—Gravel	0.49	....
	Risborough & Partie Mar- low, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.92	....
	St-Augustin-de-Woburn, p.	Gravier—Gravel	0.70	....
	Ste-Cécile-de-Whitton, p..	Gravier—Gravel	1.41	....
	St-Evariste de Forsyth, p..	Gravier—Gravel	0.55	....
	St-Gédéon, p.....	Gravier—Gravel	0.94	....
	St-Hilaire de Dorset, p....	Gravier—Gravel	1.82	....
	St-Hubert-de-Spaulding, p.	Gravier—Gravel	0.58	....
	St-Léon-de-Marston, p....	Gravier—Gravel	1.00	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction Under con- struction
FRONTENAC.....	St-Méthode-d'Adstock, p..	Gravier—Gravel	2.28	....
	St-Sébastien, p.....	Gravier—Gravel	0.74	1.58
	Whitton, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	1.58
	Winslow-Nord, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.00	....
GASPÉ.....	St-Maurice-de-l'Echourie, p.....	Gravier—Gravel	0.47	....
	Sydenham Sud, c. (t).....	Gravier—Gravel	4.24	....
	St-Maxime-de-Mont-Louis, p.....	Gravier—Gravel	7.41	....
	L'Anse-du-Cap, p.....	Gravier—Gravel	2.83	....
	Chandler, v.....	Gravier—Gravel	0.46	....
HULL.....	Lytton, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.85	0.16
	Hull-Est, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.00	....
	Messines.....	Gravier—Gravel	....	0.40
	Bouchette-Sud, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	0.80
	Hull-Sud, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	0.66
HUNTINGDON.....	St-Anicet.....	Gravier—Gravel	1.20	0.70
	Elgin, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.75	....
	Hinchinbrooke, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.39	....
	Hemmingford, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.43	....
	Havelock, c. (t).....	Gravier—Gravel	4.46	3.10
	Franklin, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.34	0.38
	Godmanchester, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.20	1.62
IBERVILLE.....	St-Alexandre, p.....	Gravier—Gravel	1.23	....
	Ste-Anne-de-Sabrevois, p..	Gravier—Gravel	0.84	....
	St-Athanase, p.....	Gravier—Gravel	....	0.50
	St-Georges Henryville, p..	Gravier—Gravel	....	1.20
	St-Grégoire-le-Grand, p..	Gravier—Gravel	0.35	1.08
	Henryville, v.....	Gravier—Gravel	....	0.15
	Ste-Brigide, p.....	Gravier—Gravel	1.67	....
ILES DE LA MADE- LEINE.	Etang-du-Nord.....	Gravier—Gravel	....	2.00
	Grande-Entrée.....	Gravier—Gravel	0.30	....
	Grosse-Isle.....	Gravier—Gravel	....	0.50
	Hâvre-Aubert.....	Gravier—Gravel	0.14	0.50
	Hâvre-aux-Maisons.....	Gravier—Gravel	....	0.75
JOLIETTE.....	St-Elisabeth, p.....	Gravier—Gravel	1.07	....
	St-Ambroise, p.....	Gravier—Gravel	0.46	2.01
	Crabtree Mills, p.....	Gravier—Gravel	2.37	....
	St-Charles-Borromée, p...	Gravier—Gravel	....	0.22
	Notre-Dame-de-Lourdes, p.	Gravier—Gravel	1.08	....
	St-Thomas, p.....	Gravier—Gravel	2.25	1.22

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En construction Under construction
JOLIETTE.....	St-Félix-de-Valois, p.	Gravier—Gravel	5.80	0.67
	St-Pierre, v.	Gravier—Gravel	1.26	....
	St-Cléophas, p.	Gravier—Gravel	....	2.30
	Ste-Béatrice, p.	Gravier—Gravel	2.04	....
	Ste-Mélanie, p.	Gravier—Gravel	2.00	....
KAMOURASKA. ...	Conseil de comté.	Gravier—Gravel	0.19	....
	St-Louis de Kamouraska, p.	Gravier—Gravel	0.09	....
	St-Pacôme, p.	Gravier—Gravel	0.09	....
	Ste-Anne de la Pocatière ..	Gravier—Gravel	1.02	....
	St Philippe de Néri, p.	Gravier—Gravel	0.39	....
	St André.	Gravier—Gravel	0.34	....
	Rivière Ouelle.	Gravier—Gravel	0.80	....
	St Bruno.	Gravier—Gravel	2.43	....
	St-Denis.	Gravier—Gravel	0.06	....
	St-Joseph, p.	Gravier—Gravel	1.29	....
	St-Elleuthère.	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Onésime, p.	Gravier—Gravel	0.64	....
	Ste-Hélène, p.	Gravier—Gravel	0.64	....
	St-Alexandre, p.	Gravier—Gravel	2.59	....
	Mont-Carmel, p.	Gravier—Gravel	4.41	....
LABELLE.....	Robertson & Pope, c. (t) ..	Gravier—Gravel	2.00	....
	Ferme-Neuve, p.	Gravier—Gravel	2.00	....
	Turgeon, c. (t)	Gravier—Gravel	1.75	0.25
	Lac St-Paul.	Gravier—Gravel	1.25	1.00
	Ferme-Neuve, v.	Gravier—Gravel	0.47	....
	Val Barrette, v.	Gravier—Gravel	0.59	....
	Campbell, c. (t)	Gravier—Gravel	0.25	....
	Labelle, v.	Gravier—Gravel	0.67	....
LAC-ST-JEAN....	Girardville,	Gravier—Gravel	0.50	0.50
	St-André, p.	Gravier—Gravel	1.80	....
	St-Michel de Mistassini, p.	Gravier—Gravel	1.76	....
	St-Eugène de Mistassini, p	Gravier—Gravel	0.64	0.76
	Péribonka, p.	Gravier—Gravel	7.03	....
	Albanel, c. (t)	Gravier—Gravel	1.93	....
	St-Méthode, p.	Gravier—Gravel	....	5.00
	Roberval, p.	Gravier—Gravel	1.15	....
	Delisle, c. (t)	Gravier—Gravel	0.90	....
	St-Thomas Dydime, p.	Gravier—Gravel	2.02	....
	Normandin, c. (t)	Gravier—Gravel	2.21	....
	Notre-Dame de la Dorée...	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Thomas d'Aquin.	Gravier—Gravel	1.16	....
	Hébertville, p.	Gravier—Gravel	1.51	....
	St-Bruno, p.	Gravier—Gravel	1.20	....
	Ste-Jeanne-d'Arc, p.	Gravier—Gravel	3.54	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En construction Under construction
LAC-ST-JEAN	St-Augustin, p.	Gravier—Gravel	4.05	....
	L'Ascension, N. S., p.	Gravier—Gravel	1.06	....
	St-Cœur de Marie, v.	Gravier—Gravel	0.29	....
LAPRAIRIE	St-Constant, p.	Gravier—Gravel	1.65	....
	Laprairie, p.	Gravier—Gravel	2.06	....
	St-Philippe, p.	Gravier—Gravel	1.59	....
	St-Mathieu, p.	Gravier—Gravel	1.56	....
	St-Jacques le Mineur.	Gravier—Gravel	0.96	....
L'ASSOMPTION	Saint-Lin, p.	Gravier—Gravel	2.50	....
	St-Joachim, p.	Gravier—Gravel	1.38	....
	Repentigny, p.	Gravier—Gravel	0.95	....
	L'Épiphanie, p.	Gravier—Gravel	4.80	....
	St-Roch de l'Âchigan, p.	Gravier—Gravel	2.34	....
	St-Roch Ouest, p.	Gravier—Gravel	1.85	....
	L'Assomption, p.	Gravier—Gravel	0.50	0.47
	St-Henri de Mascouche, p.	Gravier—Gravel	1.50	0.50
LÉVIS	St-Henri, p.	Gravier—Gravel	0.50	....
	St-Henri, v.	Gravier—Gravel	0.50	....
	St-Félix de la Rivière Boy-			
	er.	Gravier—Gravel	2.00	3.00
	St-Louis de Pintendre.	Gravier—Gravel	1.50	....
	Ville de Lévis.	Béton	2.00	....
	St-Nicolas, p.	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Nicolas-Sud.	Gravier—Gravel	2.50	....
	St-Etienne de Lauzon, p.	Gravier—Gravel	1.00	1.00
	St-Lambert, p.	Gravier—Gravel	1.70	1.00
L'ISLET	St-Jean-Chrysostôme, p.	Gravier—Gravel	1.40	....
	St-Cyrille.	Gravier—Gravel	0.60	....
	St-Aubert, p.	Gravier—Gravel	1.11	....
	St-Eugène, p.	Gravier—Gravel	1.60	....
	St-Marcel, c (t).	Gravier—Gravel	0.65	....
	St-Pamphile, p.	Gravier—Gravel	2.55	....
	Ste-Perpétue, p.	Gravier—Gravel	1.95	....
	St-Damase, c. (t).	Gravier—Gravel	2.29	....
LOTBINIÈRE	Ste-Louise, p.	Gravier—Gravel	1.39	....
	Ste-Croix, p.	Gravier—Gravel	1.50	....
	Issoudun, p.	Gravier—Gravel	1.25	....
	St-Antoine-de-Tilly, p.	Gravier—Gravel	1.25	....
	St-Edouard, p.	Gravier—Gravel	0.80	....
	St-Flavien, p.	Gravier—Gravel	0.80	....
	St-Flavien, v.	Gravier—Gravel	1.12	....
	Lotbinière, v.	Gravier—Gravel	1.01	....



MONTREAL-MONT-LAURIER
Lesage

Pavage en béton bitumineux

Bituminous concrete pavement

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction — Under con- struction
LOTBINIÈRE.....	St-Louis-de-Lotbinière, p.	Gravier—Gravel	1.15	....
	St-Jacques-de-Parisville, p.	Gravier—Gravel	1.53	....
	St-Sylvestre, p.	Gravier—Gravel	0.43	....
	St-Patrice, p.	Gravier—Gravel	1.20	....
	St-Gilles, p.	Gravier—Gravel	0.76	....
	St-Narcisse, p.	Gravier—Gravel	1.04	....
	Ste-Agathe, p.	Gravier—Gravel	0.61	....
	Villeroy, p.	Gravier—Gravel	1.02	....
	St-Apollinaire, p.	Gravier—Gravel	1.71	....
	St-Agapit, p.	Gravier—Gravel	1.91	....
	Ste-Emélie, p.	Gravier—Gravel	1.32	....
MASKINONGÉ.....	St Alexis, p.	Gravier—Gravel	1.51	1.00
	St-Antoine Riv. du Loup, p.	Gravier—Gravel	1.22	....
	Ste-Angèle de Prémont, p.	Gravier—Gravel	0.93	....
	St-Didace, p.	Sable—Sand		
		Glaise—Clay	0.72	0.50
	St-Léon, p.	Gravier—Gravel	2.12	....
	St-Léon, p.	Sable—Sand		
		Glaise—Clay	0.10	....
	St-Paulin, p.	Gravier—Gravel	1.08	....
	Hunterstown, c. (t)	Gravier—Gravel	0.08	....
	St-Ursula, p.	Gravier—Gravel	1.03	1.00
MATANE.....	Ste-Félicitée, p.	Gravier—Gravel	2.94	....
	St-Luc, p.	Gravier—Gravel	1.10	....
	N.-D. Assomption, McNi-			
	der, p.	Gravier—Gravel	0.47	....
	St-Octave de Métis, p.	Gravier—Gravel	3.03	....
	St-Octave de Métis, sud.	Gravier—Gravel	2.60	1.30
	St-Jean-Baptiste.	Gravier—Gravel	2.94	....
	Ste-Angèle de Mérici, p.	Gravier—Gravel	1.73	2.62
	Ste-Flavie, p.	Gravier—Gravel	1.42	....
	St-Jérôme, de Matane, p.	Gravier—Gravel	....	1.00
MATAPÉDIA.....	Ste-Jeanne d'Arc, p.	Gravier—Gravel	2.03	....
	St-Zénon du Lac Amqui.	Gravier—Gravel	1.37	....
	St-Léon le Grand, p.	Gravier—Gravel	2.64	....
	Saindon, v.	Gravier—Gravel	0.51	0.51
	Ste-Marie Sayabec, p.	Gravier—Gravel	0.51	....
	Val-Brillant, v.	Gravier—Gravel	0.51	....
	St-Benoît d'Amqui, v.	Gravier—Gravel	0.79	0.61
	St-Benoît d'Amqui, p.	Gravier—Gravel	0.13	0.23
	Conseil de Comté	Gravier—Gravel	1.05	0.10
	St-Edmond, p.	Gravier—Gravel	1.00	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction — Under con- struction
MÉGANTIC.....	Rivière Blanche.....	Gravier—Gravel	0.67	....
	N.-D. de Lourdes, p.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	Somerset Sud, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.54	....
	St-Pierre-Baptiste, p.....	Gravier—Gravel	0.83	....
	Ireland Nord, c (t).....	Gravier—Gravel	0.18	....
	Halifax Nord, c (t).....	Gravier—Gravel	1.36	....
	Inverness, c (t).....	Gravier—Gravel	1.33	....
	Halifax Sud Partie Ouest, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.29	....
	Halifax Sud, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.59	....
	Leeds, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.57	0.16
	St-Jacques de Leeds.....	Gravier—Gravel	1.52	0.30
	Leeds-Est, c (t).....	Gravier—Gravel	0.79	....
	Somerset Nord, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.25	....
	Ste-Anastasia de Nelson...	Gravier—Gravel	0.56	....
MISSISQUOI.....	Bedford, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	0.36
	Dunham, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.73	....
	Farnham-Ouest, c. (t)....	Gravier—Gravel	1.39	....
	Notre-D.-de-Stanbridge, p.	Gravier—Gravel	0.40	....
	St-Ignace de Stanbridge, p.	Gravier—Gravel	1.02	....
	Stanbridge Station.....	Gravier—Gravel	....	1.32
	St-Armand-Est, p.	Gravier—Gravel	0.31	....
	St-Armand-Ouest, p.....	Gravier—Gravel	0.57	....
	St-Georges-de-Clarenceville	Gravier—Gravel	1.18	....
	St-Pierre-de-Vérone, p....	Gravier—Gravel	0.46	....
	Ste-Sabine, p.....	Gravier—Gravel	0.59	....
MONTCALM.....	St-Thomas-de-Foucault, p.	Gravier—Gravel	....	1.00
	St-Calixte-de-Kilkenny, p.	Gravier—Gravel	1.53	....
	Rawdon, p.....	Gravier—Gravel	4.58	....
	Chertsey, p.....	Gravier—Gravel	....	1.20
	Ste-Julienne, p.....	Gravier—Gravel	4.01	....
	St-Jacques, p.....	Gravier—Gravel	1.56	0.51
	St-Liguori, p.....	Gravier—Gravel	5.20	3.55
	Lussier, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.80	....
MONTMAGNY.....	Chilton, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.01	1.23
	St-Pierre de la rivière du Sud, p.....	Gravier—Gravel	3.90	....
	Cap St-Ignace, p.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	N.-D. du Rosaire, p.....	Gravier—Gravel	0.80	....
	Montminy, c (t).....	Gravier—Gravel	1.10	....
	Ste-Apolline, p.....	Gravier—Gravel	3.60	4.00
	St-Fabien de Panet, p....	Gravier—Gravel	2.30	....
MONTMAGNY.....	Ste-Euphémie, p.....	Gravier—Gravel	1.50	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction — Under con- struction
MONTMAGNY.....	St-Antoine de l'Île aux Grues, p.....	Gravier—Gravel	0.50	....
MONTMORENCY...	Beaupré.....	Gravier—Gravel	1.08	0.15
	St-Féréol, p.....	Gravier—Gravel	1.60	....
NAPIERVILLE.....	St-Michel, p.....	Gravier—Gravel	0.28	....
	Napierville, v.....	Gravier—Gravel	0.18	....
	St-Cyprien de Léry, p....	Gravier—Gravel	0.76	....
	St-Remi, p.....	Gravier—Gravel	1.05	....
	St-Patrice de Sherrington, p.....	Gravier—Gravel	1.83	....
NICOLET.....	Lemieux.....	Gravier—Gravel	0.84	....
	Gentilly, p.....	Gravier—Gravel	1.20	....
	Gentilly v.....	Gravier—Gravel	0.15	....
	St-Célestin, p.....	Gravier—Gravel	....	1.20
	St-Grégoire, p.....	Gravier—Gravel	....	1.10
	Ste-Monique, p.....	Gravier—Gravel	1.05	....
	St-Sylvère, p.....	Gravier—Gravel	0.70	1.30
	St-Samuel, p.....	Gravier—Gravel	....	1.50
	Ste-Perpétue, p.....	Gravier—Gravel	0.75	....
	Ste-Brigitte des Saults....	Gravier—Gravel	....	2.25
	St-Wenceslas, p.....	Gravier—Gravel	1.37	1.00
	Bécancour, p.....	Gravier—Gravel	0.23	....
	Ste-Marie de Blandford, p.	Gravier—Gravel	0.38	....
	St-Jean-Baptiste de Nico- let, p.....	Gravier—Gravel	....	1.00
	St-Raphael d'Aston, p....	Gravier—Gravel	....	1.50
	Ste-Gertrude, p.....	Gravier—Gravel	....	1.25
PAPINEAU.....	Ange Gardien, p.....	Gravier—Gravel	0.50	....
	Angers, v.....	Gravier—Gravel	0.37	....
	Buckingham sud-est, c.;(t)	Gravier—Gravel	0.50	....
	Masson, v.....	Gravier—Gravel	0.59	....
	N.-D. de la Paix.....	Gravier—Gravel	6.00	....
	Ripon, c (t).....	Gravier—Gravel	1.75	....
	Templeton est.....	Gravier—Gravel	0.78	....
PONTIAC.....	Bristol, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.20	....
	Chichester, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.32	1.20
	Île aux Allumettes.....	Gravier—Gravel	1.20	....
	Île du Grand Calumet....	Gravier—Gravel	0.32	0.06
	Litchfield, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	0.30
	Portage du Fort, v.....	Gravier—Gravel	0.70	....
	Sheen Esher Aberdeen & Malakoff	Gravier—Gravel	0.63	....
	Thorne, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.40	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction — Under con- struction
PORTNEUF.....	Portneuf, v.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	Portneuf, p.....	Gravier—Gravel	0.80	....
	St-Alban, p.....	Gravier—Gravel	1.16	....
	St-Augustin, p.....	Gravier—Gravel	0.90	0.10
	St-Basile, p.....	Gravier—Gravel	0.20	....
	St-Casimir, p.....	Gravier—Gravel	4.40	1.00
	St-Casimir Est, v.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Léonard, p.....	Gravier—Gravel	1.20	....
	St-Raymond, v.....	Gravier—Gravel	0.53	....
	St-Raymond, p.....	Gravier—Gravel	3.10	1.00
	St-Rémi du Lac au Sable, p.....	Gravier—Gravel	1.70	....
QUÉBEC.....	St-Ubald, p.....	Gravier—Gravel	3.10	....
	Beauport, p.....	Gravier—Gravel	1.10	....
	Ancienne-Lorette, p.....	Macadam	1.15	....
	Petite-Rivière, p.....	Macadam	2.09	....
	Stoneham, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.50	1.00
	St-Ambroise, p.....	Gravier—Gravel	1.05	....
	St-Emile, p.....	Gravier—Gravel	0.70	....
	St-Gabriel-de-Valcartier- Est, p.....	Gravier—Gravel	0.30	....
	Camp de Valcartier.....	Gravier—Gravel	....	2.60
	St-Gabriel-Ouest, p.....	Gravier—Gravel	0.30	0.10
RICHELIEU.....	St-Robert, p.....	Gravier—Gravel	0.51	....
	St-Ours, p.....	Sable—Sand Glaise—Clay	2.24	....
	St-Aimé, p.....	Gravier—Gravel	1.11	....
RICHMOND.....	Asbestos, v.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	Brompton, c., (t).....	Gravier—Gravel	1.46	....
	Brompton Gore, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.69	....
	Cleveland, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.22	....
	Melbourne, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.29	....
	Shipton, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.50	....
	Stoke, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.49	....
	St-Claude, p.....	Gravier—Gravel	1.80	1.80
	St-Georges-de-Windsor, p.....	Gravier—Gravel	2.35	....
	Windsor, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.57	....
RIMOUSKI.....	N.-D. du Sacré-Cœur, p...	Gravier—Gravel	0.62	....
	St-Anaclet, p.....	Gravier—Gravel	0.58	....
	Ste-Blandine, p.....	Gravier—Gravel	0.95	....
	St-Donat, p.....	Gravier—Gravel	1.50	....
	St-Fabien, p.....	Gravier—Gravel	0.75	....
	St-Frs-X. des Hauteurs, p.....	Gravier—Gravel	0.34	....
	St-Gabriel, p.....	Gravier—Gravel	6.81	....



