

CANQ
VO
100
1931

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

288966

CANQ
VO
100
1931

PROVINCE DE
QUÉBEC
PROVINCE

MINISTÈRE DE LA VOIRIE

ROADS DEPARTMENT

RAPPORT DE
1931
REPORT

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



QUÉBEC
IMPRIMÉ PAR—PRINTED BY
RÉDEMPTI PARADIS
Imprimeur de Sa Majesté le Roi—Printer to His Majesty the King
1931

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 1931.

Respectueusement soumis,

J.-E. PERRAULT,

Ministre de la voirie

QUÉBEC, 3 novembre 1931

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 1931.

Respectfully submitted,

J. E. PERRAULT,

Minister of Roads

QUEBEC, November 3, 1931

TABLE DES MATIÈRES

	page
Chapitre I—Revue de l'année.....	10
Chapitre II—Sommaire des travaux de 1931.....	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.....	90
Chapitre V—Entretien des routes provinciales et régionales en 1931..	92
Chapitre VI—Entretien des chemins aux frais du gouvernement en 1931.....	96
Chapitre VII—Construction des revêtements permanents en 1931.....	99
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; élargissements... ..	108
Chapitre IX—Suppression des passages à niveau.....	182
Chapitre X—Construction des grandes routes.....	183
Chapitre XI—Construction des chemins municipaux.....	187
Chapitre XII—Amélioration des chemins de terre.....	207
Chapitre XIII—Construction des ponts et ponceaux.....	209
Chapitre XIV—Arbres d'ornement plantés en 1931.....	216
Chapitre XV—Chaux fournie aux cultivateurs.....	227
Chapitre XVI—Recensement de la circulation.....	228

CONTENTS

Chapter	I—Review of the Year.....	page 11
Chapter	II—Summary of the work of 1931.....	79
Chapter	III—Statistics and diagrams on road construction and maintenance; motor vehicle registrations in the Province of Quebec; automobile accidents; tourist traffic.....	82
Chapter	IV—Progress of construction of the Main Highways System..	90
Chapter	V—Maintenance of Provincial and Regional Highways.....	92
Chapter	VI—Maintenance of roads at the Government's expense.....	96
Chapter	VII—Permanent pavements laid in 1931.....	99
Chapter	VIII—Elimination of sharp curves and turns; improvement to the grade, alignment and visibility of roads already improved; widening works.....	108
Chapter	IX—Elimination of railroad grade crossings.....	182
Chapter	X—Construction of Main Highways.....	183
Chapter	XI—Construction of municipal roads.....	187
Chapter	XII—Improvement of earth roads.....	207
Chapter	XIII—Construction of bridges and culverts.....	209
Chapter	XIV—Ornamental trees planted in 1931.....	216
Chapter	XV—Lime distributed to farmers.....	227
Chapter	XVI—Traffic census.....	228



MONTREAL ROUSE'S POINT via St-Jean

Pavage en béton, St-Paul-de-l'Ile-aux-Noix.

Concrete pavement, St. Paul de l'Ile-aux-Noix.

REVUE DE L'ANNÉE

REVIEW OF THE YEAR

CHAPITRE I

REVUE DE L'ANNÉE 1931

Les idées se transforment rapidement en fait de développement routier. La vitesse des véhicules automobiles ne connaît guère d'autres limites que la condition de la route elle-même. On veut celle-ci large, droite, unie, exempte de toute occasion de délai, et l'on est quelquefois porté à l'exiger telle partout à la fois sans tenir compte des facteurs géographiques, historiques et économiques qui doivent déterminer notre progrès dans ce domaine.

Ces exigences de la circulation moderne créent un problème ardu à résoudre, non seulement dans la province de Québec, mais partout ailleurs. Chaque pays n'a qu'une somme limitée d'argent à affecter l'aménagement et au perfectionnement des voies de communication. C'est là une vérité fondamentale. Il faut répartir les budgets suivant les besoins les plus pressants, et exécuter un programme graduel et coordonné d'améliorations.

La province de Québec a adopté cette méthode, la plus sûre et la mieux justifiée économiquement. Après avoir rendu ses routes carrossables et accessibles à l'automobile, elle s'est occupée d'assurer la conservation du capital dépensé à cette œuvre. L'entretien méthodique et systématique des routes améliorées reste toujours la tâche la plus essentielle à accomplir chaque année.

Les exigences nouvelles de la circulation ont reçu toute l'attention qu'elles méritaient, et la province ne s'est pas laissé devancer sous ce rapport. Depuis plusieurs années le département de la voirie élargit et pave des routes dont l'amélioration initiale était déjà faite. Nous possédons actuellement un réseau assez étendu de routes très modernes. Il suffit d'avoir voyagé et d'avoir pu comparer, à quelques années de distance, l'état passé et présent des principales artères de la province pour réaliser la transformation qui s'est opérée en peu de temps. Il suffit de suivre l'exécution du programme actuellement en cours pour savoir avec quel entrain la province poursuit cette œuvre d'aménagement routier. Les difficultés—souvent exclusives à notre province—sont grandes, les besoins nombreux et les ressources financières nécessairement limitées; mais la province surmonte les difficultés une à une, le progrès est rapide, et les perspectives brillantes pour l'avenir de notre voirie.

L'œuvre de l'amélioration initiale de la voirie n'est pas terminée. Malgré un effort de vingt années, il reste des chemins que l'on doit rendre accessibles en tout temps à l'automobile. Le département travaille sans relâche à propager les avantages des bonnes routes partout où le besoin s'en fait sentir, et ici encore les besoins sont nombreux. On en a la preuve dans le nombre toujours croissant de demandes reçues de tous les coins de la province. En plus de l'entretien et du programme d'élargissements et de revêtements permanents, il faut affecter une partie des budgets de voirie à l'extension des bonnes routes là où il en faut encore.

Normalement l'importance des opérations du département de la voirie ne peut donc que croître chaque année. À elle seule, la liste des chemins entretenus par le département s'allonge de mille à quinze cents milles par année, et le travail de l'entretien devient de jour en jour plus exigeant.

CHAPTER I

REVIEW OF THE YEAR 1931

Ideas on highway development are undergoing rapid change. The speed of automobiles knows hardly any other limit than the condition of the highway itself. We want the highway wide, straight, even, smooth, exempt from all cause of delay, and we are inclined to demand this ideal condition everywhere at once, without taking into account the geographic, historic, and economic factors which must determine progress in this realm.

The exigencies of modern traffic are creating a problem most difficult of solution, not only in the Province of Quebec but everywhere else as well. There is a limit to the sum of money available each year to each country for the improvement and perfecting of its highways system. That is a fundamental truth. Budgets must be apportioned to meet the most pressing needs, as well as to provide for the execution of a gradual and co-ordinated programme of improvement.

The Province of Quebec has adopted this surest and most economically justifiable method. Having rendered its highways passable and accessible to the automobile, it is now engaged in the preservation of the capital expended in this work. The methodical and systematic maintenance of improved highways must ever remain the essential task to be accomplished each year.

New exigencies of traffic have always been given the attention they merited in this Province, which has not suffered itself to be outdone in this regard. For several years the Department of Roads has been widening and paving highways whose initial improvement had already been accomplished. We now possess an extensive system of very modern highways. It is sufficient to have travelled, and been in position to compare from a distance of a few years the past and present state of the main highways of the Province, to realize the transformation accomplished in a very short time. It is sufficient to note the carrying out of the programme now under way, to know with what spiritedness the Province is pursuing this work of highway modernization. The difficulties—often peculiar to our Province—are great, the needs numerous, and the financial resources necessarily limited; but the Province is surmounting the difficulties one by one, progress is rapid, and expectations bright for the future of our highways.

The work of initial improvement of our highways network is not terminated. In spite of twenty years of effort there still remain some roads which must be given all-weather accessibility to the automobile. The Department is working unceasingly to spread the advantages of good roads everywhere the need is felt, and here again are the needs numerous. The proof is found in the increasing demands from all corners of the Province. In addition to maintenance and the programme of widening and permanent paving, part of the highways budgets must be set apart for the extension of good roads through districts where more are required.

Normally, therefore, the importance of the operations of the Department of Roads can only grow year by year. The length of roads maintained by the Department is increasing by from 1,000 to 1,500 miles a year, and the maintenance is becoming more exacting every day. The obligation of providing work for the

L'obligation de procurer du travail à la population a fait que cette année les travaux de voirie ont pris une ampleur inaccoutumée. Cette obligation nous a permis d'ailleurs d'effectuer un grand nombre d'améliorations nécessaires, mais que nous aurions dû, en temps ordinaire, distribuer sur un certain nombre d'années.

Le présent rapport contient, d'une façon générale, la liste de tous les travaux exécutés au 1er octobre. La date avancée de la Session n'a pas permis de présenter un rapport absolument complet, mais les travaux exécutés après le 1er octobre paraîtront à l'inventaire général de fin d'année, et ils seront énumérés au rapport de 1932.

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

Le département a entretenu directement, aux frais du gouvernement, 13,412 milles de chemins améliorés, soit 1,462 milles de plus qu'en 1930, ou une augmentation de 12%.

Le département a construit 138 milles de nouveaux pavages permanents sur les routes déjà améliorées, et il a fait des travaux préparatoires sur une longueur de 94 milles.

La suppression des angles droits et des courbes dangereuses, ainsi que les divers travaux d'amélioration sur les routes améliorées, marquent un progrès formidable sur les travaux de même nature exécutés au cours de 1930. On consultera avec intérêt le chapitre spécial consacré à ces opérations, chapitre très long, mais qui ne constitue pourtant qu'un pâle résumé du travail véritablement énorme exécuté au cours de l'été.

Le département, de concert avec les municipalités, a amélioré 1,172 milles de nouveaux chemins, dont 177 milles sur les grandes routes et 995 milles sur les chemins municipaux. La plus grande activité a régné en particulier sur la route Québec-lac St-Jean via le parc des Laurentides, sur la route St-Siméon-Chicoutimi, ainsi que sur la route St-Siméon-Tadoussac-Portneuf. Au 1er octobre, les travaux municipaux étaient encore en marche sur 665 milles.

Le département a supprimé, au cours de la saison, douze passages à niveau très dangereux. Nous avons, depuis trois ans, supprimé 41 passages à niveau.

La longueur des routes entretenues l'hiver dernier pour la circulation des automobiles a plus que doublé la longueur entretenue durant l'hiver de 1929-30. Les routes d'hiver ont acquis beaucoup de popularité et le nombre des municipalités qui désirent en bénéficier augmente rapidement. Le programme de l'hiver de 1931-32 comprend les mêmes circuits, et ce n'est pas l'intention du département d'y ajouter, car, vu les difficultés spéciales que présente ce travail dans la province de Québec, il faut avancer graduellement et avec beaucoup de circonspection.

Les douze derniers mois ont été caractérisés par une température idéale pour les travaux de voirie, et l'hiver dernier fut exceptionnellement court, tempéré et exempt de fortes tempêtes de neige.

L'année touristique a été bonne, et même meilleure que la situation économique eût pu le laisser prévoir. En fait, l'industrie touristique est une de nos industries les plus solides et les plus prospères. La province a toutes raisons d'être satisfaite et elle doit cette situation encourageante à la campagne énergique de publicité faite par le département aux Etats-Unis et dans les autres provinces.

unemployed caused the Department's operations to reach unwonted amplitude this year. This obligation permitted us, however, to effect many improvements which were necessary, but which we would, in ordinary times, have spread over a number of years.

The present report contains the list of all works executed to October 1. The advanced date of the Session has prevented the presenting of an absolutely complete compilation, but the works executed after October 1 will appear in the general inventory of the end of the year, and they will be described in the report of 1932.

Following is a summary of the operations of the year:

The Department maintained directly, at the full expense of the Government, 13,412 miles of improved roads, being 1,462 miles more than in 1930, an increase of 12%.

The Department constructed 138 miles of new permanent pavement on roads already improved, and carried out preliminary works on a total length of 94 miles.

The elimination of sharp turns and dangerous curves, as well as divers other ameliorations to improved roads, show a formidable advance over works of the same nature executed in 1930. The special chapter devoted to these operations, a very long chapter, but one which constitutes but a pale résumé of the truly enormous work done last summer, may be consulted with interest.

The Department, in concert with the municipalities, improved 1,172 miles of new roads, 177 miles on main highways and 995 miles on municipal roads. Activity was greatest on the Quebec-Lake St. Jean Road through the Laurentides Park, on the St. Siméon-Chicoutimi Road, and on the St. Siméon-Tadoussac-Portneuf Road.

On October 1, municipal works were still in progress practically everywhere. On that date there were 665 miles of road being worked upon.

The Department eliminated twelve very dangerous grade crossings during the season. In three years we have eliminated 41 grade crossings.

The length of road maintained last winter for automobile traffic was more than double the length maintained in the winter of 1929-30. Winter roads have acquired great popularity and the number of municipalities desiring that benefit is increasing rapidly. The programme for the winter of 1931-32 comprises the same circuits, and it is not the intention of the Department to add to it, for, in view of the special difficulties presented by this work in the Province of Quebec, it is necessary to advance gradually and with much circumspection.

The last twelve months were characterized by ideal weather for road work, and last winter was exceptionally short, mild, and free from heavy snowstorms.

The touring year was a good one, even better than the economic situation led us to expect. As a matter of fact the tourist industry is one of our most solid and prosperous industries. The Province has every reason to be satisfied, and it owes this encouraging situation to the energetic publicity campaign waged by the Department in the United States and the Sister Provinces.

SITUATION ACTUELLE DE LA VOIRIE

L'inventaire des chemins de la province au 31 janvier 1931 a donné les chiffres suivants:

Longueur totale des chemins ruraux.....34,591 milles

Chemins de première classe.....	5,215 milles
Chemins de deuxième classe.....	9,208 milles
Chemins de troisième classe.....	20,168 milles

Longueur totale des chemins améliorés de façon permanente: 13,918 milles

Chemins de première classe.....	4,999 milles
Chemins de deuxième classe.....	5,193 milles
Chemins de troisième classe.....	3,762 milles

Longueur des chemins de terre améliorés.....20,673 milles

Voici, pour l'ensemble des chemins améliorés, la classification finale des différents genres de pavages au 31 janvier 1931:

Chemins de terre améliorés.....	20,673 milles
Gravier.....	11,536 milles
Sable-et-glaïse.....	241 milles
Macadam à l'eau.....	1,517 milles
Macadam bitumineux.....	152 milles
Béton de ciment.....	100 milles
Béton bitumineux.....	372 milles

Longueur totale.....34,591 milles

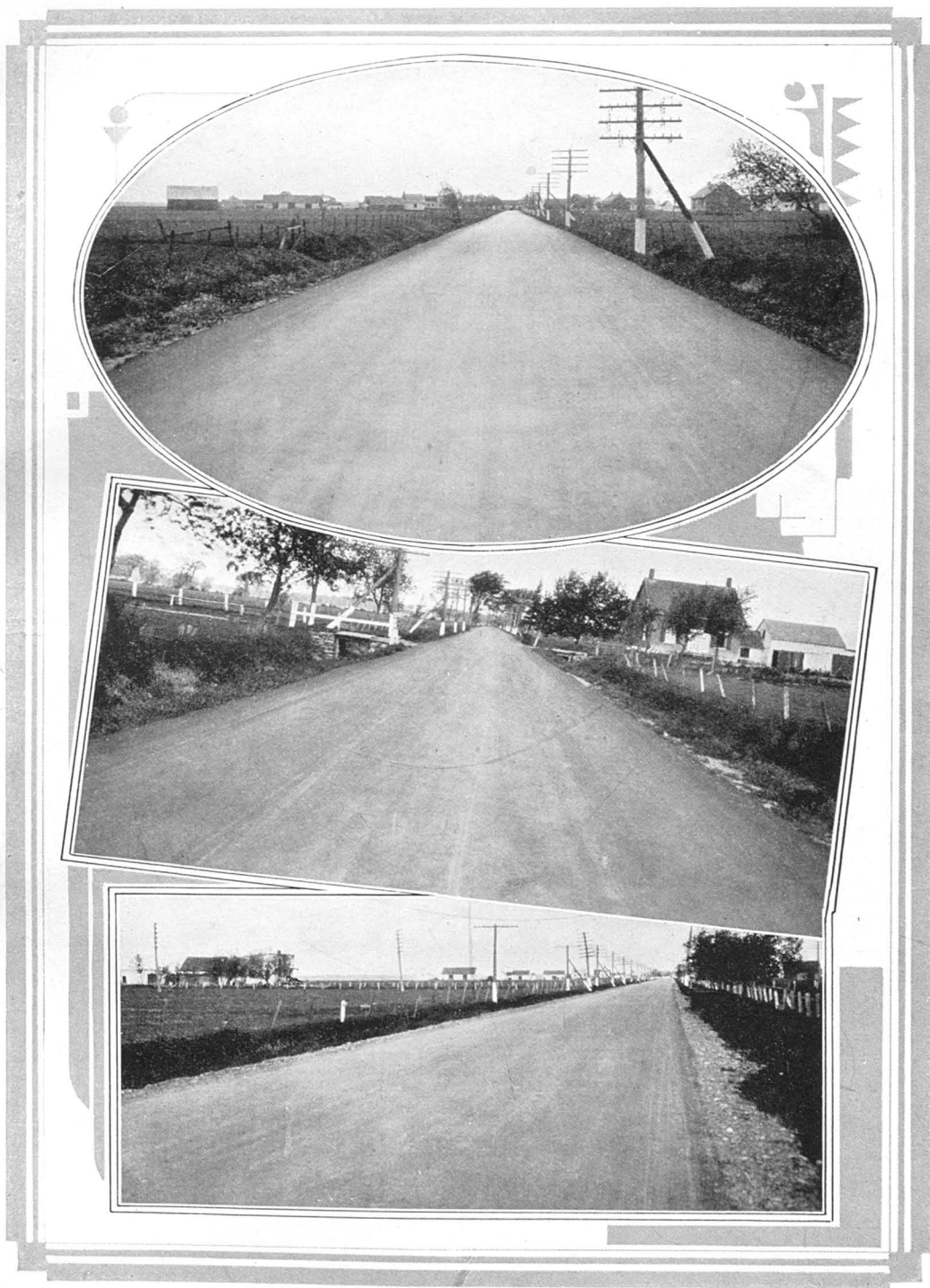
Les travaux énumérés au présent rapport portent à 15,090 milles la longueur totale des chemins améliorés d'une façon permanente, soit 44% de la longueur totale des chemins ruraux. Le chapitre 3 donne la classification des chemins améliorés, par genre de pavages, au 1er octobre 1931. Cette classification tient compte des travaux de construction et des travaux de revêtements permanents exécutés au cours de la saison écoulée. L'inventaire du 31 janvier 1932 modifiera les chiffres donnés au présent rapport.

LE RÉSEAU DES GRANDES ROUTES

Le chapitre 4 donne l'état de construction du réseau des grandes routes au 1er octobre 1931.

La longueur totale du réseau est actuellement de 5,546.43 milles, dont 5,334.06 milles, ou 96%, sont terminés, dont 153.19 milles sont en voie de construction et dont 59.18 milles restent à améliorer.

Nous avons récemment ajouté les routes suivantes au réseau des grandes artères de la province:



MONTREAL ROUSE'S POINT via St-Jean

Vues de la route dans la paroisse de St-Luc

Scenes showing the highway in the parish of St. Luc

PRESENT HIGHWAYS SITUATION

The inventory of roads of the Province to date of January 31, 1931, gave the following figures:

Total length of rural roads.....34,591 miles

First class roads.....	5,215 miles
Second class roads.....	9,208 miles
Third class roads.....	20,168 miles

Total length of permanently improved roads.....13,918 miles

First class roads.....	4,999 miles
Second class roads.....	5,193 miles
Third class roads.....	3,762 miles

Length of improved earth road.....20,673 miles

The following is, for the ensemble of improved roads, the final classification of the various types of surfaces to January 31, 1931:

Improved earth roads.....	20,673 miles
Gravel.....	11,536 miles
Sand-clay.....	241 miles
Waterbound macadam.....	1,517 miles
Bituminous macadam.....	152 miles
Cement concrete.....	100 miles
Bituminous concrete.....	372 miles

Total length.....34,591 miles

The works enumerated in the present report bring to 15,090 miles the total length of permanently improved roads, being 44% of the total length of rural roads. Chapter 3 gives the classification of improved roads according to type of pavement to October 1, 1931. This classification takes into account the works of construction and permanent paving executed during the past season. The inventory of January 31, 1932, will modify the figures of the present report.

THE MAIN HIGHWAYS SYSTEM

Chapter 4 gives the state of completion of the main highways system to date of October 1, 1931.

The total length of the system is 5,546.43 miles, of which 5,334.06 miles, or 96%, is completed, 153.19 miles is under construction, and 59.18 miles remains to be improved.

The following roads were recently added to the network of main highways of the Province:

La route Ste-Anne-de-la-Pérade-St-Tite, longue de 26.48 milles, passant par les paroisses de Ste-Anne-de-la-Pérade, St-Prosper, St-Stanislas, St-Séverin et St-Tite. Cette route est entièrement améliorée et elle permet de communiquer directement de Québec à La Tuque sans passer par le Cap-de-la-Madeleine. La distance de Québec à La Tuque se trouve réduite de 32 milles. La nouvelle route portera le numéro 19a.

La route St-Alexandre-Fort Kent, dont la longueur, dans la province de Québec, est de 51 milles et qui relie St-Alexandre à St-Eleuthère, Escourt, Rivière-Bleue, Clairs, N. B. et Fort Kent, Maine, en passant par le lac Pohénégamook et le lac Long. Cette nouvelle route est une artère interprovinciale et internationale à la fois puisqu'elle relie la province de Québec au Nouveau-Brunswick et à l'état du Maine. Elle porte à 18 le nombre des grandes artères interprovinciales et internationales de la province. Elle portera le numéro 51. Nous y installerons, dès le printemps, la série des signaux routiers.

Il est intéressant de noter la progression de la longueur du réseau des grandes routes depuis une douzaine d'années. Voici quelques chiffres qui indiquent la longueur du réseau à différentes époques:

1919.....	2,000 milles	1928.....	4,823 milles
1920.....	2,985 “	1929.....	5,276 “
1923.....	3,095 “	1930.....	5,393 “
1927.....	4,105 “	1931.....	5,546 “

ENTRETIEN

La province a rarement vu une période de douze mois aussi remarquable au point de vue de la température que l'année écoulée. Absence de pluies prolongées au cours de l'automne de 1930, hiver tardif, printemps exceptionnellement hâtif et été exceptionnellement chaud, voilà les caractéristiques de l'année. L'entretien d'été n'a guère été discontinué plus que quatre mois. À la fin de novembre 1930, on voyageait encore en automobile dans tous les districts de la province. À la fin de mars 1931 la circulation d'été avait repris son cours normal presque partout, et les routes étaient sèches et belles comme en été. Il n'y a pas de dommages particuliers à mentionner au chapitre du dégel, mais par contre la longueur de la période d'entretien d'été, ainsi que la sécheresse relative à certains endroits, ont contribué à rendre l'entretien aussi dispendieux que par le passé.