MONTREAL-MALONE
Ste-Philomène

Pavage en béton bitumineux

Bituminous concrete pavement

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction — Under con- struction
RIMOUSKI.....	St-Germain, p.....	Gravier—Gravel	0.60	....
	Ste-Luce, p.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Mathieu, p.....	Gravier—Gravel	0.68	....
	St-Marcellin, p.....	Gravier—Gravel	1.78	....
	St-Narcisse, p.....	Gravier—Gravel	0.81	....
	St-Valérien, p.....	Gravier—Gravel	1.22	....
ROUVILLE.....	L'Ange-Gardien, p.....	Gravier—Gravel	2.12	....
	St-Césaire, p.....	Gravier—Gravel	....	1.00
	Ste-Marie-de-Monnoir, p..	Gravier—Gravel	0.23	....
	St-Mathias, p.....	Gravier—Gravel	....	0.60
SAGUENAY.....	Baie Comeau.....	Gravier—Gravel	1.00	0.50
SHEFFORD.....	Ely Nord, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.53	....
	Ely Ouest C. (t).....	Gravier—Gravel	0.42	....
	Ely Sud, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.49	....
	Granby, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.96	....
	Lawrenceville, v.....	Gravier—Gravel	0.44	....
	Roxton Falls, c. (t).....	Gravier—Gravel	5.73	....
	Roxton Falls, v.	Gravier—Gravel	0.69	....
	Shefford, c (t).....	Gravier—Gravel	1.64	....
	Stukely Nord, c (t).....	Gravier—Gravel	0.18	....
	Stukely Sud, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.32	....
	St-Alphonse de Granby, p.	Gravier—Gravel	0.61	....
	Ste-Anne de Stukely, p....	Gravier—Gravel	0.27	....
	Ste-Cécile-de-Milton, c. (t).	Gravier—Gravel	0.73	....
	St-Joachim, p.....	Gravier—Gravel	6.31	....
	Ste-Prudentienne, p.....	Gravier—Gravel	2.48	....
	St-Valérien, c (t).....	Gravier—Gravel	0.69	....
	Valcourt, v.....	Gravier—Gravel	0.15	....
	Warden, v.....	Gravier—Gravel	0.27	....
SHERBROOKE.....	Ascot Corner, v.....	Gravier—Gravel	0.75	....
	Ascot, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.55	....
	Rock Forest, p.....	Gravier—Gravel	0.89	....
SOULANGES.....	St-Joseph de Soulanges, p.	Gravier—Gravel	5.21	....
	St-Ignace-du-Coteau-du-			
	Lac, p.....	Gravier—Gravel	1.23	....
	St-Clet, p.....	Gravier—Gravel	1.32	....
	St-Zotique, p.....	Gravier—Gravel	1.40	....
	Ste-Claire d'Assise, p.....	Gravier—Gravel	0.32	....
	St-Télesphore, p.....	Gravier—Gravel	1.75	....
STANSTEAD.....	Barford, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.66	....
	Barnston, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.40	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction — Under con- struction
STANSTEAD.	Hatley ouest, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.58	....
	Hatley, v.....	Gravier—Gravel	0.66	....
	Magog, c.....	Gravier—Gravel	1.67	....
	Stanstead, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.90	....
	Ste-Catherine-de-Hatley, p.....	Gravier—Gravel	1.33	....
	St-Mathieu de Dixville, p.....	Gravier—Gravel	1.00	....
ST-HYACINTHE. . .	La Présentation, p.....	Gravier—Gravel	3.15	....
	St-Charles, p.....	Gravier—Gravel	1.16	....
	St-Jude, p.....	Gravier—Gravel	3.00	....
	St-Damase, p.....	Gravier—Gravel	3.05	....
	Ste-Madeleine, p.....	Gravier—Gravel	1.46	....
	N.-D. de St-Hyacinthe, p.....	Gravier—Gravel	1.08	....
	St-Barnabé, p.....	Gravier—Gravel	0.08	....
	St-Joseph, v.....	Gravier—Gravel	1.14	....
ST-JEAN.	Ste-Madeleine, v.....	Gravier—Gravel	0.07	....
	N.-D.-du-Mont-Carmel, p.....	Gravier—Gravel	2.21	....
	St-Valentin, p.....	Gravier—Gravel	4.66	....
	St-Bernard-de-Lacolle, p.....	Gravier—Gravel	5.71	....
	L'Acadie, p.....	Gravier—Gravel	4.47	....
	Ste-Blaise, p.....	Gravier—Gravel	3.49	....
	St-Luc, p.....	Gravier—Gravel	0.80	....
	St-Paul-Ile-aux-Noix, p.....	Gravier—Gravel	0.57	....
ST-MAURICE.	St-Barnabé, p.....	Gravier—Gravel	0.88	....
	St-Boniface, p.....	Gravier—Gravel	1.18	....
	St-Boniface, v.....	Gravier—Gravel	0.87	....
	St-Etienne, p.....	Gravier—Gravel	2.87	....
	Charette, p.....	Gravier—Gravel	0.44	....
	St-Elie de Caxton, p.....	Gravier—Gravel	1.06	....
	St-Gerard des Laurentides, p.....	Gravier—Gravel	1.68	....
	Ste-Flore, p.....	Gravier—Gravel	1.33	....
TÉMISCAMINGUE. .	St-Mathieu, p.....	Gravier—Gravel	0.38	....
	Nédelec, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.45	1.00
	N.-D. du Nord.....	Gravier—Gravel	1.58	....
	St-Bruno de Guigues, p.....	Gravier—Gravel	2.50	1.00
	Duhamel Ouest.....	Gravier—Gravel	....	1.30
	St-Edouard, de Fabre, p.....	Gravier—Gravel	1.05	1.85
	St-Eugène de Guigues, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.90	....
	St-Isidore, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.05	0.50
TÉMISCOUATA. . .	St-Placide, p.....	Gravier—Gravel	0.50	1.00
	Begon, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.00	....
	Hocquart, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.00	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction Under con- struction
TÉMISCOUATA	N.-D. du Portage, p.	Gravier—Gravel	1.00	....
	N.-D. des Sept-Douleurs, p.	Gravier—Gravel	0.57	....
	St-Antonin, p.	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Arsène, p.	Gravier—Gravel	1.55	....
	St-Clément, p.	Gravier—Gravel	0.51	....
	St-David d'Escourt, p.	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Eloi, p.	Gravier—Gravel	0.75	....
	St-Epiphanie, p.	Gravier—Gravel	1.42	....
	St-Françoise, p.	Gravier—Gravel	0.93	....
	St-Hubert, p.	Gravier—Gravel	1.46	....
	St-J.-Bte, Ile-Verte, p.	Gravier—Gravel	1.50	....
	St-Jos. Rivière Bleue, p.	Gravier—Gravel	0.62	....
	St-Modeste, p.	Gravier—Gravel	0.71	....
	St-Paul de la Croix, p.	Gravier—Gravel	0.82	....
	Ste-Rose du Degelé, p.	Gravier—Gravel	2.01	....
	Trois-Pistoles, p.	Gravier—Gravel	1.12	....
TERREBONNE	Doncaster, c. (t).	Gravier—Gravel	1.04	....
	Salaberry et Grandison, c. (t).	Gravier—Gravel	4.79	....
	St-Joseph de Mont-Rolland, p.	Gravier—Gravel	0.79	....
	Sainte-Adèle, p.	Gravier—Gravel	0.91	....
	Saint-Jaavier, p.	Gravier—Gravel	1.03	....
	Ste-Anne des Plaines, p.	Gravier—Gravel	....	5.18
	Sainte-Thérèse, p.	Gravier—Gravel	2.16	....
	Ivry sur le Lac, p.	Gravier—Gravel	....	1.00
	Ste-Marguerite, p.	Gravier—Gravel	1.64	....
	Sainte-Agathe, p.	Gravier—Gravel	0.65	....
	Wolfe, c. (t).	Gravier—Gravel	0.54	....
	St-Jean-Baptiste de Belisle's Mills.	Gravier—Gravel	0.61	....
VAUDREUIL	St-Michel-de-Vaudreuil, p.	Gravier—Gravel	0.40	....
	Hudson, v.	Gravier—Gravel	0.22	....
	Hudson Height, v.	Gravier—Gravel	0.13	....
	St-Lazare, p.	Gravier—Gravel	1.72	....
	Ste-Marthe, p.	Gravier—Gravel	0.37	....
	Très St-Rédempteur, p.	Gravier—Gravel	0.22	....
	Ste-Madeleine de Rigaud, p.	Gravier—Gravel	0.68	....
	Pointe-Fortune, v.	Gravier—Gravel	0.40	....
VERCHÈRES	Ste-Justine, p.	Gravier—Gravel	1.64	....
	Verchères, p.	Gravier—Gravel	0.96	....
	St-Marc, p.	Gravier—Gravel	2.22	....
	Ste-Julie, p.	Gravier—Gravel	2.00	....
	Belœil, p.	Gravier—Gravel	2.39	....
	St-Amable, p.	Gravier—Gravel	1.34	....

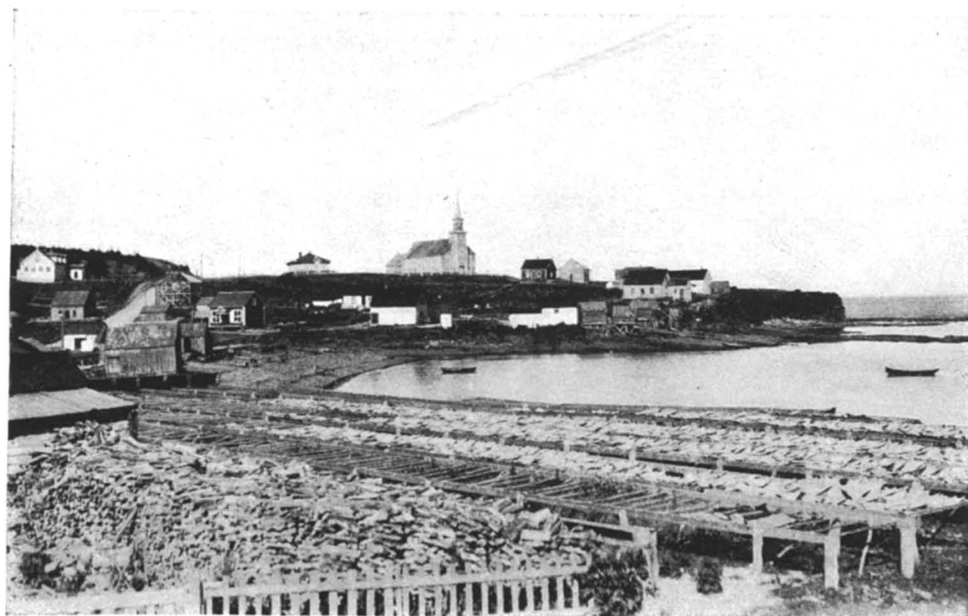
COMTÉ — COUNTY	MUNICIPALITÉ — and MUNICIPALITY	Nature des travaux — Nature of the works	Longueur terminée — Length completed	En cons- truction — Under con- struction
WOLFE.....	Beaulac, v.....	Gravier—Gravel	0.66	.....
	Bishop's Crossing, v.....	Gravier—Gravel	0.12	.....
	Disraeli, p.....	Gravier—Gravel	1.10	0.40
	Garthby, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.11	.....
	Ham-Nord, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.00	.....
	Ham-Sud-Ouest, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.90	0.06
	N.-D. de Lourdes Ham, p.....	Gravier—Gravel	0.46	.....
	St-Camille, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.47	.....
	St-Jacques-le-Majeur, p.....	Gravier—Gravel	0.54	0.13
	St-Joseph de-Ham-Sud, p.....	Gravier—Gravel	0.36	.....
	St-Fortunat-de-Wolfestown p.....	Gravier—Gravel	0.70	.....
	Stratford, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.30	.....
	St-Raymond de Pennaford, p.....	Gravier—Gravel	0.61	.....
	Weedon, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.81	.....
	Wotton, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.61	.....
	Wottonville, v.....	Gravier—Gravel	0.31	.....
	Wolfestown, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.31	0.20
YAMASKA.....	La Visitation, p.....	Gravier—Gravel	0.12	.....
	St-Antoine-de-La-Baie, p.....	Gravier—Gravel	0.76	.....
	St-Bonaventure, p.....	Gravier—Gravel	0.08	.....
	St-Gérard, p.....	Gravier—Gravel	.....	1.56
	St-Guillaume, p.....	Gravier—Gravel	3.40	.....
	St-Guillaume, v.....	Gravier—Gravel	0.11	.....
	St-Joachim, p.....	Gravier—Gravel	1.70	.....
	St-Thomas de Pierreville, p.....	Gravier—Gravel	1.00	.....
	St-Zéphirin, p.....	Gravier—Gravel	1.79	.....



TOUR DE LA GASPÉSIE

AROUND GASPÉ PENINSULA

Mont-St-Pierre



TOUR DE LA GASPÉSIE

AROUND GASPÉ PENINSULA

Cloridorme

SOMMAIRE PAR COMTÉ

SUMMARY PER COUNTY

COMTÉ COUNTY	Longueurs en milles Lengths in miles	
	Longueur terminée Length completed	Longueur en construction Length under construction
Abitibi.....	12.30	8.12
Argenteuil.....	.....	21.47
Arthabaska.....	17.16	17.03
Bagot.....	20.49	.....
Beauce.....	16.71	2.37
Beauharnois.....	19.22	1.83
Bellechasse.....	18.70	0.70
Berthier.....	14.57	3.84
Bonaventure.....	22.25	1.83
Brome.....	8.13	0.28
Chambly.....	7.65	.....
Champlain.....	21.59	0.50
Charlevoix.....	17.03	2.05
Châteauguay.....	34.48	6.26
Chicoutimi.....	8.43	.....
Compton.....	16.38	.....
Deux-Montagnes.....	21.04	1.00
Dorchester.....	8.56	2.69
Drummond.....	23.39	1.91
Frontenac.....	21.70	1.58
Gaspé.....	15.61	.....
Hull.....	1.85	2.02
Huntingdon.....	10.77	5.80
Iberville.....	4.09	2.93
Iles de la Madeleine.....	0.44	3.75
Joliette.....	18.33	6.42
Kamouraska.....	15.98	.....
Labelle.....	8.98	1.25
Lac St-Jean.....	33.95	6.26
Laprairie.....	7.82	.....
L'Assomption.....	15.82	0.97
Lévis.....	14.10	5.00
L'Islet.....	12.14	.....
Lotbinière.....	20.41	.....
Maskinongé.....	8.81	2.50
Matane.....	16.23	4.92
Matapédia.....	10.54	1.45
Mégantic.....	11.48	0.46
Missisquoi.....	6.65	2.68
Montcalm.....	22.69	6.49
Montmagny.....	14.70	4.00
Montmorency.....	2.68	0.15
Napierville.....	4.10	.....
Nicolet.....	6.67	12.10

COMTÉ — COUNTY	Longueur terminée — Length completed	Longueur en construction — Length under construction
Papineau.....	10.49	....
Pontiac.....	5.77	1.56
Portneuf.....	19.09	2.10
Québec.....	8.19	3.70
Richelieu.....	3.87	....
Richmond.....	13.37	....
Rimouski.....	17.64	....
Rouville.....	2.35	1.60
Saguenay.....	1.00	0.50
Shefford.....	23.91	....
Sherbrooke.....	5.19	....
Soulanges.....	11.23	....
St-Hyacinthe.....	14.19	....
St-Jean.....	21.91	....
Stanstead.....	8.20	....
St-Jean.....	0.66	....
St-Maurice.....	11.32	....
Témiscamingue.....	11.03	6.65
Témiscouata.....	20.97	....
Terrebonne.....	14.16	6.18
Vaudreuil.....	5.78	....
Verchères.....	8.92	....
Wolfe.....	12.37	0.79
Yamaska.....	8.96	1.56
Total.....	875.19 { milles miles	168.25 { milles miles

SOMMAIRE PAR GENRE DE
PAVAGESUMMARY PER TYPE OF
PAVEMENT

Longueurs en milles	Length in miles	
Gravier—Gravel.....	862.72	167.75
Macadam.....	4.05	....
Sable et Glaise—Sand-Clay.....	6.42	0.50
Béton—Concrete.....	2.00	....
Total.....	875.19 { milles miles	168.25 { milles miles

CHAPITRE XII

CONSTRUCTION DES CHEMINS MUNICIPAUX SANS SUBVEN- TIONS DU GOUVERNEMENT

Liste des travaux de construction faits
en 1930 sans subvention du gouver-
nement

p = paroisse; v = village; c = canton

Les longueurs sont en milles

CHAPTER XII

CONSTRUCTION OF MUNICIPAL ROADS WITHOUT SUBSIDIES FROM THE GOVERNMENT

List of construction works done in 1930
without subsidy from the govern-
ment

p = parish; v = village; t = township

The lengths are in miles

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur construite Length improved
BAGOT.....	St-Nazaire, p.....	Gravier—Gravel	1.92
	St-Ephrem, p.....	Gravier—Gravel	1.43
	St-Liboire, p.....	Gravier—Gravel	3.92
	St-Simon, p.....	Gravier—Gravel	1.30
	Ste-Rosalie, p.....	Gravier—Gravel	3.70
	Ste-Pie, p.....	Gravier—Gravel	5.72
	Ste-Hélène, p.....	Gravier—Gravel	0.93
BEAUCE.....	Aubert-Gallion.....	Gravier—Gravel	2.11
	St-Elzéar, p.....	Gravier—Gravel	1.10
	St-Ephrem-de-Tring.....	Gravier—Gravel	0.35
	St-Joseph, p.....	Gravier—Gravel	0.46
	Sainte-Marie, p.....	Gravier—Gravel	0.15
	Sainte-Marie, v.....	Gravier—Gravel	0.73
	Saint-Martin, p.....	Gravier—Gravel	0.50
	St-Victor-de-Tring, p.....	Gravier—Gravel	0.12
BONAVENTURE	Restigouche, Sud-Est, c (t).....	Gravier—Gravel	0.75
CHAMPLAIN.....	Fairmont, v.....	Gravier—Gravel	0.35
	Mont-Carmel, p.....	Gravier—Gravel	0.75
	St-Tite, p.....	Sable—Sand— Glaise—Clay	1.51
CHARLEVOIX.....	Riv -du-Gouffre.....	Gravier—Gravel	0.10
	St-Hilarion, p.....	Gravier—Gravel	0.10
	Ste-Etienne-de-la-Malbaie, p. . .	Gravier—Gravel	1.00
COMPTON.....	East-Angus, ville (town).....	Gravier—Gravel	0.70
DEUX-MONTAGNES	Annonciation d'Oka, P N	Gravier—Gravel	3.00

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur construite — Length improved
DORCHESTER	Louis-Joliette, p.	Gravier—Gravel	0.36
	St-Anselme, p.	Gravier—Gravel	0.59
	St-Benjamin, p.	Gravier—Gravel	2.40
	St-Bernard, p.	Gravier—Gravel	3.06
	Ste-Germaine, p.	Gravier—Gravel	0.65
	Ste-Hénédine, p.	Gravier—Gravel	0.39
	St-Isidore, p.	Gravier—Gravel	0.66
	Ste-Justine, p.	Gravier—Gravel	1.01
	St-Luc, p.	Gravier—Gravel	0.63
	St-Malachie, p.	Gravier—Gravel	0.11
	St-Louis-de-Gonzague	Gravier—Gravel	0.81
	Ste-Marguerite, p.	Gravier—Gravel	0.08
	Ste-Rose-de-Watford, p.	Gravier—Gravel	1.00
FRONTENAC	Ditchfield and Spaulding, c (t)	Gravier—Gravel	0.51
HULL	Hull Est, c (t)	Gravier—Gravel	0.51
IBERVILLE	St-Alexandre, p.	Gravier—Gravel	0.30
	Ste-Anne-de-Sabrevois	Gravier—Gravel	0.16
	Ste-Brigide, p.	Gravier—Gravel	3.59
LAC ST-JEAN	St-Félicien, p.	Gravier—Gravel	0.86
	St-Cœur-de-Marie, v.	Gravier—Gravel	0.01
LAPRAIRIE	St-Philippe, p.	Gravier—Gravel	1.54
L'ASSOMPTION	St-Gérard-de-Magella, p.	Gravier—Gravel	2.42
	L'Épiphanie, v.	Gravier—Gravel	0.13
LOTBINIÈRE	Ste-Croix, p.	Gravier—Gravel	2.40
	Issoudun, p.	Gravier—Gravel	3.52
	St-Ant-de-Tilly, p.	Gravier—Gravel	2.53
	St-Edouard, p.	Gravier—Gravel	0.81
	St-Louis-de-Lotbinière, p.	Gravier—Gravel	0.74
	St-Agapitville, v.	Gravier—Gravel	0.10
	St-Jacques-Parisville, p.	Gravier—Gravel	0.98
	St-Gilles, p.	Gravier—Gravel	1.80
	St-Narcisse, p.	Gravier—Gravel	1.32
	Ste-Agathe, p.	Gravier—Gravel	2.06
	St-Agapit, p.	Gravier—Gravel	1.08
	St-Apollinaire, p.	Gravier—Gravel	8.80
	Ste-Émélie, p.	Gravier—Gravel	2.90
MÉGANTIC	Ste-Anastasie-Nelson	Gravier—Gravel	0.14
	Somerset Sud	Gravier—Gravel	0.34



MONTREAL-ST. ALBANS

Ste-Anne-de-Sabrevois

Pavage en béton bitumineux

Bituminous concrete pavement

COMTÉ — COUNTY	MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	Nature des travaux — Nature of the Works	Longueur construite — Length improved
MISSISQUOI	Cowansville, v.....	Gravier—Gravel	0.41
	Farnham-Ouest, c (t).....	Gravier—Gravel	13.07
	Notre-Dame Stanbridge, p.....	Gravier—Gravel	6.21
	St-Armand Est, p.....	Gravier—Gravel	1.76
	St-Pierre-de-Vérone, p.....	Gravier—Gravel	4.81
	Ste-Sabine, p.....	Gravier—Gravel	10.62
NICOLET.....	St-Sylvère, p.....	Gravier—Gravel	0.26
	Ste-Monique, p.....	Gravier—Gravel	0.67
	Ste-Gertrude, p.....	Gravier—Gravel	0.50
PAPINEAU.....	Buckingham, ville (city).....	Gravier—Gravel	0.57
	C. T. P. B. V. M. Plaisance, p....	Gravier—Gravel	1.15
	Templeton, ouest.....	Gravier—Gravel	2.15
PONTIAC.....	Bristol c (t).....	Gravier—Gravel	2.00
	Chichester, c (t).....	Gravier—Gravel	0.45
	Quyon, v.....	Gravier—Gravel	0.65
	Bristol, c (t).....	Gravier—Gravel	1.40
PORTNEUF.....	Neuville, v.....	Gravier—Gravel	0.42
	St-Casimir, v.....	Macadam	0.85
	St-Casimir, v.....	Gravier—Gravel	0.20
QUÉBEC.....	Ancienne-Lorette, p.....	Gravier—Gravel	0.50
	N -Dame-des-Laurentides, p	Gravier—Gravel	0.25
RICHMOND.....	Brompton Gore, c (t).....	Gravier—Gravel	0.60
	St-Georges-de-Windsor, c (t) ...	Gravier—Gravel	1.52
RIMOUSKI.....	N -Dame-du-Sacré-Cœur, p.....	Gravier—Gravel	1.00
	St-Anaclet, p.....	Gravier—Gravel	1.90
	Ste-Blandine, p.....	Gravier—Gravel	1.00
	St Donat, p.....	Gravier—Gravel	0.50
	St-Mathieu, p.....	Gravier—Gravel	1.00
	St-Valérien, p.....	Gravier—Gravel	1.50
ROUVILLE.....	L'Ange-Gardien, p.....	Gravier—Gravel	11.19
	St-Hilaire, p.....	Gravier—Gravel	1.10
	Ste-Marie-de-Monnoir, p	Gravier—Gravel	0.23
	St-Mathias, p.....	Gravier—Gravel	1.53
	St-Jean-Baptiste, p.....	Gravier—Gravel	5.38
	St-Paul Abbotsford, p.....	Gravier—Gravel	0.17
SHERBROOKE.....	Ascot corner.....	Gravier—Gravel	0.95
SOULANGES.....	St-Télesphore, p.....	Gravier—Gravel	4.41

COMTÉ — COUNTY	MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	Nature des travaux — Nature of the works	Longueur construite — Length improved
TÉMISCOUATA....	Bégon, c (t).....	Gravier—Gravel	1.50
	Hocquart, c (t).....	Gravier—Gravel	1.00
	St-Epiphanie, p.....	Gravier—Gravel	2.00
	Ste-Françoise, p.....	Gravier—Gravel	0.50
	St-Hubert, p.....	Gravier—Gravel	1.00
	St-J -Bte, Ile Verte, p.....	Gravier—Gravel	0.50
	St-Arsène, p.....	Gravier—Graver	2.00
TERREBONNE....	Ste-Agathe, p.....	Gravier—Gravel	0.92
	Doncaster, c (t).....	Gravier—Gravel	2.81
	Bréboeuf, p.....	Gravier—Gravel	2.64