La condition des routes améliorées a été bonne durant toute la saison. Nous avons dû, afin d'abattre la poussière, utiliser le chlorure de calcium sur une plus grande échelle. Cette question de la suppression de la poussière est bien importante et constitue un problème dont la solution se résout à une question de budget. Le public ne veut plus tolérer la poussière. D'un autre côté, le chlorure de calcium coûte cher et n'est qu'un palliatif de courte durée. Il est hors de doute que le seul remède est la construction de revêtements permanents sur les principales artères, ce qui fait l'objet du programme général en voie d'exécution depuis quelques années par le département de la voirie, programme activé au cours de la saison écoulée.

The Ste. Anne de la Pérade-St. Tite highway, length 26.48 miles, running through the parishes of Ste. Anne de la Pérade, St. Prosper, St. Stanislas, St. Séverin and St. Tite. This highway is entirely improved and provides direct communication between Quebec and La Tuque, without passing through Cap de la Madeleine. The distance from Québec to LaTuque has been reduced by thirty-two miles. The new highway will be numbered 19a.

The St. Alexandre-Fort Kent highway, whose length in the Province of Quebec is 51 miles and which connects St. Alexandre with St. Eleuthère, Estcourt Rivière-Bleue, Clairs, N. B. and Fort Kent, Maine, runs by way of Lake Pohé-négamook and Lake Long. It is both an interprovincial and an international artery, since it connects the Province of Quebec with New Brunswick and the State of Maine. This new highway brings up to 18 the number of interprovincial and international highways of the Province. It will bear the number 51. We will install next spring the series of highway signs.

It is interesting to note the increase in length of the main highways system in the last ten or twelve years, which is shown in the following table:

1919.....	2,000 miles	1928.....	4,823 miles
1920.....	2,985 “	1929.....	5,276 “
1923.....	3,095 “	1930.....	5,393 “
1927.....	4,105 “	1931.....	5,546 “

MAINTENANCE

The Province has rarely witnessed a twelve-month period as remarkable for its weather as the past year. Absence of prolonged rainy periods in the autumn of 1930, late winter season, exceptionally early spring, and exceptionally warm summer; those are the characteristics of the year. Summer maintenance was not suspended for much more than four months. At the end of November 1930, motor travel was still being enjoyed in every district of the Province. At the end of March 1931, summer traffic had resumed its normal course almost everywhere, and the roads were dry and in real summer condition. There are no particular cases of damage to report in connection with the thawing period, but on the other hand the unusual length of the period of summer maintenance, and the excessive dryness in certain districts, combined to render maintenance as costly as in the past.

The condition of improved roads was good throughout the season. In order to combat the dust nuisance, we were obliged to employ calcium chloride on a larger scale than formerly. The question of the elimination of dust is an altogether important one, and constitutes a problem whose solution becomes a question of budget. The public is not disposed to tolerate dust. On the other hand, calcium chloride is an expensive material and is a palliative of only short duration. Beyond a doubt, the only remedy is the construction of permanent pavements on the principal arteries, an important part of a general programme under execution for several years by the Department, a programme accelerated during the past season.

Le public a, à maintes reprises, rendu hommage à la bonne condition des routes de la province. En certains endroits, vu l'exécution des travaux soit de revêtements, soit d'élargissements, soit de suppressions de courbes et d'angles, soit d'améliorations diverses, le public a pu éprouver quelques légers délais. On comprend qu'il faut réparer les routes et que l'exécution des travaux cause nécessairement quelques inconvénients.

Chemins entretenus en 1931—La longueur totale des chemins améliorés de toutes classes dont l'entretien était à la charge du ministère de la voirie, au 1er octobre 1931, était de 13,412 milles. La longueur entretenue en 1930 était de 11,950 milles, ce qui donne 1,462 milles de nouveaux chemins améliorés dont le département a pris charge en 1931. L'augmentation dans la longueur des chemins entretenus par le département a été de 12% en 1931.

La longueur des grandes routes entretenues par le département est de 4,951 milles. La longueur des chemins secondaires et locaux est de 8,461 milles.

Le nombre des municipalités qui, en 1931, ont bénéficié de l'entretien aux frais du gouvernement, fut de 1,361, à comparer avec 1,302 en 1930 et 1,252 en 1929. Le nombre de municipalités où le gouvernement entretient des chemins représente 90% du nombre total de toutes les municipalités de la province. La loi d'entretien ne s'appliquant pas dans les cités et villes de plus de 5,000 âmes, on voit que notre système d'entretien est en vigueur dans toute l'étendue de la province. Les chapitres 5 et 6 donnent des chiffres plus détaillés concernant l'entretien des chemins améliorés sur chaque route régionale et provinciale, ainsi que dans chacun des comtés de la province.

Progression de l'entretien aux frais du gouvernement—Le tableau suivant donne la longueur entretenue chaque année aux frais du gouvernement depuis 1923:

En 1923.....	1,407 milles, ou 31%	de tous les chemins améliorés
" 1924.....	1,679 " " 31%	" " " "
" 1925.....	2,058 " " 34%	" " " "
" 1926.....	2,593 " " 39%	" " " "
" 1927.....	7,801 " " 99.4%	" " " "
" 1928.....	9,238 " " 96.8%	" " " "
" 1929.....	10,195 " " 93.4%	" " " "
" 1930.....	11,950 " " 95.8%	" " " "
" 1931.....	13,412 " " 96.4%	" " " "

Les cantonniers—Le nombre de cantonniers a été de 946 en 1931, soit une augmentation de 41, ou 5%, sur l'année 1930. La longueur moyenne d'une section de cantonnier est d'environ 14 milles pour l'ensemble de la province. Bien que la construction des pavages permanents contribue dans certains districts à augmenter la longueur des sections, la construction accélérée des chemins de gravier sur les routes secondaires et locales contribue à maintenir la section moyenne à sa longueur actuelle. Dans la région de Montréal, nous avons des sections qui varient de 25 à 50 milles et même à 75 milles de longueur, par exemple dans le comté de Huntingdon. Par contre, dans certains districts ruraux nous avons des sections de 10, 8, 5 milles et même moins pour lesquelles il nous faut nommer un cantonnier. Le cantonnier, évidemment, n'est pas supposé consacrer tous son temps à sa section si celle-ci n'a pas une longueur suffisante. Il travaillera continuellement s'il a une longue section, et il pourra ne travailler

The public has on many occasions paid tribute to the good condition of the highways of the Province. At certain places, due to the execution of such works as permanent paving, widenings, elimination of curves and corners, and divers other ameliorations, the public has suffered slight inconveniences and delays. It is understood that the highways must be repaired and that the carrying out of such works necessarily causes some inconvenience.

Roads maintained in 1931—The total length of improved roads of all classes, whose maintenance was in the charge of the Department of Roads to date of October 1, 1931, was 13,412 miles. The length maintained in 1930 was 11,950 miles, which gives 1,462 miles as the length of new roads taken over by the Department for maintenance in 1931. This represents an increase of twelve per cent.

The total length of main highways maintained by the Department is 4,951 miles. The length of secondary and local roads is 8,461 miles.

The number of municipalities benefitting in 1931 from maintenance at the expense of the Government was 1,361, as compared with 1,302 in 1930 and 1,252 in 1929. The number of municipalities in which the Government maintains the roads represents 90% of the total of municipalities of the Province. The Maintenance Act does not apply in cities and towns of over 5,000 populations; it is therefore seen that our maintenance system is in force over the whole extent of the Province. Chapters 5 and 6 give more detailed figures on the maintenance of improved roads on each provincial and regional highway and in each of the counties of the Province.

Progression of maintenance at the expense of the Government—The following table gives the length maintained at the expense of the Government each year since 1923:

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%	" " " "
1931.....	13,200 " " 96.4%	" " " "

Patrolmen—The number of patrolmen employed in 1931 was 946, being an increase of 44, or 5%, over 1930. The average length of a patrolman's section is about 14 miles for the whole Province. Although the construction of permanent pavements contributes to increase the length of sections in certain districts, the accelerated construction of gravel roads on secondary and local roads tends to keep the average section at its present length. In the vicinity of Montreal we have sections varying from 25 to 50, and even 75 miles, in length, for instance in the County of Huntingdon. On the other hand, in certain rural districts we have sections of 10, 8, 5, and even less, miles, for which we are obliged to appoint a patrolman. A patrolman is obviously not supposed to devote his whole time to his section if it is not sufficiently long. He will work continuously if he has a

que deux ou trois jours par semaine si sa section est courte on n'exige que peu de travail. Pour les très courtes sections isolées, nous désignons quelqu'un à qui nous donnons le nom de cantonnier, mais qui en réalité ne travaille que quelques heures de temps à autre afin d'effectuer les réparations nécessaires.

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

Le chapitre 8 donne la liste et la description succincte des améliorations diverses apportées aux routes déjà améliorées. Les travaux qui sont énumérés dans ce chapitre comptent parmi les plus importants au point de vue de l'aménagement moderne de notre réseau routier et ils méritent une attention toute spéciale.

Le nombre des améliorations de toutes sortes effectués au cours de la saison est de 773, ce qui constitue une augmentation de 431 sur les chiffres de 1929 et de 1930 réunis (203 en 1929 et 139 en 1930). Les améliorations effectués en 1931 couvrent une longueur totale de 353 milles.

Il y aurait beaucoup à dire sur chacun des cas où le département a supprimé un angle, élargi ou allongé une courbe, ou fait une amélioration d'une nature quelconque. Il faut forcément, vu le nombre de ces cas, ne donner qu'une description très courte et n'indiquer, au chapitre spécial de ces améliorations, que l'essentiel du travail exécuté.

D'une façon générale, l'amélioration de l'alignement et du profil des routes est une partie intégrale du programme général d'améliorations, d'élargissements et de revêtements permanents dont le département poursuit l'exécution depuis quelques années. Sans l'exécution préalable de ces améliorations d'alignement et de profil, il serait inutile de recouvrir les routes d'un pavage dispendieux et fait pour durer.

Les travaux énumérés au chapitre 8 ne font toutefois pas partie des travaux réguliers de revêtements dont la liste est également donnée dans ce rapport. Ce sont des travaux spéciaux exécutés en vue de faciliter la circulation et d'en assurer la sécurité, et qui constituent en même temps des travaux préparatoires aux revêtements futurs.

Ce genre de travail a pris beaucoup d'ampleur en 1931, et nous avons pu donner plus de vigueur à ce mouvement de perfectionnement.

REVÊTEMENTS PERMANENTS

À la fin de 1930, il y avait dans la province 2,141 milles de chemins permanents, y compris 624 milles de pavages supérieurs en macadam bitumineux, en béton de ciment et en béton bitumineux.

Les travaux de revêtements permanents exécutés en 1931 portent la longueur des chemins de la dernière catégorie à 758 milles, et à 2,270 milles la longueur des pavages autres que le gravier et le sable-et-glaize. La saison a été très active en ce qui concerne les pavages permanents.

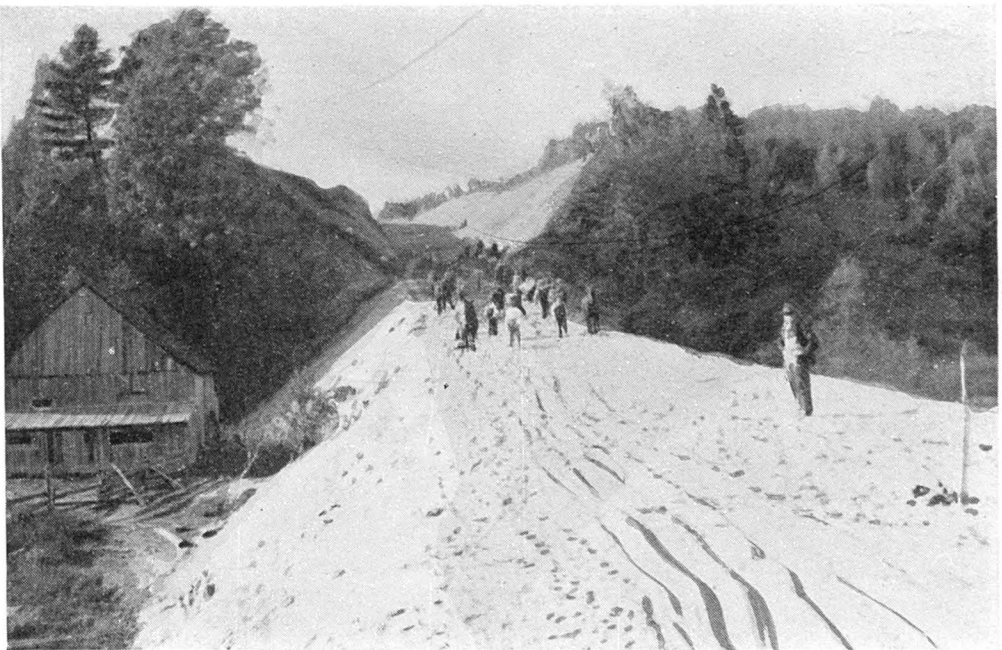


ROUTE No 15—QUEBEC-LAC ST-JEAN

Section élargie à 24 pieds et recouverte de gravier
au nord de Stoneham.

HIGHWAY No. 15—QUEBEC-LAKE ST. JEAN

Section widened to 24 feet and surfaced with gravel
north of Stoneham.



ST-ÉTIENNE-DES-GRES

St-Maurice

Détournement de la côte Croche, sur le chemin des
Forges. Travaux partiellement exécutés.

Relocating "Côte Croche", on the "Chemin des
Forges". Work under way.

long section, and he may work but two or three days a week if his section is short of if it does not require a great deal of keeping up. For very short, isolated sections, we designate a man to whom we give the title of patrolman, but who, in reality, works only a few hours from time to time to do the necessary repair work.

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

Chapter 8 gives a list and short description of the divers improvements made on roads already built. The works enumerated in this Chapter are counted among the most important from the point of view of the modernization of our highways system, and they merit especial attention.

The number of improvements of all kinds effected during the season is 773, which is an increase of 431 over the total for 1929 and 1930 combined (203 in 1929 and 139 in 1930). Improvements made in 1931 cover a total length of 353 miles.

Much could be said about every case in which the Department has eliminated a sharp turn, widened or lengthened a curve, or effected an amelioration of any nature whatsoever. But in view of the great number of such cases, we are obliged to give, in the special chapter for these improvements, but a short description of each, setting forth only the essentials of the work executed.

Generally speaking, the improvement of the alignment and profile of highways is an integral part of the general programme of ameliorations, widenings and permanent pavements which the Department has been carrying out for several years. Without a preliminary improvement of alignment and profile, it would be useless to cover the road with a costly pavement built to endure.

The works enumerated in Chapter 8 do not, however, form part of the regular work of permanent paving, a list of which is also given in this report. They are works especially executed to facilitate traffic and ensure safety, and they constitute at the same time works preparatory to future permanent pavements.

This class of work assumed ample proportions in 1931, and we were able to push with greater vigor the work of perfecting.

PERMANENT PAVEMENTS

There were in the Province, at the end of 1930, 2,141 miles of permanent highways, including 624 miles of superior pavements in bituminous macadam, cement concrete and bituminous concrete.

The permanent paving works executed in 1931 bring to 758 miles the length of roads in the latter category, and to 2,270 miles the length of pavements other than gravel and sand-clay. Here again the season was a very active one, as far as permanent paving is concerned.

La province de Québec possède déjà un nombre assez considérable d'artères modernes et bien pavées.

Vu l'exécution très graduelle de ce programme de revêtements, l'on pourrait quelquefois sousestimer le travail exécuté dans ce domaine depuis quelques années et croire que la province de Québec possède peu de routes permanentes et modernes. Il n'en est rien. Bien que le programme ne soit qu'en cours d'exécution, et qu'il reste certainement beaucoup à faire encore, nous possédons plusieurs routes qui n'ont rien à envier à celles des états voisins.

Voici quelques-unes des principales routes élargies et pavées depuis quelques années:

La route Montréal-Sherbrooke de Montréal à Granby et de Magog à Sherbrooke, soit une longueur totale de 65 milles;

La route Rivière-du-Loup-Québec entre Montmagny et Québec, soit 35 milles;

La route Montréal-Québec sur environ 50 milles. Le reste, actuellement en macadam à l'eau recouvert de tapis bitumineux, est en voie de réfection sur plusieurs sections.

La route de Montréal à Toronto, sur l'île de Montréal et le long du canal de Soulanges;

La route Montréal-Malone sur toute sa longueur, soit 50 milles;

La route Iberville St. Albans en entier, soit 27½ milles;

La route Montréal-Hull-Aylmer sur environ 50 milles;

La route Edouard VII sur toute sa longueur, soit 40 milles;

La route Montréal-Mont-Laurier entre Montréal et Ste-Agathe-des-Monts, soit 65 milles;

La route Sherbrooke-Derby Line, en voie de parachèvement. Cette route a une longueur de 34 milles.

La route Laprairie-St-Jean-Rouse's Point sur toute sa longueur, soit 36 milles;

La route Montréal-Ottawa via Pointe Fortune, en voie de réfection entre Dorion et Pointe Fortune, soit 26 milles;

Cette énumération n'indique que les principales routes. Il y a des sections pavées sur d'autres routes, et le programme de revêtement établi il y a trois ans, et qui comporte des travaux sur 1,000 milles, est en bonne voie d'exécution.

Ceux qui ont visité, il y a quelques années, les principales artères de la province et qui les parcourent de nouveau aujourd'hui réalisent la transformation qui s'est opérée sur ces routes. Les critiques sont extrêmement rares au sujet des routes de la province et, règle générale, ces critiques n'ont pour base qu'une connaissance superficielle de la voirie de Québec ainsi que de la voirie des autres provinces et des Etats-Unis.

Les pages suivantes donnent pour chaque route une courte description des principales opérations de l'année en fait de revêtements permanents. Ces travaux, comme on le sait, comportent l'élargissement des routes, la correction de l'alignement et du profil, ainsi que certains travaux préparatoires tels que corrections de bombement, drainage, etc.

The Province of Quebec has now a quite considerable number of modern, well-paved arteries.

In view of the very gradual execution of the programme of permanent paving, it is sometimes easy to under-estimate the work executed in this domain during the last few years, and to think that the Province of Quebec possesses few permanent and modern highways. Nothing of the kind. Although the programme is only in process of execution, and there remains certainly still much to be accomplished, we yet possess many highways which have nothing to envy those of neighboring states.

Following is a list of the principal highways widened and paved within the last few years:

The Montreal-Sherbrooke highway, from Montreal to Granby and from Magog to Sherbrooke, a length of 65 miles;

The Rivière du Loup-Quebec highway, from Montmagny to Quebec, 35 miles.

The Montreal-Quebec highway on about 50 miles. The remainder now in waterbound macadam covered with a bituminous carpet, is undergoing reconstruction on several sections;

The Montreal-Toronto highway, on the Island of Montreal and along the Soulanges Canal;

The Montreal-Malone highway on its whole length, 50 miles;

The Iberville-St. Albans highway on its whole length, 27.5 miles;

The Montreal-Hull-Aylmer highway, on about 50 miles;

The King Edward on its whole length, 40 miles;

The Montreal-Mont Laurier highway, between Montreal and Ste-Agathe-des-Monts, 65 miles;

The Sherbrooke-Derby Line highway, about to be completed; this highway is 34 miles long;

The Laprairie-St. Jean-Rouse's Point highway on its whole length, 36 miles;

The Montreal-Ottawa via Pointe Fortune highway, under reconstruction from Dorion to Pointe Fortune, 26 miles.

This enumeration indicates only the main highways. There are sections paved on other roads, and the programme of permanent paving established three years ago and calling for work on 1,000 miles of highways, is well on the way to execution.

Those who remember the main highways of the Province as they were a few years ago and travel over them again today realize the enormous transformation that has taken place. Critics are extremely rare on the subject of the Province's highways and, as a rule, what few there are have but a superficial knowledge of the highways system of Quebec, as well as that of other provinces and the United States.

The following pages give, for each highway, a short description of the chief operations of the year in regard to permanent pavements. As is well known, these works comprise the widening of the highways, correction of alignment and profile, as well as certain preliminary works such as correction of crown, drainage, etc.

CONSTRUCTION DES REVÊTEMENTS PERMANENTS EN 1931

Route No 1—Montréal-Sherbrooke-Thetford Mines-Québec—La section Granby-Magog, d'une longueur de 33 milles, est la seule qui reste à paver entre Montréal et Sherbrooke. Cette section est au programme pour l'an prochain. Nous avons fait cette année des travaux de préparation, c'est-à-dire des travaux de redressement, d'élargissement et de corrections de profil sur 2 milles dans le canton de Granby, et sur $\frac{1}{4}$ de mille dans le canton Shefford.

Entre Sherbrooke et Valley Junction, nous avons fait un pavage en macadam bitumineux par pénétration sur 1.01 mille dans le village de Weedon. Ce pavage a une largeur de 20 pieds et une épaisseur de 4 pouces. Le même genre de pavage a été fait sur 0.70 mille dans le village de Disraeli.

Nous avons fait des travaux préparatoires à St-Antoine-de-Pontbriand et à Robertsonville.

Dans le village de L'Enfant-Jésus, nous avons posé un pavage en béton bitumineux de 20 pieds de largeur et de 4 pouces d'épaisseur sur une longueur de 0.61 mille.

La section de cette route comprise entre la sortie du pont de Québec et la limite de la ville de Québec a subi une réfection complète. Cette section était pavée d'un vieux macadam recouvert de tapis successifs. Le chemin était étroit, bombé et fort sinueux. Il y avait des courbes très brusques. Son intersection avec le chemin du bois Gomin était excessivement dangereuse. Cette section de route est maintenant recouverte d'un pavage bitumineux de 20 pieds de largeur et de 30 pieds dans les courbes. Tout le chemin a été élargi et redressé. On a abattu des arbres aux endroits masqués, et le chemin est maintenant l'un des plus beaux que nous ayons dans la province.

Route No 2—Edmundston-Rivière-du-Loup-Québec-Montréal-Toronto—Nous avons construit des pavages en béton bitumineux de 20 pieds de largeur et de 4 pouces d'épaisseur à Notre-Dame-du-Lac sur 1.75 mille, à Cabano sur 1.86 mille, à Notre-Dame-du-Portage sur 2.29 milles, à St-Pacôme sur 1.15 mille et à St-Roch-des-Aulnets sur 1.29 mille.

Les travaux d'élargissement et de préparation dans la partie est de la paroisse de St-Thomas et dans la paroisse du Cap-St-Igance ont été commencés à la fin de l'été et ils étaient assez avancés à la date de la préparation du rapport.

Le pavage en béton bitumineux a été terminé dans la partie ouest de la paroisse de St-Thomas (2.90 milles), ce qui a complété le pavage entre Lévis et Montmagny.

Entre Québec et Montréal, voici les principales opérations de la saison: Le chemin de Ste-Foy a été redressé et élargi jusqu'à la Suète. On y a fait tout le travail préparatoire à la pose d'un nouveau pavage, y compris la correction du bombement au béton bitumineux.

Le même genre de travail a été exécuté à partir de l'intersection de la côte de la station, à L'Ancienne-Lorette, jusqu'à St-Augustin, de même qu'entre Ste-Anne-de-la-Pérade et le pont de Batiscan.

CONSTRUCTION OF PERMANENT PAVEMENTS IN 1931

Highway No. 1—Montreal-Sherbrooke-Thetford Mines-Quebec—The Granby-Magog section, length 33 miles, is the only one remaining to pave between Montreal and Sherbrooke. This section is on the programme for pavement next year. This year we did preparatory work, that is straightening, widening, and correction of profile, on 2 miles in Granby township, and $\frac{1}{4}$ mile in the township of Shefford.

Between Sherbrooke and Valley Junction, we laid a bituminous macadam (penetration) pavement on 1.01 miles of road in the village of Weedon. This pavement is 20 feet wide and 4 inches thick. The same type of pavement was laid on 0.70 mile in the village of Disraeli.

We did preparatory work at St. Antoine de Pontbriand and Robertsonville.

In the village of L'Enfant Jésus we laid a bituminous concrete pavement, 20 feet wide and 4 inches thick, on a length of 0.61 mile.

The section of this highway from the Quebec Bridge approach to the city limit was completely re-constructed. This section was formerly paved in old macadam covered with successive bituminous carpets. The road was narrow, high-crowned, and very winding; there were some exceedingly sharp curves. Its intersection with the Gomin Road was a dangerous spot. This section is now covered with a bituminous concrete pavement 20 feet wide and 30 feet wide in curves. The whole road was straightened and widened. Trees were felled where they interfered with drivers' vision, and this is now one of the finest stretches of road in the Province.

Highway No. 2—Edmundston-Rivière du Loup-Quebec-Montreal-Toronto—We laid bituminous concrete pavements 20 feet wide and 4 inches thick at Notre Dame du Lac, 1.75 miles; Cabano, 1.86 miles; Notre Dame du Portage, 2.72 miles; St. Pacôme, 1.15 miles; and St. Roch des Aulnets, 1.29 miles.

Widening and preparatory works in the east part of the parish of St. Thomas and in the parish of Cap St. Ignace were begun at the end of the summer and were quite well advanced at the date of preparation of this report.

The bituminous concrete pavement was finished in the west part of the parish of St. Thomas (2.90 miles), which completes the pavement between Lévis and Montmagny.

Between Montreal and Quebec, the principal operations of the season were as follows: The Ste. Foy road was straightened and widened as far as La Suète. All works preparatory to the laying of a new pavement were completed, including the correction of the crown with bituminous concrete.

The same kind of work was executed from the intersection of the Station hill, in L'Ancienne Lorette, to St. Augustin, and from Ste. Anne de la Pêrade to the Batiscan Bridge.

Du côté ouest du pont de Batiscan jusqu'à un point situé à 200 pieds à l'ouest du pont de Champlain la route a été recouverte d'un pavage en béton bitumineux de 20 pieds de largeur. La longueur de cette section est de 5.13 milles. Les travaux préparatoires étaient faits depuis 1929. De la fin de ce nouveau pavage jusqu'à Ste-Marthe-du-Cap-de-la-Madeleine nous avons fait des travaux préparatoires à l'élargissement du pavage actuel.

Le département a fait une réfection complète de la route dans le village de Louiseville, soit une longueur de 0.50 mille. Cette réfection a consisté à défaire l'ancien pavage et à enlever une partie du coussin inférieur de terre, de façon à baisser d'un pied la surface supérieure du nouveau pavage. Nous avons refait le macadam et posé sur ce nouveau macadam une couche de béton bitumineux de 2 pouces d'épaisseur sur une largeur variant de 36 à 38 pieds, c'est-à-dire sur toute la largeur de la rue entre les trottoirs.

Nous avons aussi construit un nouveau pavage sur toute la largeur de la rue Montcalm, dans la ville de Berthier, partie de la route No 2. La longueur du nouveau pavage est de 1.16 mille et sa largeur est de 30 pieds en moyenne.

Dans la paroisse de Ste-Geneviève-de-Berthier nous avons fait tous les travaux préparatoires cette année et posé un pavage en béton bitumineux. Nous en avons terminé 3.81 milles au 1er octobre.

Nous avons fait des travaux préparatoires sur 7 milles dans la paroisse de Lanoraie et pavé 2.74 milles.

La partie de la route à la charge du département dans la ville de Pointe-aux-Trembles, sur l'île de Montréal, soit 4 milles à partir du bout de l'île, a été élargie. La largeur du pavage a été portée à 20 pieds. Les travaux devaient finir tard à l'automne. Au 1er octobre nous avons terminé 0.42 mille.

Route No 3—Lévis-Fort Covington—Il faut mentionner, à titre de travail préparatoire, l'amélioration de l'intersection de la route Ste-Croix-Dosquet dans le village de Ste-Croix; l'amélioration des courbes aux approches du pont Pouliot, dans la paroisse de Ste-Croix, ainsi que l'amélioration de l'intersection de la route du quai, à Ste-Angèle-de-Laval, travail assez considérable qui a nécessité le déplacement d'une maison.

Le pavage en béton bitumineux a été terminé entre St-Ours et la paroisse de St-Joseph-de-Sorel, sur une longueur de 7.14 milles et sur une épaisseur de 3 pouces.

Nous sommes en pourparlers au sujet de l'achat du terrain nécessaire à l'élargissement de la route dans la montée du lac, comprenant 1.45 mille dans la paroisse de St-Joachim et 0.52 mille dans la ville de Léry. Le chemin actuel est étroit, sinueux et recouvert d'un vieux pavage.

Route No 4—Montréal-Malone—Les quelques sections étroites de pavage en béton qui étaient situées entre la ville de Huntingdon et la frontière de New York ont été élargies et pavées en béton bitumineux.

Route No 5—Québec-Sherbrooke via Richmond—La section de St-Rédempteur, une longueur de 0.99 mille, a été pavée en béton bitumineux sur une largeur de 20 pieds.



MONTREAL-QUEBEC

Cap-Santé

From the west end of the Batiscan Bridge to a point 200 feet west of the Champlain Bridge, the road was covered with a bituminous concrete pavement 20 feet wide. The length of this section is 5.13 miles. The preliminary works were done in 1929. From the end of the new pavement to Ste. Marthe du Cap de la Madeleine, works preliminary to the widening of the existing pavement were executed.

The Department executed a complete re-construction of the highway in the village of Louiseville, a length of 0.50 mile. This re-construction consisted in the rearing up of the old pavement and the removal of part of the earth cushion underneath, so as to lower by one foot the surface of the new pavement. We relaid the macadam, and constructed upon it a bituminous concrete course 2 inches thick, on a width varying from 36 to 38 feet, that is on the whole width of the street between sidewalks.

We also laid a new pavement on the whole width of Montcalm street in the town of Berthier, a portion of the highway. The length of the new pavement is 1.16 miles and the width 30 feet on an average.

In the parish of Ste. Geneviève de Berthier, we did all preliminary works, and laid a bituminous concrete pavement. We had completed 3.81 miles by October 1.

We did preliminary works on 7 miles and paved 2.75 miles in the parish of Lanoraie.

The section of the highway in the charge of the Department in the town of Pointe aux Trembles, on the Island of Montreal, 4 miles long from the end of the Island, was widened. The width of the pavement was increased to 20 feet. This work should be completed late this autumn. By October 1 we had completed 0.42 mile.

Highway No. 3—Lévis-Fort Covington—We are bound to mention, under the heading of preliminary works, the improvement of the intersection of the Ste. Croix-Dosquet highway, in the village of Ste. Croix; the improvement of the curves at the approaches to Pouliot Bridge, in the parish of Ste. Croix; as well as the improvement of the intersection of the warf road at Ste. Angèle de Laval, an extensive work which necessitated the displacement of a house.

The bituminous concrete pavement has been completed between St. Ours and the parish of St. Joseph de Sorel, a length of 7.14 miles; the pavement is 3 inches thick.

We are negotiating for the purchase of the land required for the widening of the highway in the "Montée du lac", comprising 1.45 miles in the parish of St. Joachim and 0.52 mile in the town of Léry. The existing road is narrow, wind-inf, and covered with an old pavement.

Highway No. 4—Montreal-Malone—The few narrow sections of concrete pavement between the town of Huntingdon and the New York state line have been widened and paved in bituminous concrete.

Highway No. 5—Quebec-Sherbrooke via Richmond—The section in St. Rédempteur, length 0.99 mile, was paved in bituminous concrete on a width of 20 feet.

Nous avons fait le redressement de courbes renversées très dangereuses à la limite de St-Gilles et de St-Agapit. Nous avons construit une grande courbe remplaçant un angle droit à Ste-Anastasia, et nous avons fait un travail semblable près de la station de Ste-Julie.

Les travaux préparatoires au pavage permanent ont été commencés au mois de septembre entre Richmond et Windsor. Ces travaux sont très considérables. Cette préparation sera terminée cet automne sur environ le quart de la longueur entreprise.

Les travaux préparatoires sur la section Windsor-Sherbrooke, une longueur de 11 milles, devaient être terminés cet automne. Ce travail consiste à élargir et à redresser la route, à faire la correction du profil, et à ajouter sur toute la longueur une couche de fondation en gravier de 12 pouces d'épaisseur et de 20 pieds de jaugeur. Le pavage sera posé l'an prochain.

La section comprise entre Victoriaville et Arthabaska a été élargie et pavée en béton bitumineux. La longueur de cette section est de 2.5 milles. Nous avons aussi élargi à 20 pieds trois-quarts de mille de pavage dans le village de Plessisville.

Route No 6—Route du tour de la Gaspésie—Le pavage bitumineux commencé l'an dernier à Carleton-sur-Mer a été terminé cette année.

Dans le village de St-Jérôme-de-Matane nous avons construit 0.82 mille de nouveau pavage en béton de ciment, 0.45 mille en béton bitumineux, et nous avons élargi à 20 pieds, sur une section contigüe, une longueur additionnelle de 0.43 mille. Nous avons aussi pavé en macadam bitumineux 1.14 mille dans le village d'Amqui.

Il a été fait ailleurs de gros travaux d'amélioration (élargissement, abaissements de côtes, détournements, suppressions d'angles, améliorations de courbes, etc.) dont on trouvera le détail au chapitre 8.

Route No 7—Montréal-St. Albans.—Le département est à établir un nouveau tracé dans la ville d'Iberville afin de supprimer les tournants brusques qui se trouvent sur le tracé actuel. Le travail a été commencé cet automne. Il sera terminé le printemps prochain.

Le pavage de la section de 7.4 milles comprise entre Pike River et la frontière du Vermont a été construit cette année. Ce pavage est en béton bitumineux et il a une largeur de 20 pieds. Les travaux préparatoires sur cette section avaient été faits en 1929 et en 1930.

Route No 8—Montréal-Hull-Aylmer-Pembroke—Le département a élargi et pavé la montée de Cartierville, sur l'île de Montréal, à partir de la côte Vertu, à la limite de la Métropole, jusqu'aux limites de la ville de Cartierville, soit une longueur de 1.34 mille. Cette montée a été élargie à 80 pieds entre clôtures, et nous y avons construit un pavage en béton de ciment de 40 pieds de largeur.

Les travaux d'élargissement ont commencé cet automne à L'Abord-à-Plouffe. Ce travail d'élargissement et de préparation sera terminé l'an prochain. Nous avons donné un contrat pour les travaux de préparation et de pavage d'une section de 4 milles à Ste-Scholastique, où nous poserons une couche de macadam bitumineux par pénétration. Ces travaux préparatoires seront terminés l'été prochain. Nous avons commencé l'an dernier dans cette même municipalité à paver une section. Le travail a été terminé cet été.

We straightened some very dangerous reversed curves at the limits of St. Agapit and St. Gilles. We constructed a new curve to replace a right turn at St. Anastasie, and did a similar work near Ste. Julie station.

The works preliminary to permanent paving were begun in September between Richmond and Windsor. These are very considerable operations. The preliminary works will be completed this autumn on about one quarter of the length undertaken.

The preliminary works on the Windsor-Sherbrooke section, length 11 miles, should be completed this autumn. This work consists in widening and straightening the highway, making necessary corrections in the profile, and adding a foundation course of gravel 12 inches thick and 20 feet wide on the whole length of road treated. The pavement will be laid next year.

The section between Victoriaville and Arthabaska was widened and paved in bituminous concrete. The length of this section is 2.5 miles. We widened, to 20 feet, $\frac{3}{4}$ mile of pavement in the village of Plessisville.

Highway No. 6—Gaspé Tour Highway—The bituminous macadam pavement begun last year at Carleton-sur-Mer was completed this year.

In the village of St. Jérôme de Matane, we laid 0.82 mile of new pavement in cement concrete, 1.45 miles in bituminous concrete, and we widened to 20 feet, on a contiguous section, an additional length of 0.43 mile. We also paved in bituminous macadam an additional length of 1.14 miles in the village of Amqui.

There were done elsewhere extensive works of improvement (widening, cutting down of steep hills, straightenings, elimination of turns, improvement of curves, etc.) of which details will be found in Chapter 8

Highway No. 7—Montreal-St. Albans—The Department is about to establish a new route through the town of Iberville, so as to eliminate the sharp turns found on the present route. The work was begun this autumn and will be completed next spring.

Pavement was laid this year on the 7.4-mile section between Pike River and the Vermont line. It is in bituminous concrete, 20 feet wide. Preliminary works on this section were done in 1929 and 1930.

Highway No. 8—Montreal-Hull-Aylmer-Pembroke—The Department widened and paved the "Montée de Cartierville" on the Island of Montreal, from Vertu Hill, at the limit of the metropolis, to the limits of the town of Cartierville, being a length of 1.34 miles. This "montée" was widened to 80 feet between fences, and we laid a cement concrete pavement 40 feet wide.

The work of widening was begun this autumn at L'Abord à Plouffe. It will be completed next year. We awarded a contract for preliminary works and pavement on a 4-mile section in Ste. Scholastique, where a bituminous macadam (penetration) pavement will be laid. These preliminary works will be completed next summer. We began last year in this same municipality the paving of a section. This work was completed this summer.

La section commencée l'an dernier à St-Hermas a également été terminée cette année. Nous avons mis cet automne le travail en marche sur la partie désignée sous le nom de montée St-Charles, soit une longueur de 2.16 milles pieds. Là aussi le pavage sera en macadam bitumineux par pénétration. Ces travaux ont été commencés au mois de septembre.

Le même genre de travail a été commencé dans la paroisse de St-Jérusalem, sur une longueur de cinq milles. Le pavage de la section Thurso-Masson a été commencé à la fin de l'été. La section Masson-Templeton, dont le pavage avait été commencé l'an dernier, a été terminée cette année.

Raccordement Grenville-Pont interprovincial—La construction d'un pont sur la rivière Ottawa entre Grenville, sur la route No 8, et Hawkesbury (Ontario), sur la route No 17, a nécessité la construction d'un chemin d'approche du côté de la province de Québec et l'amélioration du chemin de raccordement avec la route Montréal-Hull. La longueur de ce raccordement est de 2.50 milles, y compris 0.36 mille de chemin conduisant vers Montréal et faisant fourche avec celui qui conduit en direction d'Ottawa. Le travail a consisté à élargir le chemin municipal qui existait auparavant et à le paver en neuf en macadam huilé.

Route No 10—Rivière-du-Loup-Ste-Flavie—La section de la ville de Trois-Pistoles, une longueur de 1.22 mille, a été pavée en béton bitumineux sur une largeur de 20 pieds et une épaisseur de 4 pouces. La section contigüe dans la paroisse de Trois-Pistoles, soit $\frac{1}{4}$ de mille, a également été pavée.

Route No 11—Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki-Hull—Le pavage de la montée Ste-Rose est fini, ainsi que la pavage du chemin de raccordement avec le pont David. Nous avons aménagé une grande courbe à l'intersection de la montée Ste-Rose et de la route conduisant à la ville de Ste-Rose.

Nous avons posé une nouvelle couche d'usure en béton bitumineux d'un pouce d'épaisseur et de 20 pieds de largeur entre Ste-Thérèse et St-Jérôme.

Nous avons pavé 0.78 mille en béton bitumineux sur une largeur de 20 pieds à Kazubazua, et 1.05 mille à Wakefield.

Route No 13—Sherbrooke-Derby Line—Les travaux préparatoires sur la section de 19.75 milles comprise entre North Hatley et Stanstead ont été terminés de bonne heure le printemps dernier. Au 1er octobre le pavage en béton de ciment était terminé sur 15 milles et les travaux se poursuivaient avec rapidité. Toute la section devait être terminée avant l'hiver, moins la toilette des accotements et certains travaux complémentaires. Le pavage a 20 pieds de largeur. Les travaux exécutés sur cette section ont été très considérables: abaissements de fortes côtes, suppression de nombreuses courbes, angles, etc., et confection d'un gravelage complet sur un grand nombre de sections préalablement à la pose du pavage. Cette route sera l'une des plus belles de la province. Il ne reste actuellement sur la route Sherbrooke-Derby qu'une section de gravier d'environ 4 milles dans le canton de Compton.

Route No 14—Montréal-Rouse's Point via St-Jean—Le département a terminé l'élargissement du pavage entre Laprairie et St-Jean, moins deux courtes

The section begun last year at St. Hermas was also completed this year. This autumn we got work under way on the section designated by the name "Montée St. Charles", being a length of 2.16 miles. There also the pavement will be in bituminous macadam (penetration). These works were begun in September.

The same kind of work has been begun in the parish of St. Jérusalem on a length of five miles. The paving of the Thurso-Masson section was begun at the end of the summer. The Masson-Templeton section, on which paving was begun last year, was completed this year.

Grenville-Interprovincial Bridge Connection—The construction of a bridge across the Ottawa River between Grenville, on Highway 8, and Hawkesbury (Ontario), on Highway 17, has necessitated the construction of an approach road on the Province of Quebec side, and the improvement of the road connecting with the Montreal-Hull Highway. The length of this connection is 2.50 miles, comprising 0.36 mile of road leading towards Montreal and forking with the one leading to Ottawa. This work consisted in the widening of the municipal road which formerly existed and paving it anew with oiled macadam.

Highway No. 10—Rivière du Loup-Ste. Flavie—The section in the town of Trois Pistoles, length 1.22 miles, was paved in bituminous concrete on a width of 20 feet and to a thickness of 4 inches. The adjoining section in the parish of Trois Pistoles, length $\frac{1}{4}$ mile, was also paved.

Highway No. 11—Montréal-Mont Laurier-Maniwaki-Hull—The paving of the "Montée Ste. Rose" is completed, as is also that of the road connecting with the David Bridge. We ran in a long curve at the intersection of the "Montée Ste. Rose" with the road leading to the town of Ste. Rose.

We laid a new bituminous wearing course one inch thick and twenty feet wide between Ste. Thérèse and St. Jérôme.

We paved 0.78 mile in bituminous concrete on a width of 20 feet at Kazabazua, and 1.05 miles at Wakefield.

Highway No. 13—Sherbrooke-Derby Line—Preliminary works on a section 19.75 miles long, lying between North Hatley and Stanstead, were completed early last spring. By October 1 the cement concrete pavement had been completed on 15 miles, and the work was still progressing rapidly. The whole section should be completed before winter sets in, except for the dressing of the shoulders and certain complementary works. The pavement is 20 feet wide. The work executed on this section has been very extensive: cutting down of steep grades, elimination of numerous curves, turns, etc., and the laying of a complete gravel course on a great many sections before laying the pavement. This highway will be one of the finest in the Province. There now remains but one section of gravel on the Sherbrooke-Derby Line Highway; it is a 4-mile stretch in the Township of Compton.

Highway No. 14—Montreal-Rouse's Point via St. Jean—The Department has completed the widening of the pavement between Laprairie and St. Jean,

sections aux approches du pont de la rivière Montréal, actuellement en construction. Sauf ces deux sections, toute la route est terminée jusqu'à la frontière de l'état de New York.

Route No 15—Québec-Chicoutimi—Tour du lac St-Jean—Québec—La courbe de l'église de L'Ange-Gardien a été élargie de 12 pieds, redressée et pavée sur une longueur de 150 pieds.

Nous avons fait deux milles de travaux préparatoires au Château-Richer, travaux consistant principalement à corriger le bombement en ajoutant un mélange de pierre et de bitume. Nous avons aussi amélioré et pavé en béton bitumineux la côte de l'église, qui fait intersection avec la route. Nous avons recouvert d'un nouveau pavage en béton bitumineux de 4 pouces d'épaisseur une longueur de $\frac{2}{5}$ de mille dans la paroisse de Ste-Anne-de-Beaupré, partie ouest.

La section du village de Beaupré a été pavée en béton bitumineux sur une largeur de 22 pieds et sur une épaisseur de 4 pouces. Cette section a une longueur de 0.77 mille.

Nous avons fait des travaux d'amélioration assez importants à la côte de la Miche, à St-Joachim. Ces travaux ont consisté à faire disparaître les angles qui se trouvaient dans cette côte et à remplacer ces angles par des courbes très larges qui assurent aux automobilistes l'espace voulu pour manœuvrer en toute sécurité. Nous avons également fait un remblai au bas de la côte et un déblai au haut afin de rendre la pente sensiblement moins raide.

A titre de travaux préparatoires au pavage futur, il faut citer l'élargissement de deux courbes assez raides à St-Tite; l'élargissement de la côte St-Antoine dans la paroisse de St-Pierre-de-la-Baie-St-Paul, sur une longueur de 1,200 pieds, avec addition de 6 pieds de gravier; l'élargissement d'une courbe à Ste-Agnès, sur une longueur de 75 pieds; l'élargissement de la partie de la route désignée sous le nom de La Comportée, à l'entrée du village de La Malbaie. Nous avons sur cette partie de route élargi de 4 pieds sur une longueur de 1,500 pieds, et nous avons construit un mur de protection en bois sur une longueur de 1,200 pieds; la construction d'un mur de protection en bois de 800 pieds de longueur et de 4 pieds de largeur dans la côte du Cap-à-l'Aigle, et l'élargissement de la côte de la rivière Noire, dans le village de St-Siméon, sur une longueur de 50 pieds. Cette côte a été élargie de 8 pieds.

Le pavage de la section Grande-Baie-Jonquière, commencé l'an dernier, est presque terminé. Les travaux de redressement et d'élargissement dans la paroisse de Larouche ont été terminés cet automne. Cette section est maintenant prête pour le pavage.

Nous avons aussi fait l'élargissement et les travaux préparatoires au pavage entre St-Bruno et Alma.

Route No 17—Montréal-Ottawa via Pointe-Fortune—La description des travaux du nouveau chemin Dorion-Rigaud est donnée au chapitre de la construction.



MONTREAL-HULL

Approches du pont de Cartierville à L'Abord-à-Plouffe.

Approaches to the Cartierville bridge at L'Abord-à-Plouffe.



Vue montrant le pont Viau entre Pont-Viau et l'île de Montréal, sur le parcours de la route Montréal-Mont-Laurier

Aerial view of Viau Bridge between the village of Pont-Viau and the Island of Montreal, on the Montreal-Mont-Laurier Highway

except for two short sections at the approaches of the bridge over the Montreal River, now under construction. Except for these two sections, the whole highway is completed to the New York state line.

Highway No. 15—Quebec-Chicoutimi-Tour of Lake St. Jean-Quebec—The curve at L'Ange Gardien church has been widened to 12 feet, realigned, and paved on a length of 150 feet.

We did two miles of preparatory works at Château Richer, works consisting chiefly of correction of crown by the addition of a mixture of stone and bitumen. We also improved and paved in bituminous concrete the church hill, which intersects with the highway. We laid a new pavement in bituminous concrete 4 inches thick, on 2/5 of a mile in the parish of Ste. Anne de Beaupré, west part.