SOMMAIRE PAR COMTÉ

SUMMARY PER COUNTY

Longueurs en milles

Lengths in miles

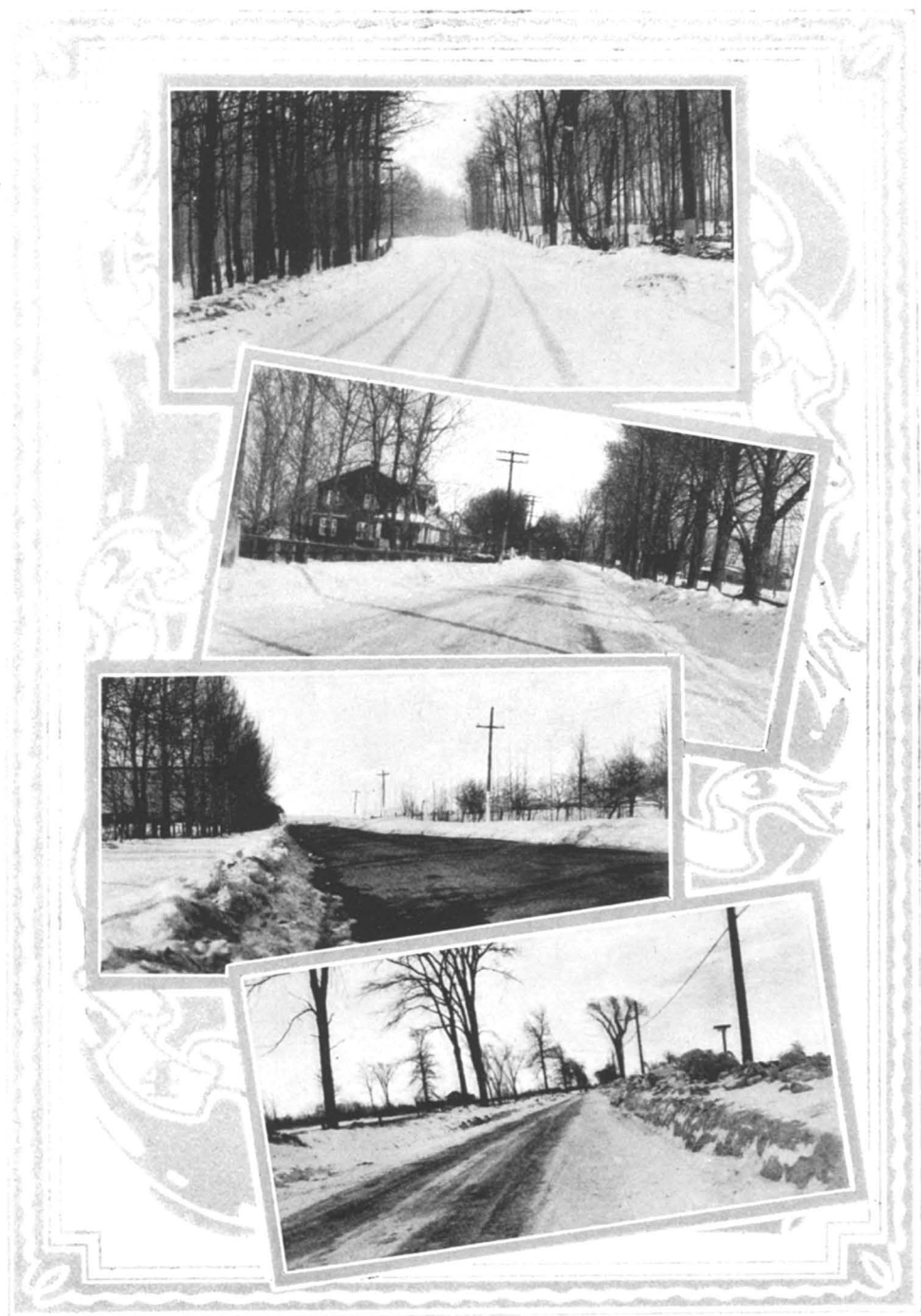
COMTÉ
—
COUNTY

Longueur
construite
—
Length
improved

BAGOT.....	18.92
BEAUCE.....	5.52
BONAVENTURE.....	0.75
CHAMPLAIN.....	2.61
CHARLEVOIX.....	1.47
CHICOUTIMI.....	8.43
COMPTON.....	0.70
DEUX-MONTAGNES.....	3.00
DORCHESTER.....	11.75
FRONTENAC.....	0.51
HULL.....	0.51
IBERVILLE.....	4.15
LAC ST-JEAN.....	0.87
LAPRAIRIE.....	1.54
L'ASSOMPTION.....	2.55
LOTBINIÈRE.....	29.84
MÉGANTIC.....	0.48
MISSISQUOI.....	36.88
NICOLET.....	1.43
PAPINEAU.....	3.87
PONTIAC.....	4.50
PORTNEUF.....	1.47
QUÉBEC.....	0.75
RICHMOND.....	2.12
RIMOUSKI.....	6.90
ROUVILLE.....	19.60
SHERBROOKE.....	0.95
SOULANGES.....	4.41
ST-HYACINTHE.....	14.19
ST-JEAN.....	21.25
TÉMISCOUATA.....	8.50
TERREBONNE.....	6.37

Total.....	183.12	{milles miles
------------	--------	------------------

SOMMAIRE PAR GENRE DE PAVAGE	SUMMARY PER TYPE OF PAVEMENT
Longueur en milles	Length in miles
Gravier—Gravel.....	180.56
Sable & Glaise—Sand-Clay.....	1.51
Macadam.....	0.85
TOTAL.....	183.12
	$\left\{ \begin{array}{l} \text{milles} \\ \text{miles} \end{array} \right.$



ENTRETIEN D'HIVER

Fin février 1930: 1. Cartierville; 2. Montréal-Nord; 3. Beaconsfield; 4. St-Luc

WINTER MAINTENANCE

Late February, 1930: 1. Cartierville; 2. Montréal-Nord; 3. Beaconsfield; 4. St. Luc

CHAPITRE XIII

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 XIII

IMPROVEMENT ON EARTH ROADS

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

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

The lengths are in miles

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Longueur améliorée Length improved
ARTHABASKA...	Ste-Clothilde-de-Horton.....	1.40
	St-Albert-de-Warwick.....	3.00
	Ste-Elizabeth.....	0.25
	St-Norbert, p.....	0.80
	St-Valère, p.....	1.10
	Chester-Nord (North).....	0.30
MATANE.....	Chester-Est (East).....	1.40
	St-Luc, p.....	1.00
	N.-D.-de-l'Assomption-de-McNider, p.....	0.22
	St-Jérôme-de-Matane, p.....	1.00
MATAPÉDIA.....	St-Antoine-de-Padoue, p.....	1.61
	St-Damase, p.....	0.43
	Ste-Marie-de-Sayabec, p.....	6.45
PAPINEAU.....	Templeton-Nord-North.....	1.74
PORTNEUF.....	Bois, c. (t) (Rivière à Pierre, p).....	2.18
	Pont-Rouge, v.....	0.38
	St-Casimir, p.....	0.50
	St-Thuribe, p.....	1.07
	St-Ubal, p.....	1.50
QUÉBEC.....	Ste-Catherine, p.....	0.21
	Charlesbourg-Est-East, p.....	0.70
LONGUEUR TOTALE AMÉLIORÉE.....		27.24
TOTAL LENGTH IMPROVED		{ milles miles

CHAPITRE XIV

PONTS ET PONCEAUX

Liste des ponts et ponceaux construits
en 1930 moyennant des subventions
spéciales.

p = paroisse; v = village; c = canton

Les dimensions sont indiquées
en pieds

CHAPTER XIV

BRIDGES AND CULVERTS

List of bridges and culverts built dur-
ing 1930 with special subsidies.

= 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	4' x 2' x 24'
	Ste-Elizabeth-de-Warwick.		
	p.....	Bois—Wood	4' x 2' x 24'
BELLECHASSE.	Saint-Michel, p.....	Béton—Concrete	7' x 5' x 20'
	Saint-Vallier, p.....	Bois—Wood	5' x 4' x 24'
	St-Raphael, p.....	(2) Béton—Concrete	4' x 3' x 18'
	Saint-Damien, p.....	Béton—Concrete	10' x 6' x 24'
	Honfleur, p.....	Béton—Concrete	6' x 4' x 20'
BERTHIER.....	St-Michel-des-Saints, p...	Bois—Wood	15' x 3' x 22'
	St-Michel-des-Saints, p...	Bois—Wood	15' x 4' x 23'
	St-Michel-des-Saints, p...	Bois—Wood	14' x 2' x 24'
	St-Michel-des-Saints, p...	Bois—Wood	10' x 4' x 23'
	St-Michel-des-Saints, p...	Bois—Wood	9' x 3' x 22'
	St-Michel-des-Saints, p...	Bois—Wood	14' x 4' x 22'
	St-Michel-des-Saints, p...	Bois—Wood	9' x 4 1/2' x 21'
	St-Michel-des-Saints, p...	Bois—Wood	2' x 2' x 20'
	St-Michel-des-Saints, p...	Bois—Wood	2 1/2' x 1 1/2' x 21'
	St-Michel-des-Saints, p...	Bois—Wood	2 1/2' x 1 1/2' x 20'
	St-Michel-des-Saints, p...	Bois—Wood	2 1/2' x 1 1/2' x 22'
	St-Michel-des-Saints, p...	Bois—Wood	2 1/2' x 1 1/2' x 21'
	St-Michel-des-Saints, p...	Bois—Wood	2 1/2' x 1 1/2' x 23'
	Berthier, p.....	Tuyau, tôle—Iron pipe	1 " x 36'
	Berthier, p.....	Tuyau, tôle—Iron pipe	18" x 26'
	Berthier, p.....	Tuyau, tôle—Iron pipe	30" x 32'
	St-Zénon, p.....	Bois—Wood	2' x 2 1/2' x 29'
	St-Zénon, p.....	Bois—Wood	15" x 15" x 28'
	St-Zénon, p.....	Bois—Wood	2' x 2' x 18'
	St-Zénon, p.....	Bois—Wood	1 1/2' x 2' x 22'
	St-Zénon, p.....	Bois—Wood	3' x 3' x 24'
	St-Zénon, p.....	Bois—Wood	2 1/2' x 2' x 23'
	St-Zénon, p.....	Bois—Wood	2' x 2' x 22'
	St-Zénon, p.....	Bois—Wood	3' x 3' x 22'

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature du pont Nature of the bridge	Portée, hauteur et largeur Span, Height and Width
BERTHIER	St-Zénon, p.	Bois—Wood	1'½ x 1½' x 22'
	St-Zénon, p.	Bois—Wood	2½' x 2' x 22'
	St-Zénon, p.	Bois—Wood	1½' x 1½' x 23'
	St-Zénon, p.	Bois—Wood	1½' x 2' x 20'
	St-Zénon, p.	Bois—Wood	2' x 2' x 21'
	St-Zénon, p.	Bois—Wood	3' x 2½' x 24'
	St-Zénon, p.	Bois—Wood	2' x 2' x 20'
	St-Zénon, p.	Bois—Wood	5' x 3' x 18'
	St-Zénon, p.	Bois—Wood	1½' x 1½' x 23'
	St-Zénon, p.	Bois—Wood	6½' x 5' x 17'
	St-Zénon, p.	Bois—Wood	2' x 2' x 26'
	St-Zénon, p.	Bois—Wood	12' x 4' x 22'
	St-Zénon, p.	Bois—Wood	1½' x 1½' x 24'
	St-Zénon, p.	Bois—Wood	6½' x 4' x 23'
	St-Zénon, p.	Bois—Wood	2½' x 2½' x 30'
	St-Zénon, p.	Bois—Wood	4' x 3' x 23'
	St-Zénon, p.	Bois—Wood	11' x 3½' x 23'
	St-Zénon, p.	Bois—Wood	2' x 3' x 23'
CHICOUTIMI	Larouche, p.	(2) Bois—Wood	3' x 4' x 22'
	Jonquière, p.	(2) Bois—Wood	2' x 3' x 26'
	Jonquière, p.	Bois—Wood	4' x 6' x 28'
	Chicoutimi, c. (t)	Bois—Wood	3' x 3' x 45'
	Chicoutimi, c. (t)	(5) Bois—Wood	2' x 3' x 24'
	Chicoutimi, c. (t)	Bois—Wood	4' x 6' x 28'
	Saguenayville, p.	(5) Bois—Wood	2' x 2' x 22'
	Saguenayville, p.	Bois—Wood	3' x 4' x 24'
	Laterrière, p.	Bois—Wood	6' x 8' x 30'
	Laterrière, p.	(2) Bois—Wood	38' x 3' x 28'
	Laterrière, p.	(2) Bois—Wood	3' x 4' x 28'
	Laterrière, p.	Bois—Wood	4' x 5' x 28'
	Bagot, c. (t), Div. N. O. p.	(5) Bois—Wood	3' x 4' x 40'
	Bagot, c. (t), Div. N. O., p.	(5) Bois—Wood	2' x 6' x 26'
	Grande-Baie, p.	(2) Bois—Wood	2' x 2' x 24'
	Tremblay, c. (t)	(2) Bois—Wood	2' x 3' x 26'
	St-Ambroise, p.	(3) Bois—Wood	2' x 2' x 26'
	Bourget, c. (t)	Bois—Wood	5' x 6' x 90'
	Labrecque, c. (t)	Bois—Wood	3' x 3' x 24'
	Taché, c. (t)	(2) Bois—Wood	2' x 3' x 24'
COMPTON.	Eaton, c. (t)	Bois—Wood	17' x 15' x 26'
DORCHESTER	Ste-Claire, p.	Bois—Wood	19' x 10' x 18'
DEUX-MONTA- GNES	St-Hermas, p.	Béton—Concrete	5' x 4' x 30'

COMTÉ — COUNTY	MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	Nature du pont — Nature of the bridge	Portée, hauteur et largeur — Span, Height and Width
GASPÉ.....	Newport.....	Bois—Wood	20' x 8' x 30'
	Douglstown, est.....	Quai pour approches —Wharf for ap- proaches	135' x 8' x 25'
HUNTINGDON...	Havelock, c. (t).....	Béton—Concrete	15' x 6' x 30'
	Ste-Barbe, p.....	Béton—Concrete	15' x 5' x 30'
JACQUES-CAR- TIER.....	Senneville, v.....	Béton—Concrete	15' x 15'
JOLIETTE.....	St-Paul, p.....	(6) Tuyau, tôle—Iron pipe	15'' x 30'
	N.-Dame-de-Lourdes.....	Tuyau, tôle—Iron pipe	36'' x 26'
	St-Alphonse, p.....	Bois—Wood	6' x 8' x 26'
	St-Alphonse, p.....	Bois—Wood	3' x 3' x 25'
	St-Alphonse, p.....	Bois—Wood	2' x 3' x 26'
KAMOURASKA..	Kamouraska.....	Approc. pont en fer —Iron bridge ap- proaches	160' x 24' x 20'
LAC ST-JEAN...	Hébertville, p. (Rte).....	Bois—Wood	3' x 3' x 26'
	Hébertville station, (Rte).....	Bois—Wood	3' x 3' x 26'
	Alma, p. (Rte).....	Bois—Wood	4' x 4' x 26'
	Alma, p. (Rte).....	Bois—Wood	3' x 3' x 63'
	Délisle, c. (t) (Rte).....	Bois—Wood	3' x 3' x 26'
	Péribonka, p. (Rte).....	(4) Bois—Wood	2' x 3' x 26'
	Ste-Jeanne-d'Arc, (Rte).....	(5) Bois—Wood	3' x 3' x 26'
	Ste-Jeanne-d'Arc, (Rte).....	Bois—Wood	6' x 3' x 26'
	St-Michel-de-Mistassini, p.....	(2) Bois—Wood	4' x 3' x 26'
	St-Michel-de-Mistassini, p.....	Bois—Wood	3' x 3' x 26'
	Albanel, c. (t).....	Bois—Wood	4' x 4' x 26'
	Albanel, c. (t).....	Bois—Wood	18' x 12' x 28'
	Normandin, c. (t).....	Bois—Wood	2' x 2' x 26'
	St-Prime, p. (Rte).....	(3) Bois—Wood	3' x 3' x 26'
	Roberval, p. (Rte).....	Tuyau—Pipe	16'' x 16'
	Roberval, p. (Rte).....	(2) Tuyau—Pipe	18'' x 26'
	Roberval, p. (Rte).....	Tuyau—Pipe	21'' x 26'
	Chambord, p. (Rte).....	Bois—Wood	3' x 3' x 36'
	Chambord, p. (Rte).....	Bois—Wood	2' x 2' x 26'
	St-Jérôme, v.....	(2) Bois—Wood	2' x 2' x 28'
	St-Jérôme, p.....	(2) Bois—Wood	4' x 4' x 32'
	Ste-Croix, p.....	(3) Bois—Wood	3' x 3' x 26'
	Hébertville, p.....	(2) Bois—Wood	6' x 4' x 26'
	Hébertville, p.....	(8) Bois—Wood	3' x 3' x 26'
	Hébertville, v.....	Bois—Wood	2' x 3' x 30'