The section in the village of Beaupré was paved in bituminous concrete on a width of 22 feet and to a thickness of 4 inches. This section is 0.77 mile long.

We made important improvements to the Côte de la Miche at St. Joachim. The work consisted in the replacing of sharp turns at certain points in the hill by wide curves which provide all the space required for the safe manœuvring of cars. We also cut down the top of the hill and filled at the bottom to make the grade much less steep.

Under the heading of works preparatory to future paving, mention must be made of the widening of two steep curves at St. Tite; the widening of the St. Antoine hill in the parish of St-Pierre de la Baie St. Paul, on a length of 1,200 feet, with the addition of 6 feet of gravel; the widening of a curve at Ste. Agnès on a length of 75 feet; the widening of that part of the highway known as "La Comportée", at the entrance to the village of La Malbaie. We widened this section of the highway by 4 feet on a length of 1,500 feet and built a wooden retaining wall 1,200 feet long; the construction of a wooden retaining wall 800 feet long and 4 feet wide in the hill at Cap à l'Aigle and the widening of the Rivière Noire hill in the village of St. Siméon on a length of 50 feet. This hill was widened 8 feet.

The paving of the Grande Baie-Jonquière section, started last year, is almost completed. The straightening and widening works in the parish of Larouche were completed this autumn. This section is now ready for the pavement.

We also widened the highway and did the works preliminary to paving between St. Bruno and Alma.

Highway No. 17—Montreal-Ottawa via Pointe Fortune—The description of the work on the new Dorion Rigaud road is given in the Chapter on construction.

Le département a commencé cette année le redressement et l'élargissement de la partie de la route comprise entre Rigaud et la frontière de la province d'Ontario à Pointe Fortune, soit une longueur de 9 milles. Nous avons fait des travaux très considérables sur cette partie de route, qui était étroite et très sinueuse. Il y a des détournements très considérables, et la physionomie de la route sera changée du tout au tout. Nous poserons, préalablement au pavage, une couche de gravier de 20 pieds de largeur qui servira de fondation. Ces travaux préparatoires doivent être terminés pour la fin de l'année. Le pavage sera posé l'an prochain. Lorsque cette partie sera pavée et que le nouveau chemin Dorion-Rigaud sera terminé, la province possèdera entre Dorion et Pointe-Fortune une route comparable aux plus belles du continent.

Route No 18—Montréal-Terrebonne-St-Donat—Nous avons posé un pavage en béton bitumineux de 20 pieds de largeur et de 4 pouces d'épaisseur, sur une longueur de 3.44 milles, à Ste-Julienne. Nous avons aussi pavé dans cette municipalité quelques rues municipales.

Route No 23—Lévis-Jackman—Le pavage de la section comprise entre Lévis et St-Henri a été commencé au mois d'août et sera terminé au printemps. Ce pavage est en béton bitumineux et il a une largeur de 20 pieds. Tous les travaux préparatoires avaient été faits en 1929. Nous avons fait entre Scott et Beauceville, une longueur de 22.5 milles, un traitement au bitume semblable à ceux qui sont utilisés dans le Maine. Le travail a consisté en un rechargement complet de six pouces de gravier sur une largeur variant de 20 à 22 pieds. Après tassement au rouleau nous avons appliqué une émulsion de goudron, ajouté de nouveau une légère couche de gravier, et arrosé encore une fois avec la même émulsion. Cette partie de route, jusqu'à prise définitive du gravier et du goudron, a été entretenue au moyen de grattes spéciales, et roulée à nombreuses reprises de façon à obtenir une surface uniforme et compacte. Bien que ce mode de traitement ne soit pas nouveau dans la province de Québec, c'est la première fois que nous l'entreprenons sur une section aussi longue. Ce genre de traitement réussit bien dans le Maine, et nous avons toutes raisons de croire qu'il réussira également dans la province de Québec. Nous avons suivi toutes les opérations de près, et, si nous obtenons le succès anticipé, nous traiterons de la même façon d'autres routes actuellement en gravier et sur lesquelles il est important de supprimer la poussière. Il s'agit non d'un véritable pavage, mais d'un traitement économique qui répond bien aux besoins de certains districts.

Les travaux d'élargissement à St-Côme, à St-Théophile et dans le canton de Linière ont été continués au cours de la saison.

Nous devons faire mention des approches du nouveau pont construit au-dessus de la rivière Chaudière entre Beauceville et Beauceville-Est. Du côté de Beauceville-Est, le nouveau chemin d'approches a 1,290 pieds de longueur, et ce chemin consiste en un remblai très élevé recouvert d'un pavage permanent.

Du côté de Beauceville, c'est-à-dire du côté ouest de la rivière Chaudière, le nouveau chemin d'approche a 720 pieds de longueur. Le nouveau pont et ses approches ont considérablement modifié l'aspect général des lieux.

Route No 25a—Beaumont-St-Philémon—Nous avons pavé la section du village de St-Gervais, soit une longueur de 0.62 mille. Le nouveau pavage est en béton bitumineux; il a une largeur de 20 pieds et une épaisseur de 4 pouces. Nous avons aussi, dans ce village, pavé le chemin du 1er rang sur une longueur de 1,330 pieds.

The Department began this year the straightening and widening of the portion of the road lying between Rigaud and the Ontario boundary at Pointe Fortune, a length of 9 miles. Quite extensive work was done on this part of the highway, which was narrow and very sinuous. There are some very long diversions, and the physical aspect of the highway has been altogether changed. Preliminary to paving, we will lay a gravel course 20 feet wide to serve as a foundation. These preliminary works ought to be finished by the end of the year. The pavement will be laid next year. When this section is paved and the new Rigaud-Dorion road completed, the Province will have, between Dorion and Pointe Fortune, a road comparable to the finest on the continent.

Highway No. 18—Montreal-Terrebonne-St. Donat—We laid a bituminous, concrete pavement 20 feet wide and 4 inches thick, on a length of 3.44 miles, at Ste. Julienne. We also paved some municipal streets in the same locality.

Highway No. 23—Lévis-Jackman—The paving of the section between Lévis and St. Henri was begun in the month of August and will be completed next spring. This pavement is in bituminous concrete, and has a width of 20 feet. Between Scott and Beauceville, a distance of $22\frac{1}{2}$ miles, we laid a bituminous seal coat similar to those used in Maine. The work consisted in the laying of a new 6-inch course of gravel on a width varying from 20 to 22 feet. After compression by rolling, we applied a tar emulsion, added another light course of gravel, and sprinkled again with similar emulsion. This section of road was maintained with special drags and rolled many times during the setting of the gravel and tar, in order to obtain a compact wearing course with an even surface. Although this type of pavement is not an innovation in this Province, this is the first time we treated so long a section in that manner. This type of treatment has given good results in Maine, and we have reason to believe that it will be as successful in the Province of Quebec. All operations were closely followed, and if we achieve the success anticipated we intend to treat in the same way other gravel roads on which it is important to eliminate the dust. This is not a regular pavement, but rather an economical treatment well adapted to certain districts.

The widening operations at St. Côme, St-Théophile and in the township of Linière were continued during this season.

Mention must be made of the approaches to the new bridge over the Chaudière River between Beauceville and Beauceville Est. On the Beauceville Est side, the new approach road is 1,290 feet long, and consists of a huge fill covered with a permanent pavement.

On the Beauceville side, that is the west side of the Chaudière River, the new approach road is 720 feet long. The new bridge and the approaches have considerably altered the general aspect of the place.

Highway No. 25a—Beaumont-St. Philémon—We paved the section in the village of St. Gervais, being a length of 0.71 mile. The new pavement is in bituminous concrete; it is 20 feet wide and 4 inches thick. In this village we also paved the 1st. Range road on a length of 1,330 feet.

Route No 26—Waterloo-Huntingdon via Rouse's Point—Nous avons construit un pavage de macadam bitumineux par pénétration sur une longueur de 1.42 mille et sur une largeur de 20 pieds dans la ville de Cowansville. Nous avons fait le même genre de travail à Sweetsburg sur une longueur de 1.04 mille. Les sections du canton Stanbridge et du village de Stanbridge, sections longues respectivement de 0.48 mille et de 0.60 mille, ont été pavées en béton bitumineux.

Route No 28—Lévis-Sherbrooke via Beauceville—La section du village de Lambton, longue de 0.70 mille, a été pavée en béton bitumineux sur une largeur de 20 pieds.

Route No 40—Maricville-Cowansville—La section de la ville de Cowansville, longue de 0.19 mille, a été pavée en macadam bitumineux par pénétration. La section de Ste-Brigide, longue de 0.41 mille, a été pavée en béton bitumineux. La section de la ville de Farnham, 0.92 mille, a été pavée en béton bitumineux sur toute la largeur comprise entre les trottoirs, largeur variant de 22 à 30 pieds.

Route No 41—Berthier-Joliette-Lachute—La section de la ville des Laurentides, longue de 1.40 mille, a été pavée en béton bitumineux sur une largeur de 20 pieds.

Route No 47—St-Roch-Chambly-St-Jean—La section de St-Antoine-de-Padoue, dont le pavage a été commencé l'an dernier, a été terminée cette année. Nous avons en plus pavé cette année la section de St-Marc-de-Cournoyer.

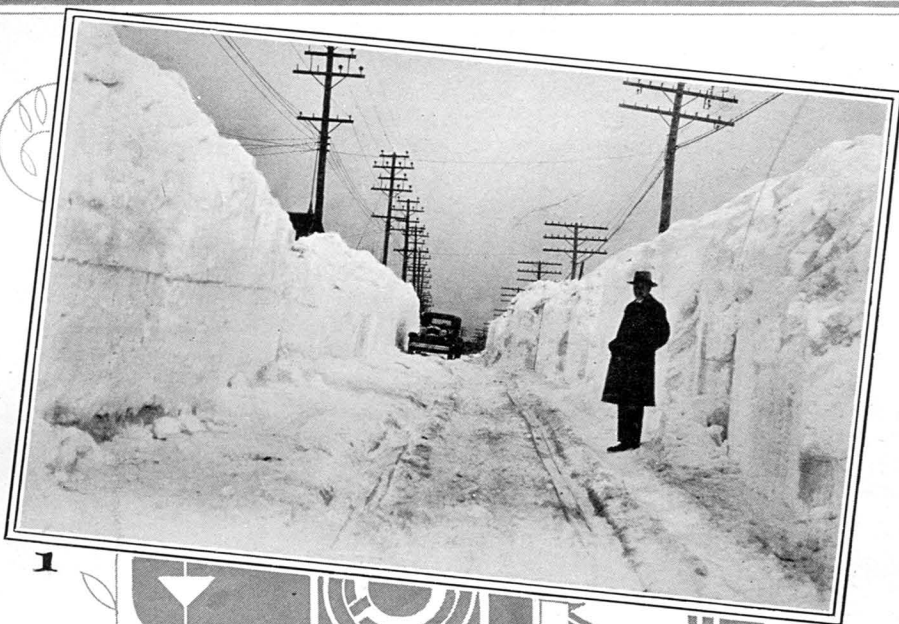
Route No 48—L'Assomption-Joliette-Ste-Emélie-de-l'Energie—Nous avons commencé les travaux préparatoires, c'est-à-dire l'élargissement et le redressement, entre L'Assomption et Joliette, soit une longueur de 14 milles. Nous avons posé un pavage en béton bitumineux sur quatre milles à St-Paul et nous terminerons cette section l'an prochain.

Nous avons également posé, dans plusieurs villages qui ne sont pas situés sur les grandes routes, des pavages permanents. On trouvera au chapitre 7 la liste de tous ces villages. Nous ferons mention ici même du pavage de la section Danville-Asbestos de la route Danville-Marbleton. Nous y avons posé un pavage de macadam bitumineux par pénétration d'une largeur de 18 pieds et d'une épaisseur de 3 pouces.

ARPENTAGES

On a vu que le développement de la circulation automobile exige une transformation parfois complète des réseaux routiers, surtout des artères principales. Cette transformation s'obtient soit par l'amélioration du tracé actuel, soit par l'adoption d'un nouveau tracé.

Dans le premier cas, il s'agit surtout d'élargir l'emprise de la voie carrossable de réduire les rampes, d'adoucir les courbes et d'éliminer de la chaussée les causes d'accidents, dont la plus importante est probablement le passage à niveau.



1



2

ENTRETIEN D'HIVER

1. Etat de la route à St-David; photographie prise le 3 avril 1930. 2. Photographie prise au même endroit et à la même date en 1931

WINTER MAINTENANCE

1. Condition of the road at St. David on April 3, 1930. 2. Condition of the road at the same place and the same date in 1931

Highway No. 26—Waterloo-Huntingdon via Rouse's Point—We laid a new bituminous macadam (penetration) pavement on a length of 1.42 miles and a width of 20 feet, in the town of Cowansville. We laid the same type of pavement at Sweetsburg, on a length of 1.04 miles. The sections of the township of Stanbridge and the village of Stanbridge, respectively 0.48 and 0.60 mile long, were paved in bituminous concrete.

Highway No. 28—Lévis-Sherbrooke via Beauceville—The section in the village of Lambton, length 0.70 mile, was paved in bituminous concrete on a width of 20 feet.

Highway No. 40—Marienville-Cowansville—The section in the town of Cowansville, length 0.19 mile, was paved in bituminous macadam (penetration). The section in Ste. Brigide, length 0.41 mile, was paved in bituminous concrete. The town of Farnham section, 0.92 mile, was paved in bituminous concrete the whole width between sidewalks, width varying from 22 to 30 feet.

Highway No. 41—Berthier-Joliette-Lachute—The section in the town of Laurentides, length 1.40 mile, was paved in bituminous concrete on a width of 20 feet.

Highway No. 47—St. Roch-Chambly-St. Jean—The section in St. Antoine de Padoue, the paving of which was begun last year, was completed this year. We also paved this year the St. Marc de Cournoyer section.

Highway No. 48—L'Assomption-Joliette-St. Emélie de l'Energie—We began preliminary works, that is widening and straightening, between L'Assomption and Joliette, being a length of 14 miles. We laid a bituminous concrete pavement at St. Paul, length four miles, and will complete this section next year.

We also laid permanent pavements in several villages not situated on main highways. A list of such villages will be found in Chapter 7. We mention here, however, the paving of the Danville-Asbestos section of the Danville-Marbleton road. We laid here a bituminous macadam (penetration) pavement 18 feet wide and 3 inches thick.

SURVEYS

It has been seen that the development of motor traffic sometimes calls for a complete transformation of highway routings, particularly as to main arteries. This transformation is achieved either by the improvement of the existing location or the adoption of a new one.

In the first case, it becomes a question chiefly of widening the traffic-way, reducing grades, easing curves, and eliminating from the highway causes of accidents, of which the most important is probably the grade crossing.

Si, au contraire, un nouveau tracé est choisi, il doit avoir une emprise de largeur suffisante; des rampes réduites au minimum; des courbes à grands rayons, inclinées vers le centre afin de faciliter les virages.

Comme le facteur économique doit se trouver à la base de tous ces travaux, il est évident que ces derniers ne peuvent être entrepris qu'après une étude technique approfondie des conditions topographiques.

Voilà les principales raisons qui ont amené le Ministère de la voirie à organiser, à l'automne de 1930, un service des arpentages, dont les attributions consistent à faire ces études techniques sur le terrain et à préparer les plans qui devront servir de base aux grands travaux projetés.

En organisant un service des arpentages, le ministère de la voirie n'a donc fait que développer un programme qui place la province de Québec au niveau des pays les plus avancés dans ce domaine.

Depuis le début de la saison, c'est-à-dire de mai à octobre, le service des arpentages du département a fait de nombreuses études sur la suppression des passages à niveau, l'amélioration de courbes dangereuses, l'élargissement de l'emprise actuelle, la recherche, dans certains cas, d'un nouveau tracé plus conforme aux exigences de la circulation, etc.

Ces arpentages, couvrant une longueur de près de 190 milles, ont été faits sur les routes et dans les municipalités suivantes:

Route No 2—Edmundston-Rivière-du-Loup-Québec-Montréal-Toronto—(90 milles)—Municipalités de St-Zotique, Coteau Landing, Pointe-Claire, Charlemagne, Repentigny, Lachenaie, St-Sulpice, Lavaltrie, Lanoraie, Berthier, St-Cuthbert, Batiscan, Ste-Anne-de-la-Pérade, L'Ancienne-Lorette, St-Thomas (comté de Montmagny), Cap-St-Ignace, L'Islet, St-Jean-Port-Joli.

Route No 3—Lévis-Fort Covington—(11 milles)—St-Joseph-de-Sorel, St-Pierre-de-Sorel, Verchères.

Route No 9—Montréal-Rouse's Point via Napierville (Boulevard Edouard VII)—(9.6 milles)—Laprairie.

Route No 11—Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki-Hull—(7 milles)—Ste-Thérèse.

Route No 15—Québec-Chicoutimi-Tour du lac St-Jean—Québec—(30 milles)—St-Joachim, St-Tite-des-Caps, Baie-St-Paul

Route No 23—Lévis-Jackman—(32 milles)—St-Henri, St-Isidore, Aubert-Gallion (St-Georges), St-Théophile, Linière.

Route No 25—St-Vallier-St-Camille-St-Georges-Mégantic—(6 milles)—St-Martin, St-Gédéon, St-Hubert-de-Spaulding, Rishorough et partie de Marlow.

Route No 42—Berthier-Joliette-St-Côme via St-Ambroise—(0.4 mille)—St-Thomas.

If, on the other hand, an altogether new location is chosen, it must have a right-of-way of sufficient width; grades must be held at a minimum; curves must be of large radius and super-elevated to facilitate their negotiation.

As the question of economics must govern all these works, it is evident that they cannot be undertaken until after a thorough technical study of topographic conditions.

Those are the chief reasons why the Department of Roads organized, in the fall of 1930, a Surveys Service whose province it is to conduct technical studies on the ground and prepare the plans which form the basis for the extensive works projected.

In organizing the Surveys Service, the Department of Roads has therefore only developed a programme which places the Province of Quebec on a level with the countries most advanced in this domain.

From the beginning of the season, that is from May to October, the Surveys Service of the Department has made many studies of the elimination of grade crossings, the improvement of dangerous curves, the widening of existing roads, the investigation, in certain cases, of new locations more in conformity with the exigencies of traffic, etc.

These surveys, covering a length of nearly 190 miles, were made on the following highways and in the following municipalities:

Highway No. 2—Edmundston-Rivière du Loup-Quebec-Montreal-Toronto—(90 miles)—Municipalities of St. Zotique, Coteau Landing, Pointe Claire, Charlemagne, Repentigny, Lachenaie, St. Sulpice, Lavaltrie, Lanoraie, Berthier St. Cuthbert, Batiscan, Ste. Anne de la Pêrade, L'Ancienne Lorette, St. Thomas (Montmagny County), Cap St. Ignace, L'Islet, St. Jean Port Joli.

Highway No. 3—Lévis-Fort Covington—(11 miles)—St. Joseph de Sorel, St. Pierre de Sorel, Verchères.

Highway No. 9—Montreal-Rouse's Point via Napierville (King Edward Boulevard)—(9.6 miles)—Laprairie.

Highway No. 11—Montreal-Mont Laurier-Maniwaki-Hull—(7 miles)—Ste. Thérèse.

Highway No. 15—Quebec-Chicoutimi-Tour of Lake St. Jean-Quebec—(30 miles)—St. Joachim, St. Tite des Caps, Baie St. Paul.

Highway No. 23—Lévis-Jackman—(32 miles)—St. Henri de Lauzon, St. Isidore, Aubert Gallion (St. Georges), St. Téphophile, Linière.

Highway No. 25—(St. Vallier-St. Camille-St. Georges-Mégantic—(6 miles)—St. Martin, St. Gédéon, St-Hubert de Spaulding, Rishorough, and part of Marlow.

Highway No. 42—Berthier-Joliette-St. Côme via St. Ambroise—(0.4 miles)—St. Thomas.

Route No 48—L'Assomption-Joliette-Ste-Emélie-de-l'Energie—(2.5 milles)—St-Paul.

Montée St-Martin et chemin projeté de L'Abord-à-Plouffe à Ste-Rose (5.5 milles)—L'Abord-à-Plouffe, St-Martin, Ste-Rose.

ANALYSE ET ESSAIS DES MATÉRIAUX; CONTROLE DE L'ÉPAISSEUR ET DE LA QUALITÉ DES PAVAGES

Notre laboratoire a analysé 519 échantillons de divers matériaux ou produits utilisés à la construction ou à l'entretien des routes: sable, gravier, pierre, bitume et mélanges bitumineux. Il a en plus fait l'essai de 258 cylindres de béton de ciment prélevés au cours de ou après la confection des pavages. Le nombre de ces essais et analyses fut à peu près le même qu'en 1930 (798).

Le contrôle de la qualité des bétons de ciment et des bétons bitumineux utilisés aux travaux de revêtement constitue la meilleure garantie de la qualité des pavages. Aussi le département exerce-t-il ce contrôle avec la plus minutieuse attention, et l'exerce à l'endroit même de la fabrication, par l'entremise du chef du laboratoire. Le nombre d'échantillons étudiés avait atteint, au 1er octobre, 1,126 pour le béton au ciment et 2,529 pour les bétons bitumineux, soit un total de 3,655 échantillons.

Voici le sommaire des analyses et essais faits jusqu'au 1er octobre:

Matériaux reçus au laboratoire	Nombre d'échantillons
Sables pour béton et mélanges bitumineux.....	93
Graviers pour béton, entretien et gravelage.....	216
Pierres et poussière de pierre.....	100
Bitumes et goudrons.....	60
Cylindres de béton prélevés durant la construction.....	194
Cylindres de béton prélevés sur les revêtements construits.....	64
Mélanges bitumineux.....	20
Total.....	777

Contrôle des bétons au ciment Portland et des bétons bitumineux mélangés aux différents chantiers.

1.—Bétons au ciment Portland

Routes	Nombre d'échantillons
Sherbrooke-Derby Line.....	454
Laprairie-Longueuil.....	478
Montée de Cartierville.....	191
Total.....	1,126

Highway No. 48—L'Assomption-Joliette-Ste. Emélie de l'Energie—
(2.5 miles)—St. Paul

"Montée St. Martin" and road projected from L'Abord à Plouffe to Ste.
Rose (5.5 miles)—L'Abord à Plouffe, St. Martin, Ste. Rose.

ANALYSYS AND TESTING OF MATERIALS; CONTROL OF THICKNESS AND QUALITY OF PAVEMENTS

Our laboratory analysed 519 samples of various materials or products used in the construction or maintenance of highways: sand, gravel, stone, bitumen, and bituminous mixtures. In addition it tested 258 concrete cylinders, extracted from pavements either during or after construction. The number of tests and analyses was about the same as in 1930 (798).