MONTREAL-MALONE
Ste-Philomène, village

Pavage en béton bitumineux

Bituminous concrete pavement

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature du pont Nature of the bridge	Portée, hauteur et largeur Span, Height and Width
LAC ST-JEAN.	St-Bruno, p. (4)	Bois—Wood	2' x 3' x 26'
	St-Bruno, p.	Bois—Wood	2' x 3' x 60'
	St-Joseph d'Alma, p.	Bois—Wood	16' x 12' x 28'
	Délisle, c. (t) (2)	Bois—Wood	3' x 3' x 26'
	St-Gédéon, p.	Tuyau—Pipe	25'' x 26'
	St-Gédéon, v.	Bois—Wood	6' x 5' x 26'
	L'Ascension N. S., p. (3)	Bois—Wood	3' x 3' x 26'
	Péribonka, p. (4)	Bois—Wood	3' x 3' x 26'
	St-Augustin, p. (5)	Bois—Wood	3' x 3' x 26'
	St-Eugène-de Mistassini, p.	Bois—Wood	3' x 3' x 26'
	Albanel, c. (t) (3)	Bois—Wood	3' x 3' x 26'
	Normandin, c. (t)	Tuyau—Pipe	44'' x 28'
	Normandin, c. (t) (6)	Bois—Wood	3' x 3' x 26'
	St-Félicien, p. (3)	Bois—Wood	3' x 3' x 26'
	St-Thomas Dydime, p. (2)	Bois—Wood	3' x 3' x 26'
	Girardville, c. (t) (3)	Bois—Wood	3' x 3' x 26'
	St-Prime, p. (3)	Bois—Wood	4' x 4' x 26'
	Ste-Hedwidge, p.	Bois—Wood	8' x 19' x 22'
	St-Thomas d'Aquin, p. (2)	Bois—Wood	3' x 3' x 26'
LAPRAIRIE.	St-Mathieu, p.	Béton—Concrete	16' x 6' x 24'
	Laprairie, p.	Béton—Concrete	16' x 8' x 22'
L'ASSOMPTION.	L'Assomption, p.	Béton—Concrete	5' x 5' x 35'
	St-Roch-de-l'Achigan, p.	Bois—Wood	15' x 9' x 26'
	St-Henri-de-Mascouche, p.	Béton—Concrete	10' x 6' x 26'
LAVAL.	Conseil de Comté.	Béton—Concrete	24'' x 24''
	Conseil de Comté.	Béton—Concrete	30' x 12''
	Pointe-aux-Trembles, Vil- le (city)	Béton—Concrete.	42' x 12''
	Pointe-aux-Trembles, vil- le (city)	Béton—Concrete	42' x 12''
	Ste-Dorothée, p.	Béton—Concrete	36' x 18''
	Pointe-aux-Trembles, vil- le (city)	Béton—Concrete	42' x 18''
MASKINONGÉ..	St-Joseph de Maskinongé.	Béton—Concrete	10' x 11' x 20'
	St-Joseph de Maskinongé.	Tuyau, tôle—Iron pipe	24'' x 32'
MÉGANTIC.	Notre-Dame de Lourdes, p.	Bois—Wood	10' x 11' x 22'
MONTCALM. ...	Rawdon, p.	Tuyau, tôle—Iron pipe	40'' x 34'
	St-Esprit, p.	Bois—Wood	4½' x 9' x 23'
	Chilton, p.	Bois—Wood	13' x 4½' x 24'

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature du pont Nature of the bridge	Portée, hauteur et largeur Span, Height and Width
	Chilton, p.....	Bois—Wood	12' x 4' x 24'
	Chilton, p.....	Bois—Wood	3' x 15' x 25'
	Chilton, p.....	Bois—Wood	2' x 2' x 27'
	Chilton, p.....	Bois—Wood	2½' x 2½' x 27'
	Wexford, c. (t).....	Bois—Wood	15' x 5' x 22'
	Chertsey, p.....	Bois—Wood	2' x 2' x 24'
	Chartsey, p.....	Bois—Wood	2' x 1' x 18'
	Chartsey, p.....	Bois—Wood	2' x 1' x 18'
	Kilkeney, c. (t).....	Bois—Wood	8'' x 8'' x 17'
NAPIERVILLE...	St-Cyprien-de-Léry, p....	Béton—Concrete	4' x 4' x 24'
NICOLET.....	Gentilly, p.....	Béton—Concrete	10' x 11' x 24'
	Ste-Perpétue, p.....	Bois—Wood	3' x 2½' x 28'
PAPINEAU.....	Villeneuve, c. (t).....	Bois—Wood	124' x 38' x 144'
	Villeneuve, c. (t).....	Bois—Wood	95' x 19'
	Bigelow-wells-Blake.....	Bois—Wood	168' x 38' x 192'
	Papineauville, v.....	Béton—Concrete	14' x 14' x 32'
PONTIAC.....	Litchfield, c. (t).....	Bois—Wood	8' x 4' x 32'
RICHELIEU....	St-Roch, p.....	Tuyau—Pipe	48' x 5'
	St-Marcel, p.....	Béton—Concrete	10' x 7' x 28'
	St-Louis, p.....	Tuyau—Pipe	3½' x 60'
REMUSKI.....	Ste-Blandine, p.....	Bois—Wood	16' x 6' x 24'
	St-Donat, p.....	Tuyau—Pipe	6' x 54'
ROUVILLE.....	St-Césaire, p.....	Béton—Concrete	8' x 8' x 32'
SHEFFORD.....	Roxton Falls, c. (t).....	Bois—Wood	18' x 6' x 22'
	St-Valérien, c. (t).....	Bois—Wood	14' c 16' x 22'
SOULANGES. . .	St-Clet, p.....	Tuyau béton—Concrete	30'' x 24'
	St-Ignace-du-Côteau-du-		
	Lac, p.....	Tuyau béton—Concrete	18'' x 24'
	St-Zotique, p.....	Tuyau béton—Concrete	36'' x 30'
	St-Zotique, p.....	Béton—Concrete	8' x 4' x 40'
	St-Zotique, p.....	Béton—Concrete	10' x 5' x 40'
	St-Zotique, p.....	Béton—Concrete	19' 6'' x 5' x 40'
	St-Télesphore, p.....	Tuyau béton—Concrete	18'' x 45'
	St-Joseph-de-Soulanges, p	Bois—Wood	4' 6'' x 3' 6'' x 17' 9''
ST-HYACINTHE	N.-D. de St-Hyacinthe, p.	Bois—Wood	12' x 15' x 24'
	St-Denis, p.....	Bois—Wood	10' x 8' x 26'
	St-Judes, p.....	Béton armé—Concrete	15' x 12' x 10'
	St-Thomas d'Aquin, p . .	Tuyau—Pipe	5' x 30' Jauge 10
	La Présentation, p.....	Tuyau—Pipe	5' x 32' Jauge 10

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature du pont Nature of the bridge	Portée, hauteur et largeur Span, Height and Width
TÉMISCAMINGUE			
	Notre-Dame du Nord. . .	Bois—Wood	60' x 60'
TERREBONNE. . .	St-Jean-Bte Belisle's Mills	Béton—Concrete	15' x 10' x 26'
	St-Louis-de- Terrebonne. .	Tuyau, tôle—Iron pipe	48" x 45'
	St-Modeste, p.	Bois—Wood	8' x 8' x 24'
	St-Georges de Cacouna, p.	Bois—Wood	12' x 8' x 24'
	St-Jean Bte de l'Île Verte, p.	Bois—Wood	14' x 14' x 24'
	St-Paul de la Croix, p. . .	Bois—Wood	15' x 7' x 24'
VAUDREUIL. . .	St-Michel de-Vaudreuil, p.	Béton—Concrete	4' x 4' x 30'
	St-Michel-de-Vaudreuil, p.	Béton—Concrete	4' x 5' x 30'
	St-Michel-de-Vaudreuil, p.	Tuyau—Concrete	36" x 36'
	St-Michel-de-Vaudreuil, p.	Tuyau—Concrete	36' x 18"
	St-Michel-de-Vaudreuil, p.	Tuyau—Concrete	42" x 24"
	Como, p.	Béton—Concrete	7' x 7' x 30'
	Ste-Madeleine-de-Rigaud, p.	(2) Tuyau béton—Concrete	15" x 24'
	Ste-Madeleine-de-Rigaud, p.	Tuyau béton—Concrete	18" x 24'
	Très St-Rédempteur, p. . .	Tuyau béton—Concrete	18" x 24'
YAMASKA.	St-Pie De Guire, p.	Bois—Wood	6' x 6' x 20'
	St-Pie De Guire, p.	Bois—Wood	4' x 7' x 20'
	St-Pie De Guire, p.	Tuyau béton—Concrete	4' dia x 24'
	Notre-Dame-de-Pierreville, p.	Bois—Wood	6' x 6½' en biais
	Notre-Dame-de-Pierreville, p.	Bois—Wood	4' x 4' x 24'

NOMBRE TOTAL de ponts et
ponceaux construits en 1930. 289

TOTAL NUMBER of bridges and
culverts built during 1930. 289

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

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

CHAPITRE XV

EMBELLISSEMENT

PLANTATION D'ARBRES D'ORNEMENT

Liste des municipalités dans les limites
desquelles il a été planté des arbres
en 1930.

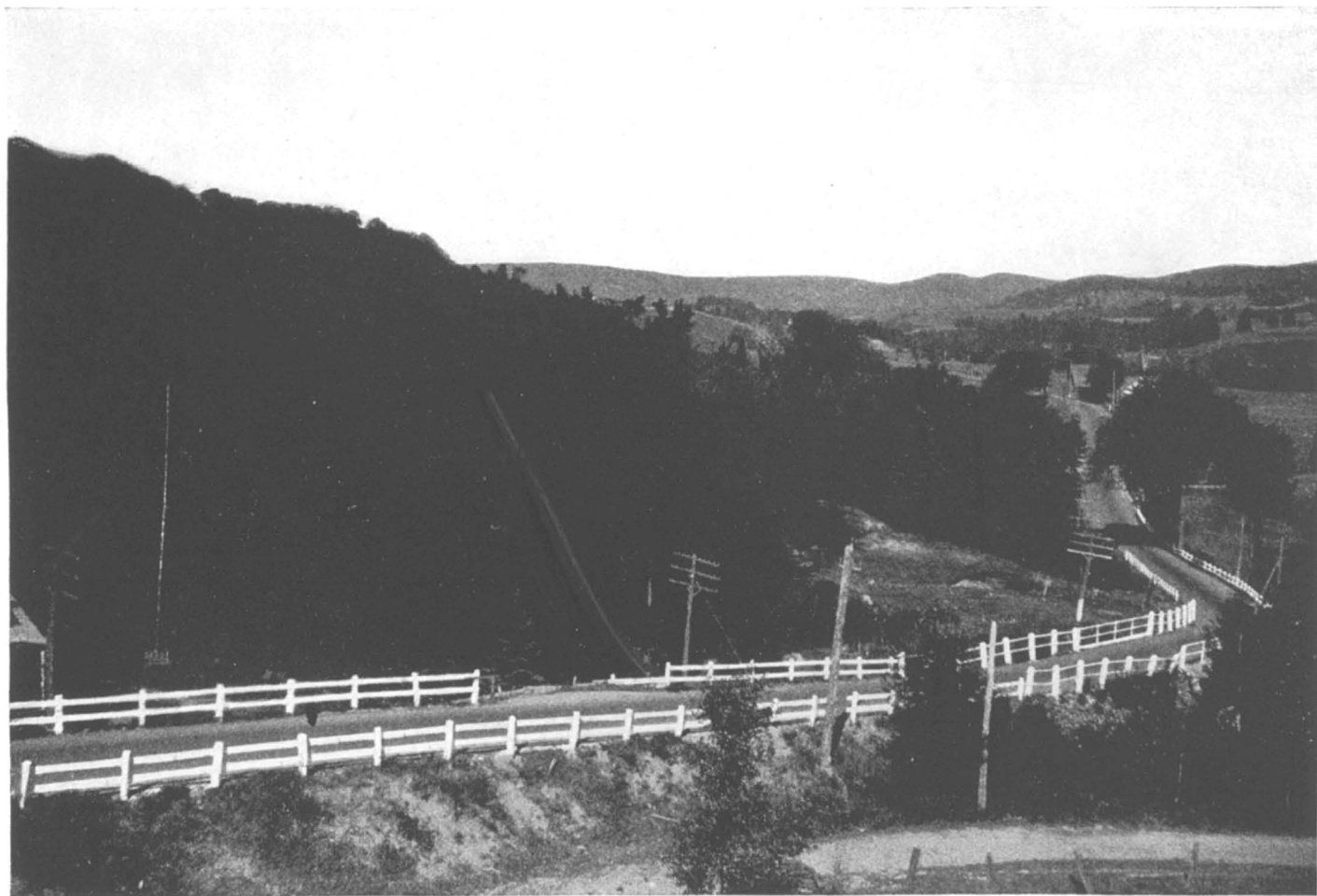
CHAPTER XV

EMBELLISHMENT

PLANTING OF ORNAMENTAL TREES

List of municipalities where trees have
been planted in 1930.

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés Number of trees planted	
			Par le département By the Département	Par les propriétaires By the rate-payers
MONTREAL-SHERBROOKE-THETFORD-MINES-QUEBEC				
ROUVILLE.....	St-Césaire, p.....	Peuplier—Poplar...	25	
SHERBROOKE.....	Petit-Lac-Magog, v.....	Peuplier—Poplar...	7	
BEAUCE.....	St-Frédéric, p.....	Ormes—Elm.....	20	
QUÉBEC.....	Sillery, p.....	Peuplier—Poplar...	6	
EDMUNDSTON-RIVIÈRE-DU-LOUP-QUÉBEC-MONTREAL-TORONTO				
L'ISLET.....	L'Islet.....	Peuplier—Poplar...	31	
		Saule—Willow.....	31	
KAMOURASKA....	St-Paschal.....	Peuplier—Poplar...	79	
		Pommier—Apple tree.....	4	
	Rivière-Ouelle.....	Peuplier—Poplar...	18	
MONTMAGNY.....	Berthier, p.....	Peuplier—Poplar...	24	46
		Pommier—Apple tree.....	12	...
		Bouleau—White Birch.....		2
	Montmagny.....	Peuplier—Poplar...		125
	Cap St-Ignace.....	Peuplier—Poplar...		30
PORTNEUF.....	Grondines, v.....	Peuplier—Poplar...	15	
	Cap-Santé, p.....	Ormes—Elm.....	50	



MONTRÉAL-MONT-LAURIER

Pavage en béton bitumineux construit entre
Shawbridge et Piedmont en 1928

Bituminous concrete pavement laid in 1928 be-
tween Shawbridge and Piedmont

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés. Number of trees planted	
			Par le département By the Department	Par les proprié- taires By the rate- payers
EDMUNDSTON-RIVIÈRE-DU-LOUP-QUÉBEC-MONTRÉAL- TORONTO—(Suite—Con.)				
CHAMPLAIN.....	Ste-Anne-de-la-Pérade	Peuplier—Poplar...	.....	336
	Batiscan, p.	Peuplier—Poplar...	.....	140
	Champlain, p.	Peuplier—Poplar...	.....	50
ST-MAURICE.	Trois-Rivières, v.	Peuplier—Poplar...	.....	15
	Pointe-du-Lac, p.	Erables—Maples. ....	.....	152
MASKINONGÉ....	Louiseville.....	Peuplier—Poplar...	.....	140
	Louiseville.....	Erable—Maple.....	.....	120
	Louiseville.....	Ormes—Elms.....	.....	114
	Maskinongé.....	Erable—Maple.....	.....	30
	Maskinongé, p.	Ormes—Elms.....	.....	30
	Maskinongé, p.	Peuplier—Poplar...	.....	30
BERTHIER.....	St-Barthélemy, p.	Peuplier—Poplar...	.....	10
	St-Barthélemy, p.	Erables—Maples. ....	.....	10
	St-Barthélemy, p.	Cormier—Mountain Ash.....	.....	10
L'ASSOMPTION....	L'Assomption, p.	Peuplier—Poplar...	.....	25
LÉVIS-FORT-COVINGTON				
YAMASKA.....	Pierreville, v.	Peuplier—Poplar...	.....	316
	Pierreville, v.	Cypres—Cypress....	.....	200
VERCHÈRES.	Varennas.....	Peuplier—Poplar...	.....	100
	Contrecoeur.....	Peuplier—Poplar...	.....	145
LAPRAIRIE.....	Laprairie, p.	Erable—Maple.....	.....	50
	Laprairie, p.	Peuplier—Poplar...	.....	50
HUNTINGDON....	St-Anicet.....	Peuplier—Poplar...	.....	25
MONTRÉAL-MALONE				
CHATEAUGUAY... .	Ste-Martine.....	Peuplier—Poplar...	.....	15
LÉVIS-SHERBROOKE via RICHMOND				
LOTBINIÈRE.....	St-Octave-de-Dosquet.....	Peuplier—Poplar...	.....	12