The control of the quality of cement and bituminous concrete used in permanent paving is the best guarantee of the quality of the pavements. The Department exercises control with the minutest attention, at the very places of fabrication, by the chief of the laboratory. The number of samples tested to October 1 was 1,126 for cement concrete and 2,529 for bituminous concrete, or a total of 3,655 samples

Following is a summary of analyses and tests made to October 1:

Materials received at the laboratory	Number of samples
Sand for concrete and bituminous mixtures.....	93
Gravel for concrete, maintenance, and gravelling.....	246
Stone and stone dust.....	100
Bitumen and tar.....	60
Cylinders of concrete extracted during construction.....	194
Cylinders of concrete extracted from completed pavements.....	64
Bituminous mixtures.....	20
Total.....	777

Control of Portland cement concrete and bituminous concrete mixed at divers plants.

1. Portland cement concrete

Highway	Number of samples
Sherbrooke-Derby Line.....	454
Laprairie-Longueuil.....	478
Montée de Cartierville.....	194
Total.....	1,126

2.—Bétons bitumineux

Chantier	Nombre d'échantillons d'agréats
Rosemont.....	1,635
Ste-Anne-de-la-Pocatière.....	136
Rigaud.....	153
Sarosto.....	29
Jonquière.....	186
Joliette.....	150
Laprairie.....	93
Montée Ste-Rose.....	147
Total.....	2,529

ROUTE TRANS-CANADA

Il est question depuis plusieurs années de la construction d'une route entièrement en territoire canadien reliant le Pacifique à l'Atlantique. Actuellement on peut voyager en automobile d'un océan à l'autre entre Vancouver et Halifax, mais l'on doit, à partir de Winnipeg, faire un détour par les Etats-Unis et passer par Duluth, Minnesota, et de là se rendre au Sault-Ste-Marie en traversant la péninsule supérieure du Michigan. A partir du Sault-Ste-Marie l'on voyage de nouveau en territoire canadien. Il y a aux Etats-Unis d'autres routes que l'on peut choisir, par exemple celle qui passe par Minneapolis, Milwaukee, Chicago et Détroit et qui entre au Canada par Windsor.

Le projet de parachèvement d'une route transcontinentale canadienne est devenu d'intérêt plus immédiat depuis qu'il en est question comme moyen de remédier au chômage. Le parachèvement de cette route est actuellement à l'étude par les autorités fédérales et provinciales.

Il a été entendu préalablement que la route Trans-Canada devait autant que possible passer par toutes les capitales provinciales, sauf dans le cas de l'Ontario où la route passera par la capitale fédérale, Ottawa, qui est d'ailleurs sur la route naturelle du chemin transcontinental.

Sauf décision contraire, la route devrait donc passer, à partir d'Halifax, par Truro, Monckton, St-Jean, Fredericton, Edmundston, Rivière-du-Loup, Lévis, Québec et Montréal (route 2). De Montréal à Ottawa, l'on utilisera soit la route 17 (Montréal-Pointe-Fortune-Ottawa), soit la route 8 (Montréal-Lachute, Hull, Ottawa), soit une combinaison de deux (Montréal, Lachute, Grenville-Hawkesbury-Ottawa). D'Ottawa, la route se dirigera vers North Bay en passant par Pembroke. De North Bay il y a deux tracés à l'étude. L'un de ces tracés se dirigerait vers le nord par Haileybury et Cochrane, et de là se dirigerait en ligne directe vers Winnipeg en suivant approximativement la voie du chemin de fer Transcontinental (C. N. R.). L'autre tracé se dirigerait vers Sault-Ste-Marie par Sudbury, et, à partir du Sault-Ste-Marie, il suivrait la rive nord du lac Supérieur jusqu'à Port Arthur et Fort William, pour remonter ensuite vers Winnipeg. Ce second tracé serait approximativement celui du chemin de fer du Pacifique Canadien. Dans l'un et l'autre cas, il faudra construire environ 600 milles de chemin nouveau dans un district très accidenté et très difficile.



MONTREAL-TORONTO

Section du canal de Soulanges; béton bitumineux
de 22 pieds de largeur.

Soulanges Canal section; bituminous concrete pa-
vement 22 feet wide.

2. Bituminous concrete

Plant	Number of samples of aggregates
Rosemont	1,635
Ste. Anne de la Pocatière.....	136
Rigaud.....	153
Sarosto.....	29
Jonquière.....	186
Joliette.....	150
Laprairie.....	96
Montée Ste. Rose	147
Total.....	2,529

THE TRANS-CANADA HIGHWAY

For several years there has been talk of the construction of a highway to link up the Pacific and Atlantic seaboard, and to run entirely through Canadian territory. At present the journey from coast to coast, from Vancouver to Halifax, may be made by auto, but the motorist is obliged, on leaving Winnipeg, to detour through United States territory to Duluth, Minnesota, and from there to Sault Ste Marie across the Upper Peninsula of Michigan. Leaving Sault Ste Marie, the route runs again through Canadian territory. There are also other routes that may be chosen through the United States, as for example, the one through Minneapolis, Milwaukee, Chicago, and Detroit, to enter Canada via Windsor.

The project of completing a Canadian transcontinental highway has become of more immediate interest since it is contemplated as a means of remedying unemployment. The completion of that highway is now being studied by the federal and provincial authorities.

It is presupposed that the Trans-Canada Highway should, as far as possible, pass through capitals of all the provinces, except in the case of Ontario, where it will pass through Ottawa, the Capital of Canada, which is in any case on the natural route for the Transcontinental Highway.

Unless a contrary decision be made, the highway should therefore run, from Halifax, through Truro, Moncton, St John, Fredericton, Edmundston, Rivière du-Loup, Lévis, Quebec and Montreal (Highway 2). Between Montreal and Ottawa, one of the following routes will have to be selected: Highway No. 17 (Montreal-Pointe-Fortune-Ottawa); Highway No. 8 (Montreal-Lachute-Hull-Ottawa); or a combination of both (Montreal-Lachute-Grenville-Hawkesbury-Ottawa). From Ottawa, the highway will run towards North Bay, via Pembroke. From North Bay, there are two routes under study. One would run northward through Haileybury and Cochrane, and in a direct line from there to Winnipeg, following roughly the line of the Transcontinental Railway (C.N.R.). The second route being studied runs to Sault Ste. Marie via Sudbury, and, leaving Sault Ste. Marie, follows the north shore of Lake Superior to Port Arthur and Fort William, then up to Winnipeg. The latter route is approximately that of the Canadian Pacific Railway. In either case there would be about 600 miles of altogether new road to be built through a very broken and difficult region.

A l'ouest de Winnipeg la route est entièrement construite et il y a même en certains endroits plusieurs tracés parmi lesquels on peut choisir.

Dans la province de Québec, toutes les routes qui feront partie de la grande artère transcanadienne sont améliorées et même pavées en partie. Il faudra élargir là où la route n'est pas déjà élargie et construire un pavage permanent sur les sections de gravier. Voici un tableau qui donne une idée de la situation générale en autant que la province de Québec est concernée. Ce tableau comporte l'utilisation de la route No 8 entre Montréal et Ottawa.

	Longueur totale	Elargie et pavée	En voie d'é- largissement et de pavage	A élargir et à paver
A. Nouv.-Brunswick-Riv.-du-Loup .	67 milles	2 milles	—————	65 milles
B. Rivière-du-Loup-Lévis.....	122 “	39 “	—————	83 milles
C. Québec-Montréal.....	179 “	35 “	55 milles	89 “
D. Montréal-Hull.....	123 “	50 “	20 “	53 “
Total.....	491 milles	126 milles	75 milles	290 milles

SUPPRESSION DES PASSAGES À NIVEAU

Le chapitre 9 donne les détails sur les passages à niveau supprimés totalement ou partiellement par le département au cours de la saison.

Les travaux ont été exécutés aux endroits suivants:

A la limite est de la paroisse de Trois-Pistoles, sur la route No 10, où nous avons supprimé entièrement un passage excessivement dangereux. Cette suppression a nécessité la construction d'un passage sous la voie du chemin de fer du Canadien National, la construction d'un ponton en béton pour remplacer le pont de bois qui se trouvait sur la route à cet endroit, ainsi que le déplacement de la route elle-même sur une distance de 2,000 pieds. Ces travaux ont également fait disparaître 4 courbes, dont deux, à angle presque droit, étaient très dangereuses. Le déplacement de la route ne laisse subsister que deux courbes à grand rayon assurant une visibilité parfaite.

A Chandler, sur la route du tour de la Gaspésie, où nous avons supprimé sept passages à niveau, dont quatre sur la grande route (No 6) et trois sur le chemin qui conduit à la station du Canadien National. Le travail a consisté à déplacer la route principale sur une longueur de 1,242 pieds et la route de la station sur une longueur de 770 pieds. La suppression est totale en ce qui concerne la route de la station et elle est de 98% sur la route No 6. Le nouveau chemin construit à cet endroit a 66 pieds de largeur entre les clôtures.

A la limite de Ste-Brigide et du canton Farmham, où nous avons supprimé totalement, par déplacement de la route, deux passages sur le C.P.R. (route No 40).

A Roxton Falls, où nous avons supprimé totalement deux passages sur la voie du C.P.R., par déplacement de la route.

West of Winnipeg the highway is completed, and in certain districts there are several routes from which to choose.

In the Province of Quebec, all the highways forming part of the great trans-continental highway are improved, and even paved on a substantial portion of the total length. It will be necessary to widen the road at various places and lay permanent pavement on the gravelled sections. The following table gives an idea of the general situation as far as the Province of Quebec is concerned:

This table includes Highway 8 as part of the Trans-Canada Highway between Montreal and Ottawa.

	Total length	Widened and paved	Being wid- ened and paved	To be wi- ened and paved
A. New Brunswick-Riv.-du-Loup....	67 milles	2 miles	————	65 miles
B. Riv.-du-Loup-Lévis.....	122 “	39 “	————	83 “
C. Quebec-Montreal.....	179 “	35 “	55 miles	89 “
D. Montreal-Hull.....	123 “	50 “	20 “	53 “
TOTAL.....	491 milles	126 miles	75 miles	290 miles

ELIMINATION OF GRADE CROSSINGS

Chapter 9 gives details concerning grade crossings totally or partially eliminated by the Department during the past season.

The works were executed at the following places:

At the east limit of the parish of Trois-Pistoles, on Highway 10, where we eliminated entirely an exceedingly dangerous crossing. This elimination necessitated the building of a viaduct under the Canadian National Railway line, the installation of a concrete culvert to replace a wooden bridge, and the displacement of the highway itself on a length of 2,000 feet. Four curves were also eliminated, two of which were nearly right-angled and very dangerous. The diversion of the highway did away with all but two curves of very large radius and perfect visibility.

At Chandler, on the Gaspé Highway, where we eliminated seven grade crossings, four on the main highway itself (No. 6), and three on the road leading to the Canadian National station. The work consisted in diverting the main highway on a length of 1,242 feet and the station road on a length of 779 feet. The elimination is total as far as the station road is concerned, and about 98% for Highway No. 6. The new road built at this place is 66 feet wide between fences.

At the limit of Ste. Brigitte and the township of Farnham, where we totally eliminated, by diverting the highway, two crossings of the C.P.R. (Highway No. 40).

At Roxton Falls, where we totally eliminated two crossings of the C.P.R. by diverting the highway.

Le nombre total de passages à niveau supprimés en 1931 est de 12. En 1930 il était de 13, et de 16 en 1929, ce qui donne 41 passages à niveau supprimés en trois ans. Si l'on considère les procédures longues et assez difficiles qu'il faut faire dans chaque cas, ainsi que la difficulté et le coût du travail, les résultats obtenus sont éminemment satisfaisants.

CONSTRUCTION

Les listes des chapitres 10 et 11 donnent, pour chaque municipalité, la longueur des chemins améliorés en 1931. Le rapport des ingénieurs indique que le département et les municipalités ont amélioré ensemble, de façon permanente, 1,172 milles de nouveaux chemins, dont 177 milles sur les grandes routes et 995 milles sur les chemins de deuxième et de troisième classes, sans compter 665 milles sur lesquels les travaux étaient en marche au 1er octobre.

Les pages suivantes donnent un résumé des opérations de construction sur les grandes routes, résumé complété par les listes de détails des chapitres 10 et 11. Dans ces listes des chapitres 10 et 11 sont compris les travaux de construction exécutés sous l'empire de la loi du chômage du Canada, travaux surveillés par le département de la voirie.

RAPPORT SUR LA CONSTRUCTION DES GRANDES ROUTES

Route No 1—Montréal-Sherbrooke-Thetford Mines-Québec—Nous avons fait l'amélioration d'un tracé alternatif de la route entre Ascot Corner et East Angus en utilisant le chemin Willard. Ce chemin comprend 0.46 mille dans la ville de East Angus et 1.24 mille dans le canton de Westbury.

Route No 2—Edmundston-Rivière-du-Loup-Québec-Montréal-Toronto—L'augmentation constante de la circulation dans le district de Trois-Rivières a rendu nécessaire la construction d'un boulevard dans la ville du Cap-de-la-Madeleine. Ce boulevard a une longueur de 2.22 milles à partir du point où il laisse l'ancienne route Montréal-Québec jusqu'à l'intersection de la route Trois-Rivières-La Tuque. Sa largeur est de 30 pieds et le pavage sera en béton de ciment.

Route No 3—Lévis-Fort Covington—Il reste à finir l'amélioration du tracé alternatif entre Sorel et Contrecoeur en passant par le bord de l'eau. Nous avons l'an dernier terminé la section de Contrecoeur par la Colonie des Grèves. Il reste la section de St-Joseph-de-Sorel, sur laquelle nous avons fait cette année des travaux de terrassement et de mise en forme. Nous avons charroyé et épandu du gravier, mais cette section ne sera pas terminée avant l'an prochain.

Route No 6—Tour de la Gaspésie—Nous avons terminé la construction du chemin des Falls, entre le Coin-du-Banc et Percé, sur le tracé alternatif passant par le village de Percé. Nous avons aussi terminé la section du Portage de Lauracelle, à l'ouest de Cap-des-Rosiers.

The total number of grade crossings eliminated in 1931 is 12. In 1930 it was 13, and 16 in 1929, making 41 grade crossings eliminated in three years. If we consider the lengthy and difficult procedures necessary in each case, as well as the difficulty and cost of the work, the results achieved are eminently satisfactory.

CONSTRUCTION

The lists in Chapters 10 and 11 give for each municipality the length of roads improved in 1931. Reports of the engineers show that the Department and the municipalities together permanently improved 1,172 miles of new road, of which 177 miles are on main highways and 995 miles on roads of the second and third classes, not counting 665 miles on which work was under way on October 1.

The following pages give a summary of construction operations on main highways, a summary completed by the lists of details in Chapters 10 and 11. In these lists are included construction executed under the Unemployment Act of Canada and or supervised by the Department,

REPORT ON CONSTRUCTION OF MAIN HIGHWAYS

Highway No. 1—Montreal-Sherbrooke-Thetford Mines-Quebec—We improved and alternative route between Ascot Corner and East Angus, utilizing the Willard Road. This road includes 0.46 mile in the town of East Angus and 1.24 miles in the township of Westbury.

Highway No. 2—Edmundston-Rivière-du-Loup-Quebec-Montreal-Toronto—The constant increase in traffic in the district of Trois-Rivières rendered necessary the construction of a boulevard in the town of Cap-de-la-Madeleine. The boulevard is 2.2 miles long from the point where it leaves the old Montreal-Quebec highway to the intersection of the Trois-Rivières-La Tuque highway. It is 30 feet wide and will be paved in cement concrete.

Highway No. 3—Lévis-Fort Covington—There remains to be completed the improvement of an alternative route between Sorel and Contrecoeur along the shore. We completed last year the section from Contrecoeur to the "Colonie des Grèves". There remains the St. Joseph de Sorel section, on which we did this year the earthworks and subgrading. We have hauled and spread gravel, but this section will not be completed until next year.

Highway No. 6—Gaspé Tour—We completed the construction of the Falls Road between Coin du Banc and Percé, on the alternative route through Percé village. We also completed the section of the Portage de Laurencelle, west of Cap des Rosiers.

Route No 11—Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki-Hull—Cette route formait à quelques milles au nord de la ville de Hull, dans la municipalité de Hull-Ouest, une courbe très accentuée désignée sous le nom de courbe du Fer à Cheval. Cette courbe n'avait été que légèrement améliorée lors de l'amélioration du reste de la route. Le département y a fait cette année des travaux de redressement et d'élargissement qui suppriment l'ancienne courbe. Le travail a nécessité la construction d'un nouveau chemin d'une longueur de 0.28 mille relié à chaque bout à l'ancien chemin par des courbes à grand rayon assurant une visibilité parfaite.

Route No 15—Québec-Chicoutimi-Tour du lac St-Jean-Québec—Il restait à terminer, sur la section St-Siméon-Grande-Baie, 8 milles entre le village de Petit-Saguenay et l'intersection du chemin de L'Anse-St-Jean, ainsi que le chemin de la batture de la baie des Ha! Ha!, environ 4 milles. Nous avons amélioré la section Petit-Saguenay-Anse-St-Jean, moins deux ou trois grosses côtes dont l'amélioration constituera des entreprises spéciales l'an prochain. Les travaux exécutés cette année comportent l'élargissement à 24 pieds, la mise en forme régulière et le gravelage. Nous avons élargi et rechargé de gravier les parties qui étaient restées étroites entre l'intersection du chemin de L'Anse-St-Jean et St-Félix-d'Otis, sections formant une longueur totale d'environ 8 milles. Le gravier posé sur cette section est un mélange de sable et de petite pierre concassée, c'est-à-dire un gravier artificiel produit par une installation de concassage que nous avons faite sur cette section.

Nous avons donné un contrat pour la construction du chemin de la batture de la baie des Ha! Ha!. Cette section étroite et sinueuse a nécessité un relevé complet à l'instrument. Le quart du travail sera fini cette année et le reste sera ébauché. Cette section sera terminée l'an prochain.

Les travaux sur la section de la route comprise entre les Fourches de St-Adolphe et Notre-Dame-d'Hébertville, en passant par le Parc National des Laurentides, ont été poursuivis avec une grande vigueur au cours de la saison écoulée. Nous avons mis sur cette route environ 1,200 hommes à l'ouvrage et nous y avons opéré une transformation presque complète. La route a été élargie à 24 pieds sur plusieurs sections et nous y avons terminé la construction des ponts. Il faut noter que nous y avons déjà construit, en 1929 et en 1930, au-delà de 2,000 ponts et ponceaux. A la fin de la saison nous avons posé une légère couche de gravier entre les Fourches et la Rivière Noire, soit 67 milles, ainsi qu'à partir des Portes de l'Enfer jusqu'à la sortie du Parc, du côté du lac St-Jean.

Nous avons ouvert la route à la circulation des automobiles. Nous n'avons pas annoncé cette route comme route terminée et belle en tout temps, mais les automobilistes qui y ont passé n'ont pas, règle générale, éprouvé de difficultés.

La distance comprise entre Québec et Notre-Dame-d'Hébertville est de 139 milles. Par beau temps l'on peut faire ce trajet dans 6 heures environ, c'est-à-dire à une moyenne de 25 milles à l'heure. L'été prochain, lorsque les travaux d'élargissement et de terrassement que nous avons exécutés auront en le temps de se consolider et que nous aurons pu ajouter du gravier et passer la gratte à quelques reprises, cette route pourra être utilisée en tout temps, sauf qu'il faudra prendre certaines précautions nécessitées par l'éloignement, la solitude et la rareté de l'accommodation.



BERTHIER-JOLIETTE-LACHUTE

St-Alexis

Highway No. 11—Montreal-Mont-Laurier-Maniwaki-Hull—There existed on this highway a few miles north of the town of Hull, in the municipality of Hull Ouest, a very sharp curve known as the "Horse Shoe". This curve had been only slightly improved at the time of construction of the rest of the highway. This year the Department carried out straightening and widening work which eliminated the old curve. The work comprised the construction of a new road 0.28 mile long joining the ends of the old road by long easy curves with perfect visibility.

Highway No. 15—Quebec-Chicoutimi-Tour of Lake St-Jean-Quebec—There remained to be completed on the St. Siméon-Grande Baie section 8 miles between the village of Petit Saguenay and the intersection of the road leading to L'Anse St.Jean, as well as the Ha! Ha! Bay shore road, about 4 miles long. We improved the Petit Saguenay-Anse St.Jean section, except for two or three big hills whose improvement will constitute a special undertaking next year. The works executed this year comprised the widening of the road to 24 feet, shaping up, and gravelling. We widened and gravelled the portions that remained narrow between the Anse St. Jean road and St.Félix d'Otis, or a total length of 8 miles. The gravel laid on this section is a mixture of sand and crushed stone, that is to say an artificial gravel produced by a crushing plant we set up on that section.

We awarded a contract for the construction of the Ha! Ha! Bay shore road. This section, narrow and winding, necessitated a complete survey by instrument. One-quarter of the work will be completed this year and the rest roughed out. The section will be completed next year.

Work on the section of this highway between the Forks of St. Adolphe and Notre Dame d'Hébertville, through the Laurentide National Park, were pursued with great vigor through the past season. We had about 1,200 men at work on this road, and have accomplished an almost complete transformation of its condition. The road was widened to 24 feet on many sections and the construction of bridges completed. It is to be noted that in 1929 and 1930 we built over 2,000 bridges and culverts. At the end of the season we laid a light course of gravel between the Forks and Rivière Noire, a distance of 67 miles, as well as from the "Devil's Gate" to the exit from the Park at the Lake St. Jean end.

We have opened the road to automobile traffic. We have not however advertised this road as a completed highway, in good condition in all weathers; but motorists who have passed over it as a general rule experienced no difficulty.

The distance between Quebec and Notre Dame d'Hébertville is 139 miles. In good weather the trip may be made in about 6 hours, that is at an average speed of 25 miles an hour. Next summer, when the widenings and the earthworks made this year have had time to settle, gravel has been added, and the drag has been used a few times, this road will be ready for use in all weathers, save that it will be necessary to take certain precautions because of the remoteness of the region, the solitude, and the scarcity of accommodation.

Route No 15a—St-Siméon-Tadoussac-Portneuf—La route est pratiquement terminée entre St-Siméon et le village de la Baie-St-Catherine, sauf les approches du pont de la rivière de Port-aux-Quilles et les approches du pont de la rivière aux Canards. Ces ponts doivent être reconstruits à brève échéance.

Il reste 4,000 pieds à construire entre le village de Baie-St-Catherine et le site du quai projeté de la traverse Baie-St-Catherine-Tadoussac. La construction de ce quai relève du gouvernement fédéral, et des pourparlers ont été entamés au sujet de sa construction. Nous avons fait quelques réparations au chemin actuel qui conduit au quai, mais, comme il n'y a pratiquement pas de service de bac entre Baie-St-Catherine et Tadoussac, nous n'y avons pas fait de gros travaux. Ce bout de chemin est excessivement difficile et nécessite une reconstruction à peu près complète.

La route est terminée entre Tadoussac et Bergeronnes, soit une longueur de 15 milles. Le défrichement et la mise en forme sont terminés entre Bergeronnes et les Escoumains. La savane de Mille-Vaches, longue de 8 milles, a été pontée en bois sur une largeur de 40 pieds et sur une longueur de 6 milles. Le pontage a été recouvert de terre. Le reste du pontage ainsi que la pose d'une couche de gravier sur toute sa longueur seront terminés l'an prochain.

Nous avons gravelé 4 milles dans la paroisse de Portneuf.