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés Number of trees planted	
			Par le département By the Département	Par les propriétaires By the rate-payers
BOULEVARD PERRON				
MATANE.....	Ste-Flavie, p.....	Peuplier—Poplar...	....	72
	Mont-Joli, v.....	Peuplier—Poplar...	....	66
	Mont-Joli, v.....	Pin—Pine.....	....	18
	Mont-Joli, v.....	Erable—Maple.....	....	6
	Mont-Joli, v.....	Acacia-Gum-tree... ..	....	6
	N.-D.-Ass. McNider, p.....	Peuplier—Poplar...	....	114
	N.-D.-Ass. McNider, p.....	Erable—Maple.....	....	5
	St-Jérôme-de-Matane, p.....	Peuplier—Poplar...	....	25
	Ste-Félicité, p.....	Peuplier—Poplar A..	....	550
Ste-Félicité, p.....	Erable—Maple.....	....	50	
MATAPÉDIA.....	Ste-Marie-de-Sayabec, p.....	Peuplier—Poplar...	....	12
	Ste-Florence, p.....	Peuplier—Poplar...	....	24
BONAVENTURE....	St-Laurent-de-Matapédia, c..	Peuplier—Poplar...	....	36
	New-Richmond, c.....	Peuplier—Poplar...	....	77
	New-Carlisle, v.....	Erable—Maple.....	1,600	....
	New-Carlisle, v.....	Pin—Pine.....	....	75
	New-Carlisle, v.....	Peuplier—Poplar...	....	45
	Maria, c (t).....	Peuplier—Poplar...	....	87
GASPÉ.....	Ste-Anne-des-Monts.....	Peuplier—Poplar...	....	80
	Ste-Anne-des-Monts.	Saules—Willow.....	....	50
	Cloridorme.....	Peuplier—Poplar...	....	50
	Fox & Sydenham Nord.....	Peuplier—Poplar...	....	10
	Grande-Rivière.....	Peuplier—Poplar...	....	223
	Chandler.....	Peuplier—Poplar...	....	25
	Chandler.....	Erable—Maple.....	....	25
	York, c (t).....	Peuplier—Poplar...	....	100
MONTREAL-ST-ALBANS				
MISSISQUOI.....	St-Armand, Ouest, West.....	Erable—Maple.....	299	....
	St-Armand, Ouest, West.....	Peuplier—Poplar...	299	....
	St-Pierre-de-Vérone.....	Erable—Maple.....	455	....
	St-Pierre-de-Vérone.....	Peuplier—Poplar...	455	24
	St-Pierre-de-Vérone.....	Pommier—Apple tree.....	3	....
	St-Pierre-de-Vérone.....	Epinette—Spruce...	52	....
MONTREAL-HULL-AYLMER-PEMBROKE				
DEUX-MONTAGNES.	St Hermas, p.....	Peuplier—Poplar...	....	30

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés — Number of trees planted —	
			Par le département — By the Department — ment	Par les propriétaires — By the rate- payers

MONTREAL-HULL-AYLMER-PEMBROKE—(Suite-Con.)

PAPINEAU.....Masson, v.....Peuplier—Poplar... .. 24

EDOUARD VII

NAPIERVILLE.....St-Cyprien-de-Léry.....Peuplier—Poplar... .. 35

RIVIÈRE-DU-LOUP-STE-FLAVIE

MATANE.....Ste-Flavie, p.....Peuplier—Poplar... .. 67

MONTREAL-MONT LAURIER

TERREBONNE.....Shawbridge, v.....Erable—Maple..... 36
Shawbridge, v.....Peuplier—Poplar... .. 50
St-Janvier, p.....Peuplier—Poplar... .. 50

LABELLE.....Nominingue, v.....Peuplier—Poplar... .. 100

ROUGEMONT-ST-HYACINTHE-DRUMMONVILLE-TROIS-RIVIÈRES

ROUVILLE.....Rougemont, v.....Pommier—Apple
tree..... 68
Rougemont, p.....Pommier—Apple
tree..... 94

BAGOT.....St-Hughes, p.....Peuplier—Poplar... .. 36
St-Rosalie.....Peuplier—Poplar... .. 388
Erable—Maple..... 6
Epinette—Spruce... .. 5
Pin—Pine..... 3
Sapin—Fir tree..... 2
Bouleau—White
Birch..... 2

MONTREAL-ROUSE'S POINT via ST-JEAN

LAPRAIRIE.....St-Luc.....Tremble—Aspen.... .. 8

ST-JEAN.....St-Paul-de-l'Ile-aux-Noix...Peuplier—Poplar... .. 25

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés Number of trees planted	
			Par le département By the Department	Par les proprié- taires By the rate- payers
QUÉBEC-CHICOUTIMI-TOUR DU LAC ST-JEAN-QUÉBEC				
QUÉBEC.....	St-Louis-de-Courville, p.	Peuplier—Poplar.	97	
	St-Louis-de-Courville, v.	Orme—Elm.	20	
	N.-D.-des-Laurentides, p. . . .	Orme—Elm.	35	
	Charlesbourg, v.	Orme—Elm.	25	
	Beauport, ville (town).....	Orme—Elm.	6	
MONTMORENCY..	St-Jean-de-Boischatel, v.	Peuplier—Poplar.	93	
	St-Jean-de-Boischatel, v.	Pommier—Apple tree.	10	
	Ste-Anne-de-Baupré, v.	Peuplier—Poplar.	70	
	Ste-Anne-de-Baupré, v.	Pin—Pine.	100	
	Beaupré.....	Peuplier—Poplar.	30	
	Beaupré.....	Cèdres—Cedar.	25	
	St-Joachim.....	Peuplier—Poplar.	20	
CHARLEVOIX....	St-Pierre et St-Paul de la Baie St-Paul, p.	Peuplier—Poplar.	72	
	Baie St-Paul, v.	Orme—Elm.	200	
	Baie St-Paul, p.	Peuplier—Poplar.	300	
	Rivière-du-Gouffre.....	Orme—Elm.	140	
	Rivière-du-Go iffre.....	Erable—Maple.	80	
	St-Hilarion, p.	Orme—Elm.	120	
	St-Hilarion, p.	Peuplier—Poplar.	130	
	St-Hilarion, p.	Erable—Maple.	50	
	Ste-Agnès, p.	Peuplier—Poplar.	100	
	Ste-Agnès, p.	Erable—Maple.	20	
	St-Etienne-de-la-Malbaie, p. .	Peuplier—Poplar.	50	
	St-Etienne-de-la-Malbaie, p..	Orme—Elm.	50	
	St-Etienne-de-la-Malbaie, p. .	Erable—Maple.	20	
	Cap-à-l'Aigle, v.	Orme—Elm.	144	
	Cap-à-l'Aigle, v.	Peuplier—Poplar.	54	
	Cap-à-l'Aigle, v.	Erable—Maple.	4	
	Cap-à-l'Aigle, v.	Pin—Pine.	4	
	St-Fidèle, p.	Orme—Elm.	10	
	St-Fidèle, p.	Erable—Maple.	10	
	St-Fidèle, p.	Peuplier—Poplar.	50	
	St-Siméon, v.	Peuplier—Poplar.	50	
CHICOUTIMI.	Grande-Baie, v.	Peuplier—Poplar.	50	
	Grande-Baie, v.	Erable—Maple.	50	
	Port-Alfred.	Merisier—Birch.	75	
	Port-Alfred.	Hêtre—Beech.	25	



Entretien d'hiver; entre Chicoutimi et Jonquière;
mi-février 1930

Winter maintenance; between Chicoutimi and
Jonquière; mid-February, 1930



Entretien d'hiver; Laprairie, route 14; fin de
février 1930

Winter maintenance; Laprairie, Highway 14; late
February, 1930

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés. Number of trees planted	
			Par le département By the Department	Par les proprié- taires By the rate- payers
QUÉBEC-CHICOUTIMI-TOUR DU LAC ST-JEAN-QUÉBEC—(Suite—Con.)				
CHICOUTIMI....	Bagotville.....	Erable—Maple.....	....	50
	Bagotville.....	Tremble—Aspen....	....	50
MONTRÉAL-OTTAWA via POINTE-FORTUNE				
VAUDREUIL	St-Michel-de-Vaudreuil, p....	Pommier—Apple tree.....	....	24
TROIS-RIVIÈRES-LA TUQUE				
CHAMPLAIN.....	Mont-Carmel, p.....	Peuplier—Poplar...	....	146
	Ste-Flore, p.....	Erable—Maple.....	....	52
	Ste-Flore, p.....	Erable—Maple.....	....	52
	St -Flore, p.....	Orme—Elm.....	....	52
	Ste-Flore, p.....	Peuplier—Poplar...	....	52
SOREL-IBERVILLE				
ROUVILLE.....	Richelieu.....	Peuplier—Poplar...	....	25
	Richelieu.....	Pommier—Apple. tree.....	....	6
LÉVIS-JACKMAN				
BEAUCE.....	Ste-Marie, v.....	Peuplier—Poplar...	....	25
ST-JEAN-PORT-JOLI-ST-PAMPHILE-ST-CAMILLE				
L'ISLET.....	Tourville.....	Peuplier—Poplar...	....	50
	Tourville.....	Erable—Maple.....	....	50
ST-VALLIER-ST-CAMILLE-ST-GEORGES-LAC MÉGANTIC				
BELLECHASSE....	St-Cajetan d'Armagh.....	Peuplier—Poplar...	....	8
DORCHESTER.....	Ste-Justine, p.....	Peuplier—Poplar...	....	100
	Aubert-Gallion.....	Peuplier—Poplar...	....	9
	Aubert-Gallion.....	Pommier—Apple tree.....	....	3
	St-Martin.....	Peuplier—Poplar...	....	20

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés Number of trees planted	
			Par le département By the Département	Par les propriétaires By the rate-payers
BEAUMONT-ST-PHILÉMON				
BELLECHASSE....	St-Charles, v.....	Peuplier—Poplar...	....	6
WATERLOO-HUNTINGDON via LACOLLE				
BROME.....	Knowlton, v.....	Peuplier—Poplar...	....	50
MONTREAL-ST-HYACINTHE-RICHMOND				
CHAMBLY.....	St-Basile.....	Peuplier—Poplar...	....	12
BAGOT.....	Upton, v.....	Peuplier—Poplar...	....	200
	St-Liboire, p.....	Peuplier—Poplar...	....	18
TROIS-RIVIÈRES-WOBURN				
FRONTENAC.....	Mégantic, ville (Town).....	Erable—Maple.....	....	50
	Mégantic, ville (Town).....	Peuplier—Poplar...	....	50
BEAUHARNOIS-ST-JEAN				
LAPRAIRIE.....	St-Isidore.....	Peuplier—Poplar...	....	66
NAPIERVILLE.....	St-Rémi, v.....	Peuplier—Poplar...	....	15
	St-Edouard.....	Peuplier—Poplar...	....	150
	Sherrington.....	Peuplier—Poplar...	....	140
	Sherrington.....	Erable—Maple.....	....	20
	Sherrington.....	Pommier—Apple tree.....	....	20
	St-Cyprien-de-Léry.....	Peuplier—Poplar...	....	60
ST-JEAN.....	L'Acadie.....	Peuplier—Poplar...	....	36
TOUR DE L'ILE-JÉSUS				
LAVAL.....	Ste-Dorothée, p.....	Peuplier—Poplar...	....	48
	Ste-Rose, p.....	Peuplier—Poplar...	....	12
WATERLOO-NEWPORT				
BROME.....	Potton, c. (t).....	Peuplier—Poplar...	926	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés Number of trees planted	
			Par le département By the Department	Par les propriétaires By the rate-payers
LOUISEVILLE-ST-ALEXIS				
MASKINONGÉ.....	St-Léon, p.....	Érable—Maple.....	113	
	St-Léon, p.....	Orme—Elm.....	113	
	St-Léon, p.....	Peuplier—Poplar...	113	
	St-Paulin, p.....	Érable—Maple.....	99	
	St-Paulin, p.....	Ormes—Elm.....	99	
	St-Paulin, p.....	Peuplier—Poplar...	100	
	St-Alexis-des-Monts, p.	Érable—Maple.....	217	
	St-Alexis-des-Monts, p.	Ormes—Elm.....	217	
	St-Alexis-des-Monts, p.	Peuplier—Poplar...	219	
ST-ROCH-CHAMBLY-ST-JEAN				
VERCHÈRES.	St-Antoine.....	Peuplier—Poplar...	24	
	St-Marc.....	Peuplier—Poplar...	36	
L'ASSOMPTION-JOLIETTE				
JOLIETTE.....	St-Paul, p.	Peuplier—Poplar...	253	
	St-Paul, p.	Pommier—Apple tree.....	24	
	St-Paul, p.	Prunier—Canada Plum.....	2	
	St-Paul, p.	Tilleuls—Bass-Wood	2	
	St-Paul, p.	Érable—Maple.....	2	
	St-Paul, p.	Orme—Elm.....	50	
LAPRAIRIE-HEMMINGFORD				
LAPRAIRIE.....	Laprairie, p.....	Peuplier—Poplar...	35	
	St-Mathieu.....	Peuplier—Poplar...	396	
NAPIERVILLE.....	St-Edouard.....	Peuplier—Poplar...	282	
	St-Edouard.....	Orme—Elm.....	6	
	St-Patrice-de-Sherrington....	Peuplier—Poplar...	140	
	St-Patrice-de-Sherrington....	Érable—Maple.....	25	
TOTAL.....			4,620	11,624
GRAND TOTAL.....			16,244	

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés Number of trees planted	
			Par le département By the Department	Par les propriétaires By the rate-payers
CHEMINS SECONDAIRES				
SECONDARY HIGHWAYS				
BEAUCE.	L'Enfant-Jésus, v.	Erable—Maple.		12
BEAUHARNOIS.	Ste-Cécile, p.	Peuplier—Poplar.		60
BELLECHASSE.	St-Lazare, p.	Peuplier—Poplar.	12	
	La Durantaye, p.	Peuplier—Poplar.	50	
CHAMPLAIN.	St-Jean-Baptiste-de-Grand-Mère	Peuplier—Poplar.		50
	St-Narcisse, p.	Peuplier—Poplar.		119
CHARLEVOIX.	Les Eboulements	Peuplier—Poplar.		363
	Les Eboulements.	Erable—Maple.		137
	Rivière-du-Gouffre.	Orme—Elm.		60
	La Malbaie, v.	Erable—Maple.		140
	La Malbaie, v.	Orme—Elm.		190
	La Malbaie, v.	Peuplier—Poplar.		175
CHICOUTIMI.	Port Alfred	Peuplier—Poplar.	50	
	Port Alfred	Orme—Elm.	50	
	Bagotville.	Peuplier—Poplar.	50	
	Bagotville.	Erable—Maple.	50	
IBERVILLE.	St-Alexandre, p.	Peuplier—Poplar.		21
	St-Alexandre, p.	Erable—Maple.		15
	St-Athanase, p.	Erable—Maple.		210
	St-Athanase, p.	Orme—Elm.		150
	St-Grégoire.	Pommier—Apple tree		24
	St-Grégoire.	Peuplier—Poplar.		36
	St-Sébastien.	Peuplier—Poplar.		16
ILES-DE-LA-MA-DELEINE.	Hâvre-aux-Maisons.	Peuplier—Poplar.		400
LAPRAIRIE.	Laprairie, p.	Peuplier—Poplar.		75
	St-Mathieu.	Peuplier—Poplar.		70