Cette route est maintenant bien praticable à l'automobile, et les parties terminées ont la largeur et l'alignement réguliers d'une grande route.

Route No 16—Richmond-Yamaska—Il restait 5.45 milles à améliorer dans les paroisses de St-Edmond et de St-Guillaume. Les travaux ont été mis en marche à la fin de l'été et ils devraient être terminés pour la fin de l'automne.

Route No 19—Trois-Rivières-La Tuque—Nous améliorons graduellement la section comprise entre St-Tite et La Tuque. Nous dépensons chaque année un fort montant à élargir, redresser, abaisser les côtes, faire des travaux de protection et graver. Cette route est l'une des plus accidentées de la province, et la nature sableuse des principales côtes nécessite soit des ouvrages spéciaux de protection, soit, de préférence, un déplacement complet du chemin. Depuis deux ans on se rend en tout temps à La Tuque.

Route No 26—Waterloo-Huntindgen via Reuse's Point—Il restait une courte section à terminer dans la paroisse de St-Bernard-de-Lacolle. Cette section a été améliorée et gravelée cette année.

Route No 27—East Angus-Beecher Falls—Nous avons commencé l'amélioration d'un tracé alternatif à St-Venant-de-Herford en utilisant le chemin Gore, qui a l'avantage d'être plus court, plus habité et mieux protégé contre l'érosion. Ce chemin alternatif a une longueur de 2.07 milles, dont un mille était terminé au 1er octobre.

Route No 32—Montréal-St-Hyacinthe-Richmond—Le département a commencé la construction d'un tracé nouveau entre St-Hyacinthe et St-Hilaire, tracé comportant l'établissement d'une route directe en plein champ entre St-Hyacinthe et Ste-Madeleine, et l'utilisation partielle de la route actuelle entre Ste-Madeleine et St-Hilaire. La partie St-Hyacinthe-St-Hilaire sera pratiquement terminée cet automne.

Highway No. 15a—St. Siméon-Tadoussac-Portneuf—The highway is practically completed between St. Siméon and the village of Baie Ste. Catherine, except for the approaches to the bridge over the River Port-aux-Quilles and the approaches to the Rivière aux Canards bridge. These bridges must shortly be rebuilt.

There remains about 4,000 feet of road to reconstruct between the village of Baie Ste. Catherine and the site of the projected Baie Ste. Catherine-Tadoussac ferry wharf. The construction of this wharf is a Federal Government project, and negotiations have been opened on the subject. We did some repairs to the road which leads to the existing wharf, but as there is practically no ferry service at present between Baie Ste. Catherine and Tadoussac, we have not done any heavy work. This stretch of road is exceedingly difficult and requires almost complete reconstruction.

The highway is completed between Tadoussac and Bergeronnes, a distance of 15 miles. Clearing and grading is completed between Bergeronnes and Escoumains. The Mille-Vaches swamp, length 8 miles, has been corduroyed on a width of 40 feet and a length of 6 miles. The corduroy has been covered with earth. The rest of the corduroy, as well as the gravelling of the whole length, will be completed next year.

We gravelled four miles in the parish of Portneuf.

This highway is now quite practicable for automobiles, and the sections completed have the regular width and alignment of a main highway.

Highway No. 16—Richmond-Yamaska—There remained 5.45 miles to be improved in the parishes of St. Edmond and St. Guillaume. This work was begun at the end of the summer and ought to be completed by the end of autumn.

Highway No. 19—Trois-Rivières-La Tuque—We are gradually improving the section between St. Tite and La Tuque. Each year a considerable sum is being expended in widening, straightening, cutting down hills, works of protection, and gravelling. This is one of the most mountainous highways in the Province, and the sandy nature of the principal hills necessitates either special works of protection or, preferably, complete relocation of the road. All weather travel has been possible on this road for two years.

Highway No. 26—Waterloo-Huntingdon via Rouse's Point—There remained a short section to be completed in the parish of St. Bernard de Lacolle. This section was improved and gravelled this year.

Highway No. 27—East Angus-Beecher Falls—We have begun the improvement of an alternative route at St. Venant de Hereford, utilizing the Gere road, which has the advantage of being shorter, more thickly inhabited and better protected from erosion. This alternative road is 2.25 miles long, one mile of which had been completed by October 1.

Highway No. 32—Montreal-St. Hyacinthe-Richmond—The Department has begun the construction of a new road between St. Hyacinthe and St. Hilaire, establishing a direct road through open country between St. Hyacinthe and Ste. Madeleine, and the partial utilization of the existing road between Ste. Madeleine and St. Hilaire. The St. Hyacinthe-St. Hilaire section will be practically completed this autumn.

Route No 35—Masson-Buckingham-Mont-Laurier—Nous avons travaillé sur toute la section comprise entre Notre-Dame-du-Laus et Mont-Laurier. Nous avons partout rendu la route passable et gravelé 23 milles. Le chemin est déjà amélioré de Buckingham à Notre-Dame-du-Laus, à mi-chemin, et le reste de la route devrait être terminé l'an prochain.

Il faut noter spécialement la construction du pont du lac à Foin, structure en bois de 248 pieds de longueur commencée l'an dernier et terminée cette année.

Route No 46—Macamic-Rouyn-Temiscaming—Nous avons travaillé dans le canton Mazenod et le canton Mercier (Dozois), au sud de Fabre. Nous avons fait du défrichement et du terrassement.

Route No 47—St-Roch-Chambly-St-Jean—Nous avons fini cette année la construction de la partie comprise dans la paroisse de Chambly, au sud de la route Montréal-Sherbrooke. Cette construction a nécessité beaucoup de redressements et de changements de tracé afin d'assurer la sécurité de la circulation. L'ancien chemin, très étroit et très sinueux, passait tout à côté du canal de Chambly.

Route No 49—Black Lake-Plessisville-St-Pierre-les-Becquets—Les municipalités ont amélioré et gravelé 11.89 milles entre St-Pierre-les Becquets et St-Joseph-de-Blanford.

BOULEVARD LAPRAIRIE-PONT DU HAVRE DE MONTRÉAL

Le pavage sera presque terminé pour l'hiver. Les plans originaux comportaient la construction de deux travées de pavage en béton séparées par un espace libre de 20 pieds, et la circulation devait être à sens unique. Après étude de la situation nous avons cru qu'il valait mieux modifier ce projet original et construire au centre une voie simple d'une largeur suffisante pour accommoder la circulation actuelle tout en permettant les élargissements futurs.

Nous avons donc construit un pavage en béton de ciment de 30 pieds de largeur, sauf sur les gros remblais où, en attendant le tassement définitif, nous poserons un pavage bitumineux.

Au 1er octobre le pavage en béton était terminé. Les sections à paver en béton bitumineux, formant une longueur totale de 3,200 pieds, seront terminés au printemps, de même que la confection d'accotements en gravier sur toute la longueur de la route. Le boulevard sera ouvert définitivement à la circulation vers le 1er juin.

BOULEVARD DORION-RIGAUD

Nous avons construit sur toute la longueur, soit près de 14 milles, un pavage de macadam d'une largeur de 20 pieds reposant sur une fondation en gravier. Nous y ajouterons le printemps prochain une couche d'usure en béton bitumineux. Le chemin étant nouvellement établi en plein champ, il est possible et même probable que la gelée y causera des dommages. Nous réparerons ces dommages, après quoi nous pourrons, en toute sûreté, poser le pavage définitif.

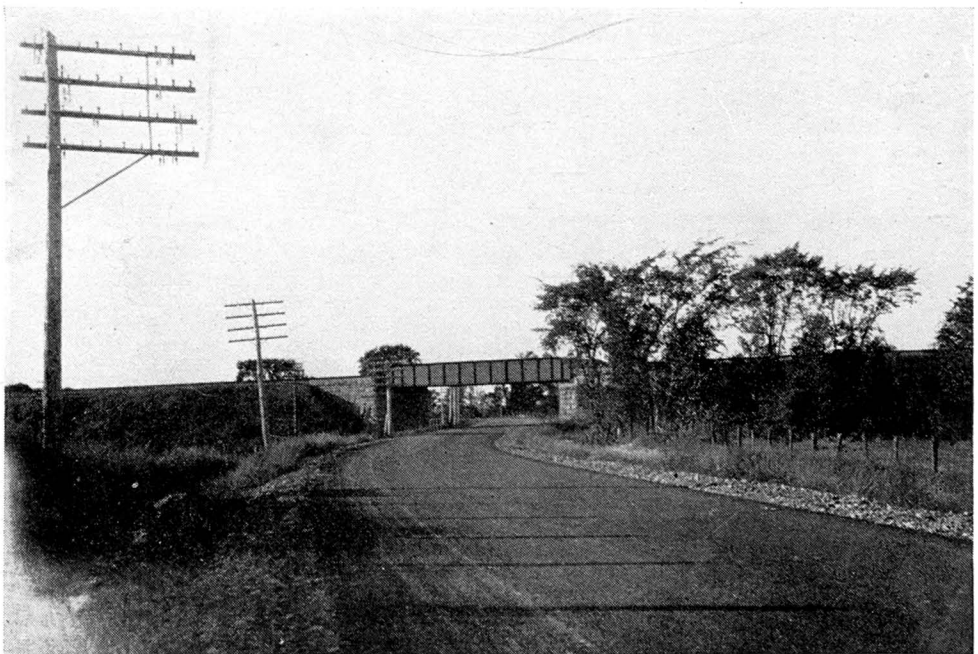


ROUTE No 17—BOULEVARD DORION—
HUDSON

Vue montrant la couche inférieure de pavage. Ac-
cotement non dressés

HIGHWAY No. 17—DORION—HUDSON
BOULEVARD

View showing the first course of pavement, and un-
dressed shoulders



ROUTE No 17—BOULEVARD DORION—
HUDSON

Passage élargi en-dessous du C.N.R.

HIGHWAY No. 17—DORION—HUDSON
BOULEVARD

Widened pass under the C.N.R. tracks

Highway No. 35—Masson-Buckingham-Mont Laurier—We worked on the whole section between Notre Dame du Laus and Mont Laurier. We have rendered the road passable the whole way and gravelled 23 miles. This highway was already improved from Buckingham to Notre Dame du Laus, the half-way point, and the remainder will be completed next year.

Special note should be taken of the construction of the Lac à Foin bridge, a wooden structure 248 feet long, begun last year and completed this year.

Highway No. 46—Macamic-Rouyn-Temiscaming—We worked in the township of Mazenod and Mercier (Dozois), south of Fabre. The work done was clearing and grading.

Highway No. 47—St. Roch-Chambly-St. Jean—We finished this year the construction of the section in the parish of Chambly, south of the Montreal-Sherbrooke highway. Several straightenings and diversions were necessary to ensure safety to traffic. The old road, very narrow and winding, ran close to the Chambly Canal.

Highway No. 49—Black Lake-Plessisville-St. Pierre les Becquets—The municipalities improved and gravelled 11.89 miles between St. Pierre les Becquets and St. Joseph de Blandford.

THE LAPRAIRIE—MONTREAL HARBOUR BRIDGE BOULEVARD

The pavement will be almost completed by winter. The original plans called for the construction of two widths of concrete pavement separated by a free space of 20 feet, and traffic was to be one-way on each pavement. After studying the situation, we deemed it advisable to modify the original project and build down the center a single pavement wide enough to accommodate present traffic, while at the same time allowing for future widening.

We therefore constructed a cement concrete pavement 30 feet wide, except on high fills where, pending definite setting, we will lay a bituminous concrete pavement.

By October 1 the concrete pavement was completed. The sections to be paved in bituminous concrete, totalling 3,200 feet in length, will be completed next spring, as will also the building of gravel shoulders the whole length of the boulevard. The boulevard will be definitely opened to traffic about June 1.

THE DORION-RIGAUD BOULEVARD

We laid on the whole length, about 14 miles, a macadam pavement 20 feet wide, resting on a gravel foundation. Next spring a bituminous wearing course will be added. This road having been opened up anew through fields, it is possible, and even probable, that the spring thaw will cause some damage. Any such damage will be repaired, after which it will be perfectly safe to lay the final pavement.

ENTRETIEN D'HIVER

L'entretien d'hiver a fait un progrès remarquable au cours de la saison de 1930-31. En fait, la longueur des routes ouvertes et entretenues par le département a plus que doublé la longueur entretenue au cours de l'hiver de 1929-30. Cette entreprise, considérée presque impossible il n'y a pas dix ans, est entrée définitivement dans le domaine des faits. Et ce progrès, réalisé en trois années, ne peut que s'accroître. L'idée que l'on doit remettre l'automobile ou la camion pendant un tiers de l'année, et perdre ainsi une partie des avantages offerts par les routes améliorées et l'usage du véhicule automobile, s'atténue un peu partout dans la province, et surtout dans les districts urbains et semi-urbains. Peut-être est-on porté à ne pas toujours tenir assez compte des difficultés exceptionnelles de cette entreprise dans notre province, mais, comme tout progrès, celui-ci finira certainement par en surmonter le plus grand nombre.

Au chapitre des difficultés normales, il faut évidemment citer en premier lieu la longueur de la saison d'hiver ainsi que la fréquence et l'abondance des chutes de neige. Il ne faut pas, sous ce rapport, comparer la province de Québec avec les Etats-Unis, ni même avec notre voisine la province d'Ontario. Partant il ne faut pas mettre en regard de la longueur des chemins déneigés dans notre province la longueur déneigée ailleurs. Une autre difficulté réside dans l'étroitesse relative de la plupart de nos voies urbaines et semi-urbaines, bordées d'habitations rapprochées établies depuis de longues années et souvent depuis des siècles. Cette situation particulière à notre province, si difficile à surmonter lorsqu'il s'agit d'élargir ou de redresser nos voies de communication pour la circulation d'été, rend l'entretien d'hiver difficile en ce qu'elle nous oblige à maintenir une tranchée de peu de largeur, facilement remplie à la suite de la moindre chute ou tempête de neige, et à rejeter la neige sur le rebord immédiat de la tranchée, ce qui complique le problème davantage.

Une autre difficulté, d'ordre financier celle-là, réside dans la densité relativement faible de la circulation automobile. L'Ontario, par exemple, possède un véhicule automobile par six habitants, et la plupart des véhicules automobiles se trouvent dans la partie méridionale de la province, la plus riche, la moins accidentée et la plus tempérée, là où les hivers ne durent que trois mois et où les chutes de neige sont quelquefois insignifiantes. La province peut, sans beaucoup de frais, entretenir beaucoup de routes, et la circulation des automobiles peut s'y maintenir presque à la même densité qu'en été. Dans cette province on a constaté que le revenu produit par la taxe de la gasoline pendant les quinze premiers jours du mois de février—le mois le moins actif de l'année—rembourse à la province ses frais d'entretien pour tout l'hiver. La province de Québec possède un véhicule automobile par quinze habitants, l'hiver y est plus rigoureux, plus long, et la circulation, même sur des routes déneigées, moins intense. Bien que la taxe sur la gasoline rembourse une partie de nos frais d'entretien, on voit que, dans l'ordre économique, la province a à résoudre un problème additionnel là où, ailleurs, l'entretien d'hiver constitue non un problème, mais une source payante de revenus.

Chemins entretenus durant l'hiver de 1930-31—Comme on l'a vu plus haut, la longueur des routes entretenues au cours du dernier hiver a plus que doublé la longueur entretenue durant l'hiver de 1929-30. L'entretien a fait des progrès dans tous les districts. En ce qui concerne le district de Montréal, le fait le plus saillant fut que l'on effectua définitivement la liaison avec les routes d'Onta-

WINTER MAINTENANCE

Winter maintenance has shown a remarkable progress during the winter of 1930-31. As a matter of fact the length of roads opened and maintained by the Department was more than twice that of the winter of 1929-30. This undertaking, which ten years ago was considered as a practical impossibility, has become a firmly established enterprise. And the progress accomplished within the last three years will undoubtedly assume greater importance as years go by. The old idea, that the automobile or truck has got to be left in the garage during about one third of the year, and that the advantages offered by improved roads and the use of motor vehicles are unavailable during that period of time, is gradually being abandoned everywhere in the Province and particularly in the urban and semi-urban districts. The tremendous difficulties that are to be surmounted through such an enterprise in this Province are not always fully realized, but it will, like any other realm of progress, overcome most of those obstacles.

The greatest of those normal difficulties is the length of the winter season and the heavy snow falls. The Province of Quebec cannot be compared with the United States, and not even so with our sister province of Ontario, in that connection. It is unfair to make any comparison between the length of the roads that are cleared of snow in our Province and that which are kept open elsewhere. Another important factor is the relative narrowness of most of our urban and semi-urban roads that are lined on both sides by closely built houses erected many years ago, and in many cases several centuries. This is a most peculiar situation, to be met with in our Province only. It offers serious difficulties in summer, when it is necessary to widen or straighten out our arteries of communication, and it presents a problem most arduous to solve in winter, since it allows only a narrow strip of road that can be maintained, a strip easily filled up by the average snow fall or snow storm. Moreover, it is necessary to throw the snow, thus removed, along the very edge of that strip of road, which still further complicates the situation.

There is still another difficulty, of a financial character, and it is the relatively small percentage of automobile traffic. In the Province of Ontario for example, there is an automobile to every six persons, and most of the motor vehicles are in the southern part of the province, the richest, the flattest and with the mildest climate, where winter lasts only about three months and where the snow fall is often quite insignificant. The Province can, therefore, at a small cost, maintain long stretches of roads, and automobile traffic can be maintained at practically the same rate as during the summer. It has been found, in that Province, that the revenue derived from the gasoline tax during the first fortnight in February, the month during which there is the least activity, pays the Province the entire cost of maintenance for the whole of the winter season. In the Province of Quebec there is a car to every fifteen inhabitants, winter is much longer and more severe, and traffic, even over the roads that have been cleared of snow, is not near as heavy. Although the gasoline tax covers part of our cost of maintenance, it will be seen that from an economic point of view, the Province of Quebec is faced with an additional problem in that connection, while elsewhere the maintenance of roads in winter does, in a number of cases, constitute no problem at all, but rather a good source of revenue.

Roads maintained during the winter of 1930-31—As already stated, the length of the roads maintained during the last winter season was more than

rio. La métropole étant déjà reliée directement avec les états de New York et du Vermont, on put l'atteindre de tous les points des Etats-Unis, de l'Atlantique au Pacifique. On ne peut trop insister sur l'importance de ce fait nouveau dans l'histoire de la grande cité canadienne. Montréal fut aussi pour la première fois reliée à St-Jérôme, à la frontière de l'état de New York via Trout River, ainsi qu'à L'Assomption et l'Epiphanie, trois circuits nouveaux entretenus directement par le département. Il faut ajouter que, par suite de la coopération d'entreprises particulières de transport, la métropole fut aussi reliée à Rouse's Point (N. Y.) et à St. Albans (Vt.).

Dans le district de Québec nous avons prolongé l'entretien d'hiver jusqu'au lac St-Charles, jusqu'à Breakeyville, jusqu'à L'Ange-Gardien et jusqu'au village de Montmorency.

Nous avons aussi, dans certaines régions, telles Sherbrooke, Thetford Mines, Victoriaville, etc., contribué aux travaux de déneigement de certains circuits entrepris par les autorités locales.

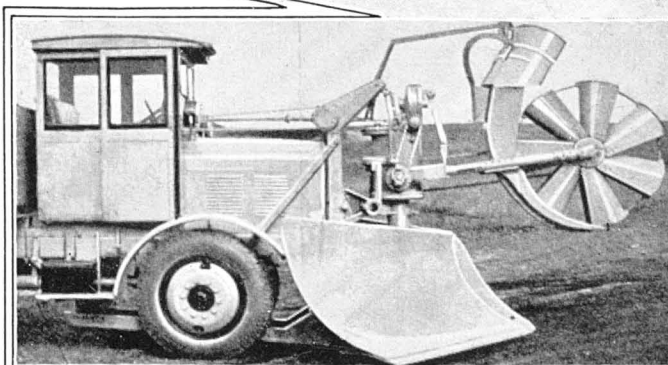
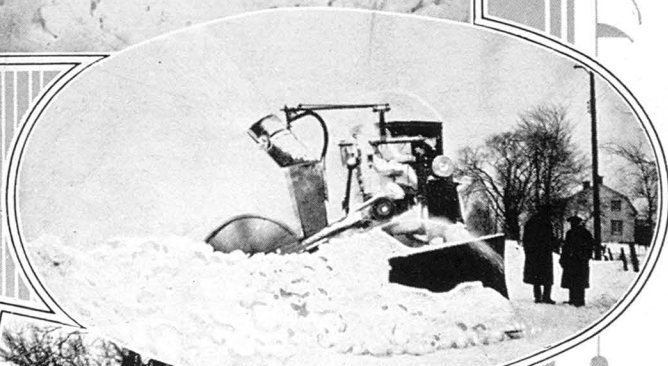
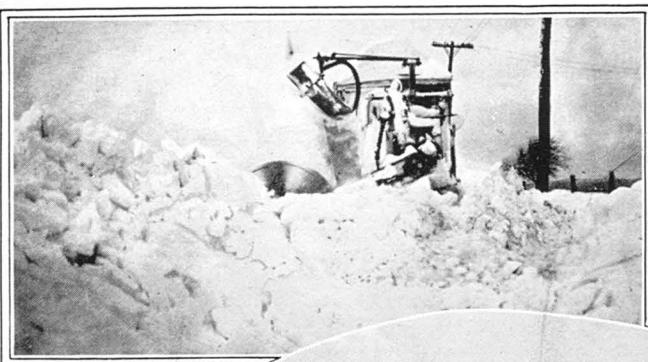
Voici la liste des routes entretenues directement par le département.

District de Montréal

L'île de Montréal, comprenant la route du tour de l'île et certains chemins adjacents.....	81.25 milles
Montréal-L'Assomption-L'Epiphanie.....	22.85 "
Longueuil-Boucherville et Longueuil-aérodrome de St-Dubert.....	8.67 "
Montréal-St-Jérôme, y compris certains chemins adjacents.....	31.14 "
Montréal-Terrebonne.....	9.74 "
Montréal-St-Eustache, y compris certains chemins adjacents....	33.16 "
Ste-Anne-de-Bellevue-frontière d'Ontario (route No 2).....	31.49 "
Montréal-Laprairie-St-Jean.....	20.42 "
Laprairie-Valleyfield-Ormstown-Trout River.....	66.42 "
Total.....	305.14 "

District de Québec

Québec-Charlesbourg-Loretteville.....	14.53 milles
Québec L'Ancienne-Lorette-Loretteville.....	12.32 "
Charlesbourg-lac St-Charles.....	6.68 "
Québec-Sillery-Cap-Rouge.....	11.90 "
Québec-Ste-Foy.....	3.11 "
Québec-L'Ange-Gardien.....	8.35 "
Giffard-Montmorency.....	3.74 "
Pont de Québec-Lévis.....	7.19 "
St-Romuald-Charny-Breakeyville.....	10.12 "
Total.....	77.94 "



ENTRETIEN D'HIVER
Le chasse-neige "Rightway".