MONTREAL-QUEBEC
St-Augustin

Pavage en béton bitumineux construit en 1924

Bituminous concrete pavement laid in 1924

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés Number of trees planted	
			Par le département By the Département	Par les propriétaires By the rate-payers
LAPRAIRIE.....	St-Constant.....	Peuplier—Poplar...	....	25
	St-Constant.....	Erable—Maple.....	....	25
	St-Isidore.....	Peuplier—Poplar...	....	68
	St-Philippe.....	Peuplier—Poplar...	....	20
LÉVIS.....	Lauzon, ville (town).....	Peuplier—Poplar...	....	60
	Lauzon, ville (town).....	Erable—Maple.....	....	12
	Bienville.....	Peuplier—Poplar...	....	4
	St-Romuald.....	Orme—Elm.....	....	50
MONTMAGNY.....	St-François, p.....	Peuplier—Poplar...	72	....
	Cap St-Ignace, p.....	Peuplier—Poplar...	12	....
	St-Juste-de-Bretenières.....	Erable—Maple.....	12	....
MONTMORENCY ..	St-Pierre, I. O., p.....	Peuplier—Poplar...	....	70
	St-Joachim.....	Peuplier—Poplar...	....	86
NAPIERVILLE.....	St-Edouard.....	Peuplier—Poplar...	....	178
	St-Michel.....	Peuplier—Poplar...	....	45
	St-Patrice-de-Sherrington...	Peuplier—Poplar...	....	90
	St-Cyprien-de-Léry.....	Peuplier—Poplar...	....	18
QUÉBEC.....	Ancienne-Lorette, p.....	Pommier—Apple tree.....	....	5
	Ancienne-Lorette, p.....	Prunier—Plum tree.	....	2
	Montmorency, v.....	Peuplier—Poplar...	....	50
	Petite-Rivière, p.....	Peuplier—Poplar...	....	24
	St-Louis-de-Courville, v....	Peuplier—Poplar...	....	8
RIMOUSKI.....	Ste-Cécile-du-Bic, v.....	Peuplier—Poplar...	....	48
	St-Simon, p.....	Peuplier—Poplar...	....	24
	St-Simon, p.....	Erable—Maple.....	....	24
	Pointe-au-Père, p.....	Pin—Pine.....	....	25
	Pointe-au-Père, p.....	Peuplier—Poplar...	....	40
	St-Germain, p.....	Peuplier—Poplar...	....	24
	Ste-Luce, p.....	Peuplier—Poplar...	....	50
	Luceville, v.....	Erable—Maple.....	....	100
	Luceville, v.....	Peuplier—Poplar...	....	130
ROUVILLE.....	St-Paul-d'Abbotsford.....	Peuplier—Poplar...	....	100
	N.-D.-du-Bonsecours.....	Peuplier—Poplar...	....	25

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés Number of trees planted	
			Par le département By the Department	Par les propriétaires rate- payers
ST-JEAN.....	St-Blaise.....	Peuplier—Poplar...	....	147
	St-Jean, ville (town).....	Erable—Maple.....	....	20
	St-Jean, ville (town).....	Epinette—Spruce...	....	36
TERREBONNE.....	St-Janvier, p.....	Peuplier—Poplar...	....	400
VERCHÈRES.	Ste-Théodosie.....	Peuplier—Poplar...	....	7
YAMASKA.....	N.-D.-de-Pierre-ville.....	Peuplier—Poplar...	30	....
TOTAL.....			388	4,363
GRAND TOTAL.....				4,751

SOMMAIRE—SUMMARY

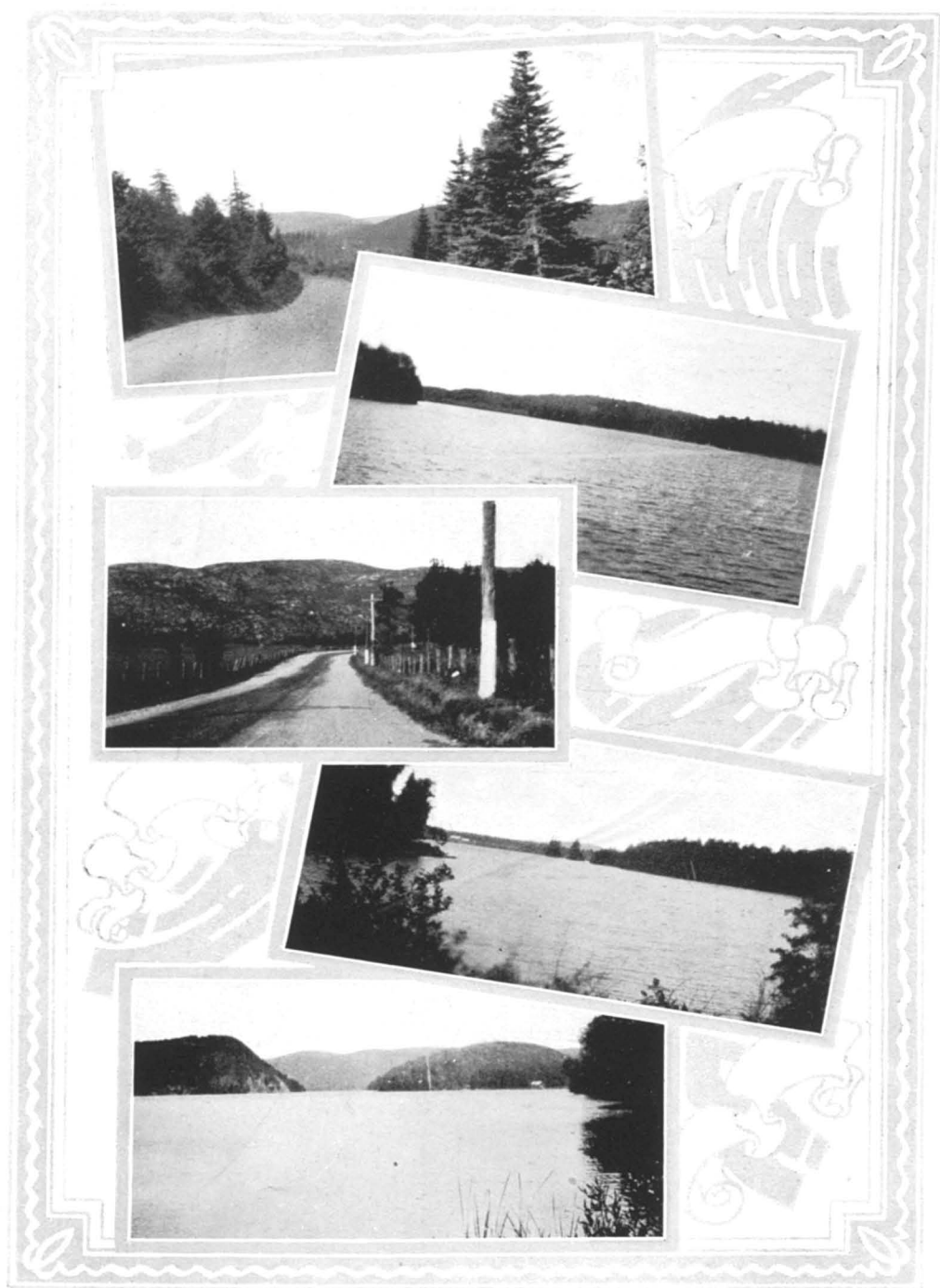
Nombre d'arbres plantés par le département	}	5,008
Quantity of trees planted by the Department		
Nombre d'arbres plantés par les particuliers	}	15,987
Quantity of trees planted by the rate payers		
TOTAL.....		20,995

SOMMAIRE DES DIFFÉRENTES VARIÉTÉS D'ARBRES PLANTÉS DEPUIS 1922

SUMMARY OF THE VARIOUS KINDS OF TREES PLANTED SINCE 1922

VARIÉTÉ KIND OF TREES	Année—Year								
	1922-23	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	Total
Erable—Maple.....	1,496	3,060	1,264	3,059	12,908	8,408	7,240	4,513	41,948
Peuplier—Poplar.....	1,382	7,524	4,957	6,895	21,719	18,896	29,051	13,307	103,732
Orme—Elm.....	150	5,161	3,216	2,112	4,037	3,612	4,611	2,001	24,900
Tilleul—Bass-Wood.....	.....	348	.....	48	244	.....	105	2	747
Merisier—Birch.....	.....	83	84	12	273	33	.....	75	560
Hêtre—Beech.....	.....	13	.....	12	156	15	.....	25	221
Pin—Pine.....	936	16	7	.....	286	734	993	225	3,197
Frêne—Ash.....	304	94	157	185	1,097	202	2,747	.....	4,786
Aune—Alder.....	25	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29
Bouleau—White-Birch.....	153	84	3	16	4,067	128	274	4	4,729
Chêne—Oak.....	.....	15	.....	.....	101	239	.....	.....	355
Noyer—Butter-Nut.....	.....	31	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3
Sorbier—Mountain-Ash.....	83	.....	77	.....	737	50	254	10	1,211
Pommier—Apple-Tree.....	.....	.....	5,191	5,148	13,562	6,793	3,031	380	34,105
Mélèze—Tamarak.....	807	2	100	.....	400	.....	.....	.....	1,309
Liard—Cotton wood.....	.....	.....	.....	.....	35	.....	.....	.....	35
Tremble—Aspen.....	.....	.....	.....	.....	5,538	113	.....	58	5,709
Ostryer—Iron-Wood.....	.....	.....	.....	.....	257	.....	.....	.....	257
Plaine—Soft-Maple.....	.....	.....	.....	.....	773	452	.....	.....	1,225
Cèdre—Cedar.....	.....	.....	.....	.....	20	20	80	25	145
Prunier—Canada Plum.....	.....	.....	.....	.....	109	.....	21	4	134
Acacia—Acacia.....	.....	.....	.....	.....	41	.....	.....	6	47

Saule—Willow.....	.....	.....	.....	.....	10	386	480	65	941
Epinette—Spruce.....	.....	.....	.....	.....	.....	334	122	93	649
Sapin—Fir.....	.....	.....	.....	.....	.....	338	.....	2	340
Noisetier—Nut-trees.....	.....	.....	.....	.....	.....	11	.....	.....	11
Marronnier—Chestnut-tree.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	2
Cerisier—Cherry tree.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	.....	6
Cypès—Cypress.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	200	200
Total.....	5,336	16,407	15,057	17,487	66,370	40,864	49,017	20,995	231,533



HULL-AYLMER-PEMBROKE

Sur le parcours de la route No 8, dans le comté de Pontiac

Along Highway No. 8, in the County of Pontiac

CHAPITRE XVI

CHAPTER XVI

CHAUX—LIME

Chaux fournie pour le blanchissage des maisons, granges et dépendances.

Lime supplied for whitewashing, houses, barns and outbuildings.

COMTÉ	Quantité fournie en livres	COMTÉ	Quantité fournie en livres
COUNTY	Quantity supplied in pounds	COUNTY	Quantity supplied in pounds
Arthabaska.....	67,175	Lotbinière.....	64,625
Bagot.....	32,450	Maskinongé.....	43,515
Beauce.....	20,071	Matane.....	40,180
Beauharnois.....	25	Matapédia.....	20,350
Bellechasse.....	119,843	Mégantic.....	41,900
Berthier.....	18,600	Montcalm.....	3,100
Bonaventure.....	48,460	Montmagny.....	68,925
Chambly.....	17,172	Montmorency.....	77,400
Champlain.....	52,100	Napierville.....	9,545
Charlevoix.....	53,000	Nicolet.....	85,650
Châteauguay.....	550	Portneuf.....	74,000
Chicoutimi.....	1,800	Québec.....	48,600
Deux-Montagnes.....	44,390	Richelieu.....	1,420
Dorchester.....	18,400	Rimouski.....	15,800
Drummond.....	36,390	Rouville.....	17,800
Frontenac.....	31,950	Soulanges.....	1,200
Gaspé.....	87,270	St-Hyacinthe.....	23,900
Hull.....	375	St-Jean.....	13,600
Iberville.....	19,800	St-Maurice.....	28,760
Joliette.....	7,300	Témiscouata.....	10,400
Kamouraska.....	85,900	Terrebonne.....	41,865
Labelle.....	690	Vaudreuil.....	3,500
Lac-St-Jean.....	41,400	Verchères.....	23,964
Laprairie.....	16,800	Wolfe.....	9,200
L'Assomption.....	51,935	Yamaska.....	26,100
Laval.....	1,300		
Lévis.....	36,740		
L'Islet.....	125,050		
		Grand total.....	1,835,765

CHAPITRE XVII

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION

ÉTÉ 1930

Du vendredi matin, 1er août, au jeudi soir, 7 août

TABLEAU COMPARATIF

Moyenne journalière de circulation observée sur chaque route durant les sept jours du recensement, comparée avec la moyenne observée en 1929.

CHAPTER XVII

TRAFFIC CENSUS

SUMMER OF 1930

From Friday morning, August 1, to Thursday night, August 7

COMPARATIVE TABLE

Average daily traffic observed on each highway for the seven days of the census, compared with the average observed in 1929.

No et nom de la route No. and Name of Highway	Année Year	Autos de promenade — Touring Cars					Total	Pourcent. de l'augmentation — Percentage of increase
		Québec	Autres Provinces — Other Provinces	États-Unis — United States	Autobus, Camion Motocyclistes — Autobuses, Trucks, Motorcycles	Voitures à traction animale — Horse drawn Vehicles		
1. Montréal - Sherbrooke - Thetford Mines-Lévis..	1929	1183	40	251	187	91	1752	
	1930	1793	40	331	214	77	2485	
2. Edmundston - Rivière-du-Loup - Québec - Montréal-Toronto.....	1929	1150	219	584	159	81	2193	14%
	1930	1389	277	542	215	67	2490	
3. Lévis - Fort-Covington...	1929	671	41	98	133	63	1006	
	1930	8007	440	1359	1484	473	11763	
4. Montréal-Malone.....	1929	670	17	327	113	121	1248	
	1930	1258	72	608	243	293	2472	
5. Lévis-Sherbrooke via Richmond.....	1929	571	11	177	59	78	896	7%
	1930	500	12	185	70	66	833	
6. Boulevard Perron.....	1929	237	33	14	37	68	389	90%
	1930	423	93	38	97	89	740	
7. Montréal-St-Albans.....	1929	635	6	566	131	72	1410	56%
	1930	998	9	999	133	61	2200	
8. Montréal - Hull - Aylmer-Pembroke.....	1929	1036	489	50	262	52	1889	18%
	1930	1336	474	61	318	40	2229	
9. Edouard VII.....	1929	1132	56	1722	395	50	3355	
	1930	4380	113	3898	1177	128	10696	

No et nom de la route No. and Name of Highway	Année Year	Autos de pro- menade — Touring Cars					Total	Pourcent. de l'augmentation Percentage of increase
		Québec	Autres Provinces	Other Provinces	États-Unis	United States		
		Québec	Autres Provinces	Other Provinces	États-Unis	United States		
		Autobus, Camion	Autobuses, Trucks,	Motorcycles	Voitures à traction animale	Horse drawn Vehicles		
		Autobuses, Trucks,	Motorcycles	Voitures à traction animale	Horse drawn Vehicles			
10. Rivière-du-Loup - Ste-Flavie.....	1929	368	28	28	24	49	497	13%
	1930	397	31	54	36	45	563	
11. Montréal - Mont-Laurier-Maniwaki-Hull.....	1929	958	99	45	139	69	1310	8%
	1930	1034	139	39	141	60	1413	
12. Rougemont - St-Hyacinthe - Drummondville-Trois-Rivières.....	1929	419	2	51	62	97	613	28%
	1930	553	4	62	101	88	808	
13. Sherbrooke-Derby Line...	1929	1414	16	645	165	52	2292	10%
	1930	1295	24	554	143	55	2071	
14. Laprairie - Rouse's Point via St-Jean.....	1929	401	12	301	107	23	844	
	1930	1141	43	1269	224	48	2725	
15. Québec - Chicoutimi - Tour du-Lac St-Jean, Québec.	1929	749	22	153	158	129	1211	23%
	1930	955	23	172	196	146	1492	
16. Richmond-Yamaska.....	1929	420	2	45	64	126	657	17%
	1930	488	8	50	93	130	769	
17. Montréal-Ottawa via Pte-Fortune.....	1929	1359	536	241	212	172	2520	
	1930	2434	983	434	571	340	4762	
18. Montréal-Terrebonne-St-Donat.....	1929	669	8	18	148	75	918	
	1930	1965	19	32	419	190	2625	
19. Trois-Rivières-La Tuque..	1929	675	9	29	151	93	957	1%
	1930	664	6	28	166	87	951	
20. Victoriaville- Drummondville.....	1929	110	1	10	8	52	181	15%
	1930	126	1	14	23	44	208	
22. Sherbrooke - Norton-Mills	1929	417	2	318	95	78	910	1%
	1930	435	6	343	56	75	915	
23. Lévis-Jackman.....	1929	548	6	422	82	163	1221	8%
	1930	634	9	388	104	183	1318	

No et nom de la route No. and Name of Highway	Année Year	Autos de promenade Touring Cars					Total	Pourcent. de l'augmentation Percentage of increase
		Québec	Québec Autres Provinces Other Provinces	Etats-Unis United States	Autobus, Camion Motorcycles	Autobus, Trucks, Motorcycles Voitures à traction animale Horse drawn Vehicles		
24. St-Jean-Port-Joli-St-Pamphile-St-Camille	1929	122	3	11	25	60	221	40%
	1930	186	5	17	39	63	310	
25. St-Vallier - St-Camille- St-Georges-Lac-Mégantic . .	1929	153	1	17	30	101	302	14%
	1930	166	3	26	34	115	344	
25a. Beaumont St Philémon . .	1929							
	1930	51	1	3	7	39	101	
26. Waterloo — Rouse's Point via Knowlton	1929	1219	19	211	96	102	1647	
	1930	2650	154	402	159	139	3504	
27. Birchton Beecher Falls . . .	1929	280	4	88	44	43	459	13%
	1930	265	4	132	69	49	519	
28. Lévis Sherbrooke via Beauceville	1929	635	6	149	85	93	968	6%
	1930	615	21	107	68	95	906	
29. Lachute Charlemagne via Oka	1929	319	8	8	49	17	401	38%
	1930	399	17	11	85	40	552	
30. Lachute-St-Agathe	1929	375	8	7	51	65	506	9%
	1930	426	7	7	62	52	554	
31. Lachute-St-Jovite	1929	364	5	10	67	52	498	
	1930	189	11	6	29	5	240	
32. Montréal - St-Hyacinthe-Richmond	1929	308	4	32	119	29	492	55%
	1930	506	9	42	170	38	765	
33. L'Assomption-Rawdon . . .	1929	504	13	22	78	83	700	4%
	1930	491	7	17	104	78	697	
34. Trois-Rivières-Woburn . . .	1929	229	2	35	46	64	376	15%
	1930	251	9	41	52	79	432	
36. Beauharnois-St-Jean	1929	223	14	44	84	123	488	75%
	1930	446	25	53	133	196	853	
37. Tour de l'île de Montréal .	1929	1368	56	100	250	24	1798	
	1930	5201	366	496	263	58	6884	



MONTREAL-QUEBEC
St-Cuthbert

Pavage en béton bitumineux

Bituminous concrete pavement

No et nom de la route No. and Name of Highway	Année Year	Autos de pro- menade — Touring Cars				Autobus, Trucks, Motorcycles 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, Camion Motocyclettes — Autobuses, Trucks, Motorcycles			
38. Tour de l'île Jésus.....	1929	1036	12	13	181	21	1263	
	1930	3986	45	54	797	166	5048	
39. Waterloo-Newport.....	1929	409	11	219	35	28	702	5%
	1930	397	12	249	59	22	739	
40. Marieville-Cowansville. .	1929	835	19	124	110	118	1206	34%
	1930	1209	40	133	137	97	1616	
41. Berthier-Joliette-Lachute .	1929	486	19	31	105	159	800	13%
	1930	628	14	22	110	131	905	
42. Joliette-St-Côme.....	1929	81	0.1	2	6	42	131	57%
	1930	133	2	3	18	50	206	
43. Berthier - St - Michel - des - Saints.....	1929	261	16	32	67	78	544	20%
	1930	213	2	20	80	50	365	
45. Senneterre-La Reine.....	1929	148	2	...	4	120	274	16%
	1930	134	4	1	80	98	317	
46. Macamic-Rouyn-Témisca- mingue.....	1929	103	16	1	14	42	176	95%
	1930	186	66	44	30	57	343	
48. L'Assomption-Joliette....	1929	121	2	3	37	25	188	45%
	1930	182	1	5	58	27	273	
49. Black Lake-St-Pierre-les- Becquets.....	1929	142	1	4	19	114	280	20%
	1930	191	1	11	26	106	335	
50. Magog-Coaticook.....	1929	484	14	125	87	84	794	39%
	1930	694	19	192	108	94	1107	
Route St-Constant-Hem- mingford via sherring- ton.....	1929	470	7	107	69	145	798	
	1930	684	19	225	164	334	1426	
Iberville - Farnham - Fre- ligsburg.....	1929	425	14	77	85	124	725	6%
	1930	483	12	91	83	96	765	

No et nom de la route — No. and Name of Highway	Année — Year	Autos de pro- menade — Touring Cars					Total	Pourcent. de l'augmentation — Percentage of increase
		Québec — Quebec	Autres Provinces — Other Provinces	Etats-Unis — United States	Autobus, Camion Motocyclottes — Autobuses, Trucks, Motorcycles	Voitures à traction animale — Horse drawn Vehicles		
Danville-Marbleton.....	1929	835	1	53	83	166	1138	50%
	1930	1276	12	58	137	223	1706	
Ch. Charlesbourg-Lorette- ville.....	1929	1173	12	53	186	242	1666	9%
	1930	1321	19	39	218	220	1817	
Ormstown-Valleyfield.....	1929	543	9	72	125	238	987	2%
	1930	556	12	51	140	243	1002	

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION HIVER 1929-30

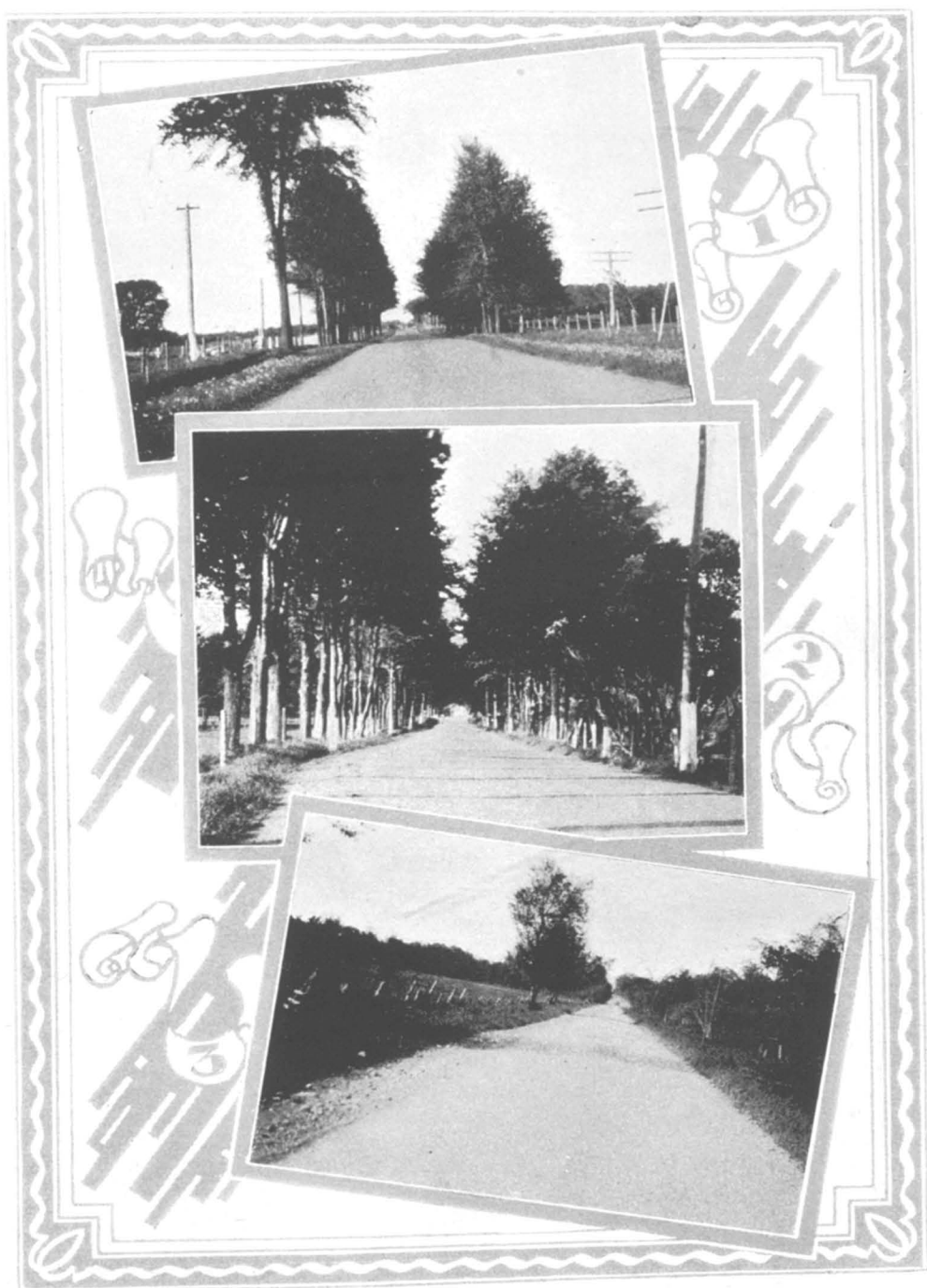
Comptage des véhicules sur les routes entretenues par le ministère de la voirie durant l'hiver de 1929-30. Ce comptage a été fait durant deux semaines à chacun des postes. Le recensement a eu lieu du 7 février au 6 mars 1930. Le résumé suivant donne le nombre total des véhicules notés durant ces 14 jours, ainsi que la moyenne par jour.

TRAFFIC CENSUS WINTER 1929-30

Traffic recorded during the winter 1929-30 on the various roads maintained by the Department of Highways for automobile traffic. The census was made during two weeks at each recording station, from February 7 to March 6, 1930. This summary gives the total number of vehicles noted during the 14 days, and the daily average.

POSTE DE COMPTAGE — RECORDING STATION	Autos de promenade — Touring cars		Taxis	Autobus — Buses	Camions—Trucks		Motocy- clettes — Motor- cycles	TOTAL — VÉHICULES AUTOMO- BILES — MOTOR VEHICLES	Traction animale — Horse- drawn traffic	GRAND TOTAL
	Québec	U. S.			Légers Light	Lourds Heavy				
1—GIFFARD—Rte de la Station										
Total.....	355	....	16	....	85	252	1	709	2539	3248
Moyenne—Average	26	....	1	....	6	18	.1	51	181	232
2—GIFFARD—Beauport										
Total.....	3077	....	109	387	312	584	1	4470	3218	7688
Moyenne—Average	220	....	8	28	22	41	.1	319	230	549
3—CHARLESBOURG, vge, au Sud										
Total.....	2151	....	55	329	137	248	17	2937	3343	6280
Moyenne—Average	154	....	4	24	10	17	1	210	239	449
4—LORETTEVILLE										
Total.....	2040	....	120	152	203	133	12	2660	1537	4197
Moyenne—Average	146	....	9	11	14	9	1	190	110	300
5—L'ANCIENNE-LORETTE										
Total.....	1339	....	113	131	160	110	8	1861	2239	4100
Moyenne—Average	96	....	8	9	11	8	1	133	160	293
6—QUÉBEC—Ste-Foy										
Total.....	3145	....	379	263	257	628	5	4677	2873	7460
Moyenne—Average	225	....	27	19	18	45	.4	334	199	533

7—STE-FOY—Cap-Rouge											
Total.....	1157	.....	168	59	92	66	6	1548	716	2264	
Moyenne—Average	83	.....	12	4	7	7	.4	111	51	162	
8—BERGERVILLE											
Total.....	4026	.....	126	4	134	561	4	4855	1723	6578	
Moyenne—Average	288	.....	9	.3	10	40	.3	347	123	470	
9—ST-ROMUALD, à l'Est											
Total.....	1985	.....	29	.....	92	306	.....	2362	1578	3940	
Moyenne—Average	138	.....	2	.....	7	22	.....	169	113	282	
10—POINTE-CLAIRE											
Total.....	4860	58	1274	4	718	1295	23	8232	905	9137	
Moyenne—Average	347	4	91	.3	51	93	2	588	65	653	
11—STE-GENEVIÈVE											
Total.....	3433	8	306	37	709	678	3	5174	423	5597	
Moyenne—Average	245	1	22	3	51	48	.2	370	30	400	
12—PONT VIAU, Rte. 18, St-Vincent de Paul											
Total.....	4515	192	217	68	1001	2208	1	8202	930	9132	
Moyenne—Average	322	14	15	5	72	158	.1	586	66	652	
13—PONT-VIAU, Rte 11—Ste-Rose											
Total.....	5658	223	185	.....	1102	2338	.....	8506	856	9362	
Moyenne—Average	333	16	13	.....	79	167	.....	608	61	669	
14—STE-THERÈSE, au Sud											
Total.....	1108	.....	89	30	311	507	.....	2045	1488	3533	
Moyenne—Average	79	.....	7	2	22	36	.....	146	106	252	
15—L'ABORD-A-PLOUFFE											
Total.....	3614	9	644	22	2432	2015	4	8740	1391	10131	
Moyenne—Average	258	1	46	2	174	144	.3	625	99	724	
16—LONGUEUIL, ville, Nord											
Total.....	3163	32	697	.....	1108	1389	8	6397	2705	9102	
Moyenne—Average	226	2	50	.....	79	99	1	457	192	650	
17—LONGUEUIL, ville, Est											
Total.....	4254	37	907	.....	1180	1548	15	7941	2735	10676	
Moyenne—Average	304	3	65	.....	84	110	1	567	195	762	



1 et 2. Montréal-Malone, canton de Godmanchester; 3. Route Lévis-Fort Covington, canton de Dundee

1 and 2. Montreal-Malone, Township of Godmanchester; 3. Lévis-Fort Covington Highway, Township of Dundee

POSTE DE COMPTAGE — RECORDING STATION	Autos de promenade — Touring cars		Taxis	Autobus — Buses	Camions—Trucks		Motocyc- lettes — Motor- cycles	TOTAL — VÉHICULES AUTOMO- BILES — MOTOR VEHICLES	Traction animale — Horse- drawn traffic	GRAND TOTAL
	Québec	U. S.			Légers Light	Lourds Heavy				
18—ST-LAMBERT—Sud										
Total.....	4886	470	481	254	1348	3507	4	10950	645	11595
Moyenne—Average	349	34	34	18	96	251	.3	782	46	828
19—LAPRAIRIE, Route 9										
Total.....	3608	483	153	177	832	1974	3	7230	737	7967
Moyenne—Average	258	34	11	13	59	141	.2	516	53	569
20—LAPRAIRIE, Route 4										
Total.....	1946	183	91	71	738	1479	....	4508	583	5091
Moyenne—Average	139	13	6	5	53	106	....	322	42	364
21—ST-JEAN, ville, Sud										
Total.....	2358	846	526	9	217	391	18	4365	1087	5452
Moyenne—Average	168	60	38	1	16	28	1	312	78	390
22—TERREBONNE, au Sud										
Total.....	1541	1	169	88	202	449	1	2451	1548	3999
Moyenne—Average	110	.1	12	6	15	32	.1	175	111	286
TOTAL DES POSTES, PENDANT 14 JRS TOTAL OF THE 22 RECORDING STA- TIONS FOR 14 DAYS	63169	2542	6854	2085	13370	22666	134	110820	35709	146529
Moyenne par jour pour 1 poste.... Daily average for one recording sta- tion.....	205	8	22	7	44	74	.4	360	116	476

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 029 773