WINTER MAINTENANCE
The "Rightway" snow remover.

double the length maintained during the winter of 1929-30. There has been considerable progress along that line in every district. As far as the Montreal district is concerned, the outstanding feature was the fact that connection with the Ontario roads was definitely established. The Metropolis was already connected with the main highways leading directly to or from the States of New York and Vermont, and it was possible last winter to reach it from all parts of the United States, from the Atlantic to the Pacific. Sufficient stress cannot be placed upon the importance of that new factor in the history of the great Canadian city. Montreal was also linked with St Jérôme, with the frontier of the State of New York at Trout River, as well as with L'Assomption and L'Ephiphanie, three new circuits maintained directly by the Department. It must be added that thanks to the co-operation of private transportation enterprises, the Metropolis was also linked with Rouse's Point (N. Y.) and St. Albans (Vt).

In the district of Quebec we extended the winter maintenance as far as Lake St. Charles, to Breakeyville, to L'Ange Gardien and to the village of Montmorency.

In certain districts, such as that of Sherbrooke, Thetford Mines, and Victoriaville, etc., we contributed to the snow removal along a number of circuits that had been undertaken by the local authorities.

Following is the list of the roads maintained directly by the Department:

District of Montreal

The Island of Montreal, including the road around the Island and certain adjoining roads.....	81.25 miles
Montreal-L'Assomption-L'Epiphanie.....	22.85 "
Longueuil-Boucherville and Longueuil-St. Hubert airdrome..	8.67 "
Montreal-St. Jérôme, including certain adjoining roads ...	31.14 "
Montreal-Terrebonne.....	9.74 "
Montreal-St. Eustache, including certain adjoining roads..	33.16 "
St. Anne-de-Bellevue-Ontario border (Highway No. 2)....	31.49 "
Montreal-Laprairie-St. Jean.....	20.42 "
Laprairie-Valleyfield-Ormstown-Trout River.....	66.42 "
TOTAL.....	305.14 miles

District of Quebec

Quebec-Charlesbourg-Loretteville.....	14.53 miles
Quebec-L'Ancienne Lorette - Loretteville.....	12.32 "
Charlesbourg Lake St. Charles.....	6.68 "
Quebec-Sillery-Cap Rouge.....	11.90 "
Quebec-St. Foy.....	3.11 "
Quebec-L'Ange-Gardien.....	8.35 "
Giffard-Montmorency.....	3.74 "
Quebec Bridge-Lévis.....	7.19 "
St Romuald-Charny-Breakeyville.....	10.12 "
TOTAL.....	77.94 miles

District de Chicoutimi

Chicoutimi-Jonquière..... 10.30 milles

Longueur totale des routes entretenues par le département durant l'hiver de 1930-31 393.38 milles

Progression de l'entretien d'hiver depuis 1928-29—Voici un tableau indiquant la progression de l'entretien des chemins en hiver par le département de la voirie depuis trois ans.

	1928/29	1929/30	1930/31
District de Montréal.....	61 m.	135 m.	305 m.
District de Québec.....	23	44	78
District de Chicoutimi.....	..	10	10
TOTAL	84 m.	189 m.	393 m.

Caractéristiques de l'hiver de 1930-31—Le dernier hiver a été remarquable par les chutes espacées et peu abondantes de neige dans le district de Québec, au moins comparativement aux hivers normaux. Sauf à la fin de l'hiver, où nous eûmes à débayer une bordée exceptionnellement épaisse de neige dense comme la glace, le travail d'entretien n'offrit aucune difficulté particulière. L'une des pages d'illustrations du présent rapport présente une vue de la route Lévis-pont de Québec à St-David le 3 avril 1930 accompagnée d'une vue prise au même endroit et à la même date en 1931. Ces deux illustrations représentent exactement la différence entre les deux hivers dans le district de Québec.

Dans le district de Montréal on eut plus de neige qu'en 1929-30, et, fait à noter, l'épaisseur de la couche de neige dans ce district fut à un moment donné plus considérable que dans le district de Québec. Les chutes de neige furent très considérables et nous donnèrent parfois beaucoup de peine.

D'une façon générale, grâce aux progrès réalisés dans les méthodes et dans l'outillage, la saison fut un succès et contribua énormément à la popularité des routes d'hiver dans la province.

Au premier avril presque toutes les routes de la province étaient ouvertes à la circulation d'été, et l'on y voyageait comme au mois de juin. L'ouverture des routes non entretenues durant l'hiver fut accélérée par les chasse-neige du département qui, aussitôt libérés de leur travail régulier, aidèrent à élargir les tranchées faites par les municipalités. Il serait trop long d'énumérer toutes les routes où furent envoyés les chasse-neige, et encore plus long d'énumérer les municipalités qui demandèrent l'aide du département. A un certain moment les demandes se multiplièrent et devinrent très pressantes, mais le soleil vint à notre secours et finit lui-même de fondre la neige. Dans l'ensemble, les chasse-neige accélèrent de quinze jours, en plusieurs des endroits, l'ouverture définitive des routes à la circulation d'été.

District of Chicoutimi

Chicoutimi Jonquière..... 10.30 miles

**Total length of roads, maintained by the Department
during the winter of 1930-31..... 393.38 miles**

Progress of maintenance since the winter 1928-29—Following is a table showing the progress made in the maintenance of roads in winter by the Department during the last three years:

	1928-29	1929-30	1930-31
District of Montreal.....	61 m.	135 m.	305 m.
District of Quebec.....	23 m.	44 m.	78 m.
District of Chicoutimi	..	10 m.	10 m.
TOTAL.....	84 m.	189 m.	393 m.

Characteristics of the winter of 1930-31—Last winter was remarkable by the intervals between snow falls and the relatively small amount of snow, in the district of Quebec, when compared with normal winters. Road maintenance offered no particular difficulty, except towards the end of the winter, when we were obliged to clear away a particularly heavy fall of snow that had the consistency of ice. One of the illustrations in the present report shows a view of the Lévis-Quebec Bridge road taken at St. David on April 3 1930, with another view taken at the same place on the same date in 1931. Those two illustrations represent most faithfully the difference between the two winters in the district of Quebec.

In the district of Montreal there was more snow than in 1929-30, and it is to be noted, at a certain period of the season, there was a thicker coating of snow in that district than there was in the district of Quebec. There were considerable snow falls and they sometimes gave us considerable trouble.

In a general way, thanks to the progress in the methods and improvement in equipment, the season was a success and contributed enormously to the popularity of winter roads in the Province.

Nearly all the roads in the Province were open to summer traffic by the first of April, and they could be travelled just as they generally are in the month of June. The opening of the roads that were not kept open during the winter was hastened by the Department snow plows, which were used, as soon as their regular work was completed, to widen the "cuts" made by the municipalities. It would take too long to enumerate all the roads where those snow plows were sent and also too long to mention all the municipalities that asked for the aid of the Department. For a time the requests were exceedingly numerous and most pressing, but the sun came to our assistance and soon completed the work of melting the snow. As a whole the snow plows hastened the definite opening of roads to summer traffic in several localities by about a fortnight

L'outillage—Chacune dans leur genre les machines utilisées par le département sont les plus puissantes et les plus modernes que l'on puisse se procurer. Il peut survenir parfois de légers retards ou contretemps, mais ceux-ci n'ont rien à voir avec la force ou la qualité de l'outillage. C'est le sort de toute machine de se briser quelquefois sans crier gare, surtout lorsque cette machine est soumise à un travail aussi rude que celui de combattre nos hivers québécois. Notre outillage de déneigement est le mieux approprié à nos hivers, et nous l'améliorons d'ailleurs continuellement.

Notre outillage consiste principalement en chasse-neige en "V" et en chasse-neige rotatifs (souffleurs). Entre ces deux machines il y a, on le sait, des différences fondamentales.

Le dernier rapport indiquait ces différences, mais il est bon d'y revenir.

Le chasse-neige en "V" est une charrue puissante mue par un camion. Cette charrue est poussée aussi vite que la condition du chemin le permet, et son travail est d'autant plus efficace que la vitesse est plus grande. Ce chasse-neige fait un travail économique, mais son efficacité est limitée par l'épaisseur de la neige, c'est-à-dire qu'à un certain volume de neige il faut recourir au chasse-neige rotatif, ou à turbines. Cette dernière machine absorbe, peut-on dire, et souffle la neige dans les champs avoisinants et à une assez grande distance. Elle peut passer à-travers n'importe quelle épaisseur de neige, mais sa vitesse est peu considérable et elle est peu pratique lorsqu'il s'agit d'une couche de neige de faible épaisseur. Chacun de ces deux chasse-neige a donc des propriétés limitées, et il faut en faire l'usage le plus rationnel possible.

Le département a mis à l'essai l'hiver dernier une machine qui combine le chasse-neige en "V" et le chasse-neige rotatif. Cette machine, de la marque "Rightway", est illustrée dans le présent rapport. On verra qu'elle est constituée d'un camion, d'une charrue ordinaire en "V" et d'un appareil rotatif souffleur. Ce chasse-neige présente l'avantage de pouvoir travailler en tout temps quelle que soit l'épaisseur de la neige. Lorsqu'il y a peu de neige l'on utilise la charrue, que les camions poussent aussi rapidement que possible. Lorsqu'il se présente un banc de neige à-travers lequel la charrue ne peut passer, l'on utilise l'appareil rotatif, et, une fois le banc de neige passé, l'on revient à la charrue. Cette machine présente beaucoup d'avantages, mais son état de perfectionnement ne lui permet pas encore de remplacer définitivement la charrue ordinaire et le chasse-neige à turbine.

Chemins au programme pour l'hiver de 1931-32—Comme il faut avancer graduellement dans ce domaine nouveau de l'entretien d'hiver, et comme l'on ne peut espérer que tous les hivers seront aussi éléments que le dernier, le département n'a mis à son programme pour la prochaine saison que les circuits entretenus durant l'hiver de 1930-31. Nous sommes, à la fin de septembre, entrés en pourparlers avec toutes les municipalités où nous avons entretenu des chemins l'an dernier, et nous avons offert d'en faire encore l'entretien aux mêmes conditions, c'est-à-dire moyennant une contribution de \$100 par mille.

Les pourparlers étaient très avancés à la date de la préparation du rapport, et nous devrions être en mesure de commencer l'entretien sur toutes les routes dès les premières bordées de neige.



ENTRETIEN D'HIVER

Charrues en V utilisées dans le district de Québec

WINTER MAINTENANCE

V plows used in the district of Quebec



ENTRETIEN D'HIVER

Chasse-neige rotatif utilisé dans le district de Québec

WINTER MAINTENANCE

Rotary plows used in the district of Quebec.

Equipment—In their respective class, the machines used by the Department are the most powerful and most modern procurable. Slight delays and inconveniences are liable to occur, which have nothing to do with the strength or quality of the equipment. It is the fate of machinery to fail at times without notice, and the more likely so when such machinery has as its job to combat our Quebec snow storms. Our snow removal equipment is the most appropriate to our winters, and it is gradually improved and perfected.

That equipment consists mostly in "V" shaped plows and in rotary plows of the blower type. As is well known, there are fundamental differences between those two types of machines.

The last report mentioned those differences, but it will do no harm to refer to them again.

The "V" shaped snow remover is a powerful plow propelled by a truck. That plow is pushed ahead as quickly as the condition of the road will permit, and the greater the speed the better the work accomplished. That snow remover does the work economically, but its efficiency is limited by the mass of the snow, that is, that with a certain coating of snow it is necessary to resort to the rotary plow. The latter type of machine "swallows" the snow and then blows it out to a considerable distance into the neighboring fields. It can go through any thickness of snow, but it travels at a slow speed, and it is not very practical where there is only a slight coating of snow. Each one of those snow removers has consequently limited qualities or properties, and it is necessary to make a judicious use of them as conditions demand.

The Department, last winter, tried out a machine which is a combination of the "V" shaped plow and the rotary blower. That type of machine, known as the "Rightway", is shown in one of the illustrations in the present report. It will be seen that it is composed of a truck, an ordinary "V" shaped plow and the rotary apparatus for the blowing of the snow. That snow remover offers the advantage that it can be used at all times no matter what the thickness of the snow may be. Where there is little snow we use the plow which is pushed with as great a speed as possible by the trucks. When we meet a bank of snow through which the plow cannot pass, we make use of the rotary apparatus, and as soon as we have gone through the heavy snow we once more revert to the plow. That machine offers many advantages, but it is not yet sufficiently perfected to allow it to entirely replace the ordinary plow and the turbine snow remover.

Roads on the programme for the winter of 1931-32—Since it is necessary to proceed cautiously and gradually in the new undertaking of winter road maintenance, and as it cannot be expected that all winter seasons in future will be as mild as the last one, the Department has included in its programme for the coming winter only the circuits which were maintained last winter. We entered, during the end of September, into negotiations with the municipalities where we maintained roads last year, and we offered to undertake the same maintenance at the same conditions, namely a contribution of \$100. per mile. Those negotiations had reached an advanced stage at the time this report was being prepared, and we will be in a position to start work of maintenance on all the roads as soon as the first snow falls.

CIRCULATION ET TOURISME

Nous ne possédons pas de chiffres définitifs sur le mouvement du tourisme au cours de l'année, mais il est hors de doute que cette industrie a fait de nouveaux progrès, au moins en ce qui concerne le nombre de nos visiteurs. Nous avons, au commencement de juillet, obtenu la statistique des automobiles américaines entrées au Canada du 1er janvier au 1er juillet. Cette statistique démontrait une augmentation de 10% sur la période correspondante en 1930. Au 1er septembre, l'augmentation était restée à peu près la même. Nous ne connaissons qu'au mois de janvier les chiffres définitifs de l'année, mais nous pouvons anticiper une augmentation assez substantielle. L'an dernier, d'après les chiffres compilés au 1er novembre, le rapport donnait une augmentation de 16% environ sur les chiffres de 1929. Les statistiques finales compilées par le Ministère du Revenu National donnèrent pour toute l'année une augmentation de 25%, ce qui dépassait les prévisions du département. Il faut noter que, au cours de la saison de 1930, le département de la voirie fut à peu près le seul à annoncer une augmentation que l'on s'obstinait en certains quartiers à ne pas voir. Lorsque les statistiques fédérales furent publiées on resta quelque peu surpris de voir que le département était même resté en deçà de la vérité et que l'augmentation dépassait toutes les prévisions.

Les revenus provenant de l'industrie du tourisme n'ont pas suivi, au cours des deux dernières années, la courbe de l'augmentation du nombre des visiteurs. La raison en est bien simple: les visiteurs voyagent aussi économiquement que possible et ne dépensent qu'à bon escient. Cette parcimonie dans les dépenses est due à la situation économique. Lorsque les affaires seront revenues à la normale l'augmentation des revenus sera plus proportionnée à l'augmentation du nombre des visiteurs, mais il ne faudra pas croire que, même en période de prospérité, les touristes dépenseront aussi largement qu'ils le faisaient il y a quelques années. Règle générale, la grande majorité de ceux qui voyagent sont des personnes de moyens modestes et qui évitent les hôtels de luxe. On ne peut s'attendre que sur des millions de visiteurs il y aura autant de millionnaires ou de gens riches. L'industrie du tourisme n'est pas une industrie de luxe. Elle n'en est que plus solide et plus fructueuse pour la population en général et elle mérite d'être développée avec toute l'énergie possible.

Encore une fois l'année touristique a été bonne et très encourageante. Tous les districts de la province ont eu leur part, et les districts éloignés tels que la Gaspésie, Chicoutimi, le lac St-Jean et les Laurentides ont bénéficié d'une augmentation marquée dans leur volume de tourisme.

L'extension des bonnes routes et l'amélioration de l'hôtellerie rurale ont eu pour effet de décongestionner les villes au profit des campagnes. Il y a peu d'années l'on visitait les principales villes de la province, et l'on séjournait plusieurs jours dans une même ville. Aujourd'hui l'on ne demeure guère au même endroit. C'est là une des caractéristiques actuelles du tourisme. Les grandes villes peuvent à certains moments se croire désertées lorsque la campagne abonde d'automobiles étrangères, et vice-versa. Ceux qui, comparativement à autrefois, voient moins de touristes sont portés à croire qu'il y a régression, mais il n'en est rien. Les touristes se trouvent soit dans la ville voisine, soit dans les terrains de camping aménagés aux alentours, soit à l'hôtellerie de campagne. Le plus souvent le voyageur soupe à un endroit, couche et déjeune ailleurs et dîne cent milles plus loin. La province ne perd rien à ce déplacement perpétuel. Au contraire, le revenu est mieux réparti et profite à toutes les régions.

TRAFFIC AND TOURIST TRAVEL

We have no definite figures regarding the tourist travel during the present year, but there is no doubt but that trade has made substantial progress, at least as far as the number of our visitors is concerned. During the early part of July we obtained statistics regarding the American automobiles that came into Canada between January 1 and July 1. Those statistics indicated an increase of 10% over the corresponding period in 1930. By September 1 the increase had remained about the same. We will not know the definite figures for the year until about the end of January. We can anticipate a substantial increase. Last year, according to the figures available on November 1, the Report showed an increase of about 16% over the figures for the year 1929. The final figures compiled by the National Revenue Department showed an increase of 25% for the entire year, which was beyond the Department's forecast. It should be noted that, during the season of 1930, the Roads Department was about the only one to announce an increase that certain parties obstinately refused to see. When the federal statistics were published there was some surprise when it was realized that the claims made by the Department had been exceedingly conservative, since the increase was much larger than anybody had anticipated.

The revenue derived from the tourist trade has, for the two last years, not grown at the same rate as the number of visitors. The reason for this is quite simple: the visitors travel as economically as possible and spend carefully and knowingly. That sparingness in expenditure is due to the existing economic conditions. When business becomes normal once more the increase in revenue will be more in proportion to the increase in the number of visitors, but it cannot be expected that, even in times of prosperity, the tourists will spend as freely as they did in years gone by. As a general rule the travelers who visit us are people of moderate means who avoid the high class hotels. It is hardly to be expected that there will be as many millionaires and wealthy people among the millions of tourists who come here on a visit. The tourist trade is not a de luxe business. It is all the more sound and profitable for the population as a whole, and it deserves, therefore, to be developed with all possible energy.

Once more, the tourist season has been a good and most encouraging one. Every district in the Province has benefited by it, and the more distant regions such as Gaspé, Chicoutimi, Lake St-Jean and the Laurentians, have had an ever increasing number of visitors.

The extension of the good roads system and the improvement in the rural hotel accommodation have tended to reduce travel congestion in the cities, to the benefit of the country districts. A few years ago the tourist visited the principal cities in the Province and spent several days in the same large center. Today he does not remain long in any particular locality. That is one of the particular characteristics of the present day tourist traffic. It might sometimes look as if the larger cities were deserted while the country side is overrun by automobilists, or vice-versa. Those who, contrary to what happened other years, see a smaller number of tourists, are inclined to believe that there is a decline in the business, but this is entirely a wrong view. The tourists are either in the neighbouring town, on the camping grounds in their vicinity, or in the country hotels. More often than not the traveler has supper in one locality, sleeps and has his breakfast in another, and lunches or dines a hundred miles beyond his last stopping place. This Province does not lose anything because the tourist keeps on the move. On the contrary, the revenue from the business is more evenly distributed and all regions get a more equal share of the profits.

Si quelques hôtels de luxe ont pu souffrir depuis deux ans d'une diminution de visiteurs (et le cas est loin d'être général), les hôtels ruraux ont par contre fait des affaires d'or. Cette répartition mieux balancée du tourisme était l'une des conséquences prévues et désirables de l'amélioration des routes et de l'hôtellerie rurale.

On vient de partout visiter la province de Québec, et les chiffres recueillis au cours de la saison le prouvent abondamment. De plus, comme le département l'a déclaré à maintes reprises, les points d'entrée situés entre la province et les provinces voisines nous fournissent un contingent considérable de visiteurs et doivent être considérés aussi importants—plus importants en certains cas—que les points d'entrée situés directement entre la province de Québec et les États-Unis

Recensement de la circulation aux points d'entrée interprovinciaux — Afin d'obtenir une preuve additionnelle de cette importance des points d'entrée interprovinciaux, nous avons, au cours du mois d'août, effectué un comptage quotidien sur les principales routes communiquant avec le Nouveau-Brunswick et l'Ontario. Ce recensement a été fait du samedi matin 1er août au lundi soir 31 août, et il a été effectué chaque jour, semaine et dimanche, de 6 hres du matin à minuit.

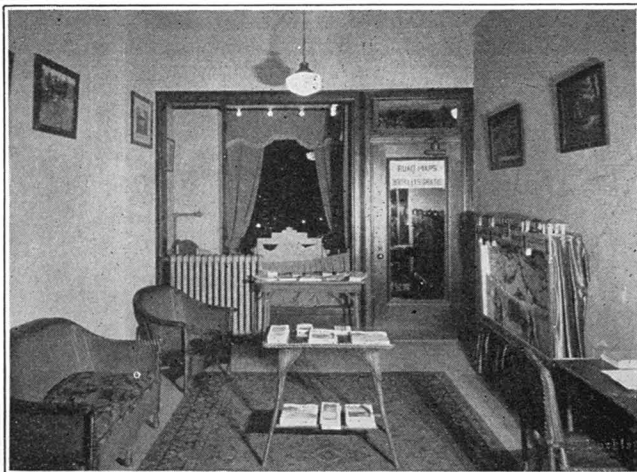
On trouvera au chapitre 16 un sommaire du recensement pour chaque jour et pour chaque poste de comptage. Les renseignements fournis par ce chapitre sont du plus haut intérêt et on les consultera avec profit.

Le comptage a été fait à huit endroits différents: à Cross Point, sur la route de la Gaspésie, à la sortie du chemin de la traverse Campbellton-Cross Point; à Matapédia, à la sortie du pont interprovincial Nouveau-Brunswick-Québec; à Ste-Rose-du-Déglé, sur la route Edmundston-Rivière-du-Loup; à Dorion, sur la route Toronto-Montréal; à Dorion, sur la route Ottawa-Montréal; à la sortie du pont interprovincial Ottawa-Hull; à la sortie du pont des Chaudières (Ottawa-Hull); et à la sortie du pont Champlain (Ottawa-Hull).

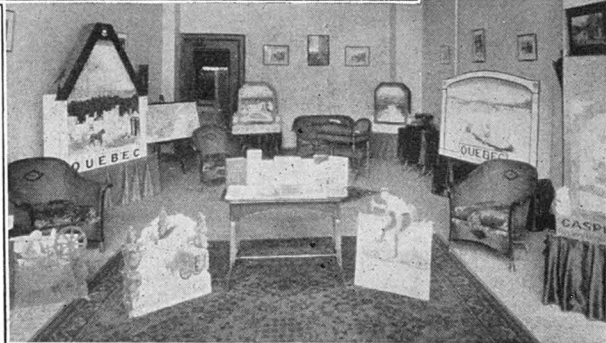
Au cours du mois d'août il est entré, par les huit postes réunis, 308,501 automobiles étrangères, dont 277,832 automobiles des autres provinces, principalement de l'Ontario et du Nouveau-Brunswick, et 30,669 automobiles américaines.

A Cross Point, il est entré 1,082 automobiles étrangères, dont 920 automobiles des autres provinces et 162 automobiles américaines. Le Nouveau-Brunswick est représenté à ce poste par 888 automobiles, la Nouvelle-Ecosse par 4 et l'Ontario par 24. Il est passée deux automobiles de l'Île-du-Prince-Édouard, une du Manitoba et une de la Saskatchewan. Quinze états américains ont été représentés à ce poste, les principaux comprenant le Massachusetts, New York, le Maine, le New Jersey, la Pennsylvanie et le New Hampshire.

A Matépédia il est entré 4,170 automobiles étrangères, dont 3,460 des autres provinces et 710 des États-Unis. Toutes les provinces sans exception sont représentées à ce poste, sans tenir compte de la province de Québec. Le Nouveau-Brunswick est le premier avec 3,210 automobiles, l'Ontario avec 193 et la Nouvelle-Ecosse avec 38. Le nombre des états représentés à ce poste est de 32. Les principaux sont l'état de New Jersey, la Pennsylvanie, le Connecticut, le Vermont, l'Ohio et le New Hampshire.



1



2



3

1. Intérieur du bureau de renseignements du département à Niagara Falls. 2. Bureau de renseignement à l'Hôtel Norton Palmer, Windsor; 3. Bureau de renseignements dans l'édifice de l'administration du pont Ambassador, entre Detroit et Windsor

1. Interior view of the Quebec Tourist Information Bureau at Niagara Falls; 2. Information Bureau in the Norton Palmer Hotel, Windsor; 3. Information Bureau in the administration building on the Ambassador Bridge, between Detroit and Windsor

If some of the de luxe hotels have suffered, during the last two years from a decrease in the number of tourists who stop at those places (and this is not at all general), on the other hand the rural hotels, as a general rule, have coined money. Such a better balanced spread of the revenue derived from the business was one of the consequences or results which were expected and desired from the improvements in the roads system and from the amelioration of the rural hotel service.

Tourists come from everywhere to visit the Province of Quebec, as is shown quite clearly in the figures collected during the travel season. Moreover, as the Department has often stated in the past, the points of entry situated between this Province and the neighboring provinces supply us with a considerable contingent of visitors, and they must be considered as important—if not more important in certain cases—as the ports of entry situated between this Province and the United States.

Traffic census at the interprovincial ports of entry—In order to obtain an additional proof of that importance of the interprovincial ports of entry, we took a daily count of automobiles, during the month of August, along the principal roads that connect with New Brunswick and Ontario. That census was carried out between the morning of Saturday August 1 and the night of Monday August 31 and it was conducted daily, including Sundays, from 6 a.m. until midnight.

A summary of the census of each day and for each checking station will be found in chapter 16 of this report. Those figures are most interesting and a careful study of them will prove most profitable.

The count was taken at eight different points: at Cross Point, on the Gaspé Highway, where the highway intersects with the road leading to the Cross Point-Campbellton ferry; at Matapédia, at the exit of the New Brunswick-Quebec interprovincial bridge; at Ste. Rose-du-Défilé, on the Edmundston (N. B.)-Rivière-du-Loup Highway; at Dorion, on the Toronto-Montreal Highway; at Dorion, on the Ottawa-Montreal Highway; at the exit of the Ottawa-Hull Interprovincial Bridge; at the exit of the Chaudières (Ottawa-Hull) Bridge; and at the exit of the Champlain (Ottawa-Hull) Bridge.

During the month of August 308,501 outside cars entered through those eight points, 277,832 of them bearing license plates of other provinces, particularly of Ontario and New Brunswick, and 30,669 with United States licenses.

At Cross Point there entered 1,082 outside cars, of which 920 came from other provinces and 162 from the United States. New Brunswick cars, at that point, numbered 888, Nova Scotia sent 8 and Ontario 24. There were two cars from Prince Edward Island, one from Manitoba and one from Saskatchewan. Automobiles from fifteen of the American States passed at that given point. The principal States represented were Massachusetts, New York, Maine, New Jersey, Pennsylvania and New Hampshire.

At Matapédia there passed 4,170 outside cars, 3,460 from other provinces and 710 from the United States. Every province in the Dominion, without any exception, were represented at that point of checking, without taking into account the Province of Quebec. New Brunswick was first with 3,210 automobiles, Ontario was represented by 193 cars and Nova Scotia by 39. No less than 32 States were represented at that point. The principal States were New York, Maine, Massachusetts, Michigan, New Jersey, Pennsylvania, Connecticut, Vermont, Ohio and New Hampshire.

A Ste-Rose-du-Déglé le nombre d'automobiles étrangères entrées au cours du mois d'août fut de 4,268, dont 2,275 des autres provinces et 1,993 des Etats-Unis. Ici encore toutes les provinces sont représentées, les plus forts contingents venant du Nouveau-Brunswick (1,896), de l'Ontario (270) et de la Nouvelle-Ecosse (82). Trente-sept états des Etats-Unis sont représentés, dont les principaux sont le Maine, le Massachusetts, l'état de New York, le New Jersey, la Pennsylvanie, le Michigan, l'Ohio, le Connecticut, l'Illinois, le New Hampshire et le Rhode Island.

Le total des automobiles étrangères entrées par les trois postes réunis du Nouveau-Brunswick est de 9,520, dont 6,655 des autres provinces et 2,865 des Etats-Unis. Au cours des années passées, nous avons évalué approximativement le nombre d'automobiles qui entraient par ces trois postes. Le département était resté très modéré dans son évaluation et les chiffres puisés au recensement de 1931 dépassent les prévisions.

Au poste de Dorion, sur la route Toronto-Montréal, il est entré au cours du mois d'août 19,374 automobiles étrangères, dont 6,352 des autres provinces et 13,022 des Etats-Unis. A ce poste, dans l'espace de sept jours, toutes les provinces canadiennes et tous les états américains sans exception furent représentés, ce qui est, croyons-nous, un fait sans précédent pour une si courte période. Dans tout le mois il entra 6,123 automobiles d'Ontario, 75 du Nouveau-Brunswick, 43 de la Nouvelle-Ecosse, 63 du Manitoba, 22 de la Saskatchewan, 13 de la Colombie-Anglaise, 11 de l'Alberta et 2 de l'Île-du-Prince-Edouard. En ce qui concerne les Etats-Unis, les plus forts contingents vinrent de l'état de New York (3,422), du Michigan (1,732), de la Pennsylvanie (1,517), de l'Ohio (1,312), du New Jersey (1,136), de l'Illinois (998), du Massachusetts (808), du Connecticut (241), de l'Indiana (228), du Maryland (215), du district de Columbia (206), du Wisconsin (126) et du Missouri (104). L'état de Rhode Island fut représenté par 99 automobiles, le Vermont par 98, le New Hampshire par 89, la Californie par 83, le Maine par 67, la Floride par 63 et la Virginie par 79.

Au poste de Dorion, sur la route Ottawa-Montréal (route 17), il est entré 7,276 automobiles étrangères, dont 4,201 des autres provinces et 3,075 des Etats-Unis. Toutes les provinces furent représentées. L'Ontario fut représenté par 4,072 automobiles et le Manitoba par 41. Quarante-quatre états sont représentés, dont les plus importants sont l'état de New York, la Pennsylvanie, le Massachusetts, le Michigan, le New Jersey, l'Ohio et l'Illinois. Les seuls états qui ne sont pas représentés à ce poste sont l'Alabama, l'Idaho, le Montana et l'Utah.

A la sortie du pont interprovincial Ottawa-Fall, il a été compté 128,318 automobiles étrangères, dont 122,007 des autres provinces et 6,311 des Etats-Unis. Toutes les provinces sont représentées. L'Ontario vient évidemment en premier lieu avec 120,856, le Nouveau-Brunswick vient ensuite avec 399, l'Alberta avec 396, le Manitoba avec 298, la Saskatchewan avec 28 et la Colombie-Anglaise avec 24. Trente-quatre états sont représentés. Les principaux sont l'état de New York, le Michigan, le Massachusetts, le New Jersey et l'Ohio.

Au pont des Chaudières (Ottawa-Fall) il est entré 95,356 automobiles étrangères, dont 91,268 des autres provinces et 3,105 des Etats-Unis. L'Ontario a 92,291 automobiles et toutes les autres provinces sont représentées. Trente-deux états sont également représentés.

At Ste Rose-du-Déglé the count showed 4,268 outside cars during the month of August. 2,275 came from other provinces and 1,993 from the United States. Here again all the provinces were represented, the largest contingents coming from New Brunswick (1,896), Ontario (270) and Nova Scotia (82). Thirty-two States were represented. Among the principal were Maine, Massachusetts, New York, New Jersey, Pennsylvania, Michigan, Ohio, Connecticut, Illinois, New Hampshire and Rhode Island.

The total number of cars that entered through the three points of entry from New Brunswick combined, was 9,520, of which 6,655 came from other provinces and 2,865 from the United States. During the preceeding years we had made an approximate estimate of the number of cars that entered at those three points. The Department had been most conservative in its estimates and the figures collected through the 1931 census have surpassed the forecasts.

At the Dorion recording station, on the Toronto-Montreal Highway, 19,374 outside cars were counted during the month of August, 6,352 of them coming from other provinces and 13,022 from the United States. At that point, within a period of seven days, every province in the Dominion and every State in the United States were represented, which, we believe, is an unusual fact within such a short space of time. During the entire month 6,123 automobiles from Ontario passed that point, 75 coming from New Brunswick, 43 from Nova Scotia, 63 from Manitoba, 22 from Saskatchewan, 13 from British Columbia, 11 from Alberta, and 2 from Prince Edward Island. As far as the United States are concerned, the largest contingents came from New York (3,422), Michigan (1,732), Pennsylvania (1,517), Ohio (1,312), New Jersey (1,136), Illinois (998), Massachusetts (808), Connecticut (241), Indiana (228), Maryland (215), the district of Columbia (206), Wisconsin (126), and Missouri (104). The State of Rhode Island was represented by 99 automobiles, Vermont by 98, New Hampshire by 89, California by 83, Maine by 67, Florida by 63 and Virginia by 79.

At the Dorion recording station, on the Ottawa-Montreal Highway (Highway 17), there entered 7,276 outside cars, of which 4,201 came from other provinces and 3,075 from the United States. All the provinces were represented. Ontario sent 4,072 cars and Manitoba 41. Forty-four of the United States were represented, of which the most important were New York, Pennsylvania, Massachusetts, Michigan, New Jersey, Ohio, and Illinois. The only states that were not represented at that point were Alabama, Idaho, Montana and Utah.

At the exit of the Ottawa-Hull Interprovincial Bridge, 128,318 outside cars were counted, of which 122,007 were from other provinces and 6,311 from the United States. All the provinces were represented. Ontario was naturally first in numbers, with 120,856, New Brunswick came next with 399, Alberta with 396, Manitoba with 298, Saskatchewan with 28 and British Columbia with 24. Thirty-four of the United States were represented, the principal ones being New York, Michigan, Massachusetts, New Jersey and Ohio.

At the Chaudières (Ottawa-Hull) Bridge there entered 95,356 outside cars, of which 91,268 came from other provinces and 3,105 from the United States. Ontario was represented by 92,291 automobiles and all the other provinces were represented. Thirty-two of the States were also represented.

Au pont Champlain (Ottawa-Hull) il est entré 48,617 automobiles étrangères, dont 46,326 des autres provinces (toutes les provinces moins l'Île-du-Prince-Édouard) et 2,291 automobiles des États-Unis (tous les états moins l'Arizona, l'Idaho, le Kansas, le Montana, le South Dakota, l'Utah et le Wyoming). Bien que la circulation entre Ottawa et Hull soit en partie une circulation locale en ce qui concerne les automobiles portant licence d'Ontario, il n'en reste pas moins que la situation aux points d'entrée interprovinciaux est éminemment encourageante.

Le département n'a jamais sousestimé l'importance des points interprovinciaux comme points d'entrée des touristes, et il a basé sur cette importance une grande partie de sa propagande touristique.

On trouvera au chapitre 3 un tableau indiquant la situation du tourisme au 1er septembre 1931. Ce tableau ne donne aucune idée de la situation de fin de saison, mais il est néanmoins une indication de l'importance énorme de cette industrie du tourisme dans la province.

REVENUS DU TOURISME

Le tableau suivant est basé sur les renseignements recueillis par le bureau fédéral de la statistique et publiés par le ministère du commerce dans un rapport annuel intitulé "The Tourist Trade, Canada". Les données suivant lesquelles les revenus sont calculés ont varié depuis quelques années, mais l'étude faite par le bureau de la statistique nous semble la plus sérieuse.

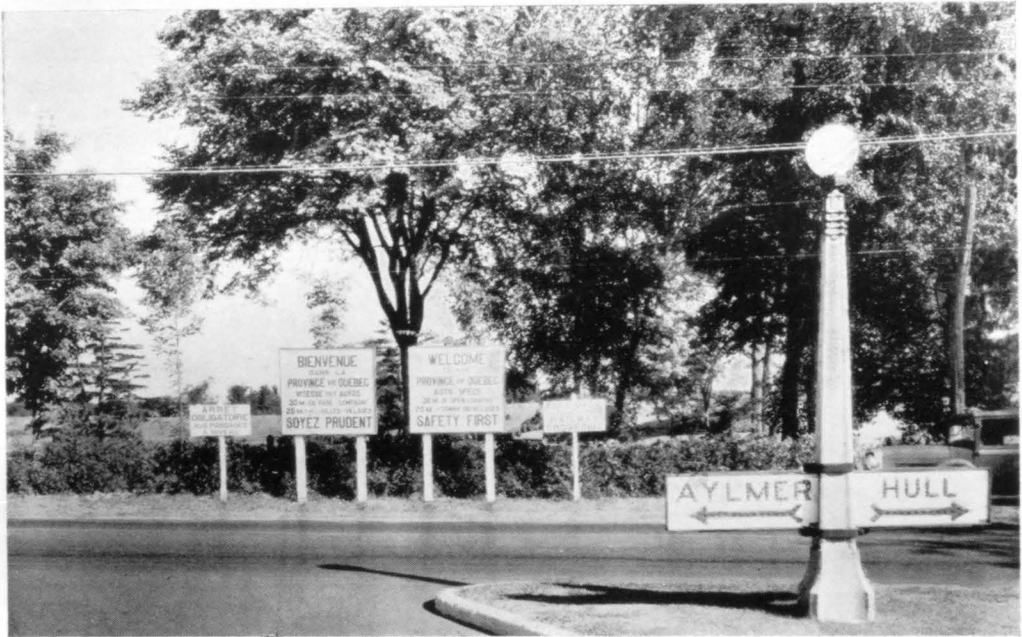
Voici le tableau des revenus approximatifs produits par le tourisme dans la province de Québec depuis 1915:

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.....	23,619,000
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.....	60,000,000
1931.....	\$ 60,000,000		

TOTAL.....\$367,372,000

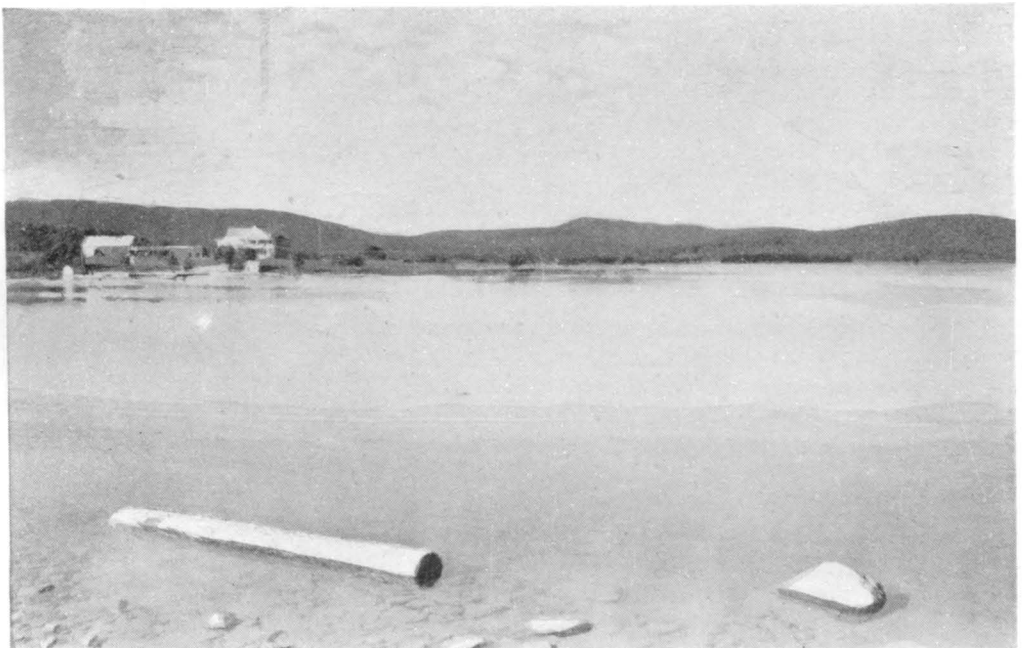
PROPAGANDE TOURISTIQUE

La campagne de publicité faite par le département aux États-Unis et dans les provinces-sœurs a pris beaucoup d'envergure en 1931. La publicité bien faite et soutenue est le levier le plus puissant, et les sommes dépensées par la province pour s'annoncer à l'étranger lui sont remboursées bien des fois par les revenus qu'elle perçoit du tourisme. Ne pas annoncer serait compromettre le progrès de cette industrie, surtout en ce temps d'émulation très amicale mais très vive entre les différentes provinces et les différents états. Aussi le département de la voirie a-t-il donné à sa campagne de publicité plus d'ampleur et plus de variété au cours de la saison écoulée. Cette publicité utilise tous les médiums: journaux, revues et magazines, guides, expositions, agences de représentation et de distribution, correspondance, distribution de brochures, de cartes et de guides, etc.



Vue montrant la série des planches indicatrices installées aux points d'entrée interprovinciaux et internationaux. La photographie reproduite ci-dessus a été prise à la sortie du pont Champlain, entre Ottawa et Hull

Scene showing series of signs erected at international and interprovincial points of entry. The photograph reproduced above was taken at the exit of the Champlain Bridge, between Ottawa and Hull



Le lac Ouareau, sur le parcours de la route Montréal-Terrebonne-St-Donat

Lake Ouareau, on the Montréal-Terrebonne-St. Donat Highway

At the Champlain (Ottawa-Hull) Bridge there entered 48,617 outside cars, 46,326 from the other provinces (all the provinces except Prince Edward Island) and 2,291 automobiles from the United States (all the States except Arizona, Idaho, Kansas, Montana, South Dakota, Utah and Wyoming). Although traffic between Ottawa and Hull is mostly local as far as cars bearing Ontario license plates are concerned, nevertheless the situation at the interprovincial points of entry is exceedingly encouraging.

The Department has never underestimated the importance of the interprovincial points of entry as inlets for the tourist traffic, and it has taken that into very serious consideration when drawing up its tourist propaganda campaign.

In chapter 3 we will be found a table showing the tourist situation at the 1st of September 1931. The figures do not give an idea of the situation at the close of the season, but they are very interesting and allow a general conception of the enormous importance of the tourist trade in our Province.

REVENUE FROM THE TOURIST TRAFFIC

The following table is based upon the information collected by the federal bureau of statistics, as published by the Minister of Commerce, in an annual report entitled: "The Tourist Trade, Canada". The facts and information upon which the revenue has been calculated have varied during the last few years, but the estimate prepared by the Bureau of Statistics seems to us to be the most serious.

Following is a table of the approximate revenue derived from the tourist trade in the Province of Quebec since 1915:

1915.....	\$ 310,000	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.....	60,000,000
	1931.....		\$60,000,000
TOTAL.....		367,372,000	

TOURIST PROPAGANDA

The publicity campaign conducted by the Department in the United States and in the sister provinces was carried out on an extensive scale in 1931. Well sustained and properly prepared publicity is a most powerful lever, and the Province is handsomely repaid for the sums it spends to advertise itself in other provinces and other countries, through the revenue derived from the tourist trade. To abandon publicity, or even to curtail it, would mean to compromise the progress and development of that industry, particularly in times of very friendly but acute competition between the different provinces and the different States. The Department, therefore, extended its field of action and introduced more variety into its publicity campaign during the past season. In that publicity we take advantage of all recognized mediums: newspapers, reviews

Le Bureau Provincial du Tourisme, qui a charge de notre propagande touristique, compte maintenant parmi les plus connus de l'Amérique du Nord. Ce Bureau accroit sans cesse son utilité et multiplie les services qu'il rend à la province.

Voici quelques notes sur les principaux moyens de publicité utilisés au cours de la saison:

Expositions—Le département a été représenté, du 10 au 14 novembre 1930, à l'exposition hôtelière et touristique tenue au Grand Central Palace, à New York; au New England Sportsmen's Show de Boston, du 7 au 14 février 1931; au Sportsmen's Show de Philadelphie, du 23 au 28 février; à l'exposition hôtelière et touristique de Asbury Park, du 6 au 16 mai. A chacune de ces expositions, le département a maintenu un pavillon bien décoré, et il a distribué des cartes et des brochures sur la province de Québec. Le nombre des visiteurs a été, pour les quatre expositions réunies, d'au-delà de 400,000. L'exposition la plus achalandée fut celle de Boston, au mois de février, qui fut visitée par 30,000 à 40,000 personnes chaque jour.

Annonces dans les journaux—Nous avons publié des annonces sur la province dans les plus grands quotidiens de l'est des Etats-Unis, dans tous les journaux français de la Nouvelle-Angleterre, ainsi que dans les quatre grands journaux de Toronto. Nous avons publié dans chaque journal deux annonces de près d'un quart de page, dont l'une à la fin de mai et l'autre au commencement de juin.

Le premier groupe de journaux comprenait les principaux quotidiens de New York, de Boston, de Hartford, de Buffalo, de Rochester, de Cleveland, de Philadelphie, de Detroit et de Chicago.

Le deuxième groupe comprenait seize journaux franco-américains.

Le troisième groupe comprenait le Sunday Star, le Globe, le Mail and Empire et le Telegram, de Toronto.

Nous avons atteint par cette campagne environ 20,000,000 de lecteurs.

Nous avons également publié dans environ 300 journaux à circulation moyenne des annonces sous forme de matière à lire, du genre connu sous le nom de "Newspaper Feature Stories". Ce genre d'annonce se distingue du précédent en ce qu'il n'est pas une annonce payée aux journaux. L'annonceur prépare lui-même la matière (texte et illustrations) et il en envoie des matrices aux journaux. Si la matière à lire et les illustrations sont trouvées suffisamment intéressantes, le journal les publie. Nous avons préparé des annonces de ce genre décrivant certains district de la province. Au-delà de 600 furent publiées.

En plus des annonces payées, nous avons réussi à faire paraître dans un grand nombre de journaux des articles de matière à lire illustrée, doublant en certains cas l'espace des annonces régulières. Nous avons préparé nous-mêmes le texte et les illustrations, et nous avons obtenu par ce moyen une publicité additionnelle très considérable.

Revue et magazines—Nous avons publié des annonces régulières dans quinze magazines très importants, dont les suivants: Liberty, Collier's, Atlantic

and magazines, guide-books, exhibitions, representation and idistribution agencies, correspondence, distribution of booklets, maps and guide-books, etc.

The Provincial Tourist Bureau which looks after our tourist propaganda is one of the best known on the North American Continent. That Bureau is constantly adding to its usefulness and to the services it is giving to the Province.

Appended are a few notes dealing with the principal forms of publicity used during the past season.

Exhibitions—The Department was represented, from the 10th. to the 14th. of November, 1930, at the Hotel and Tourst Exhibition held in the Grand Central Palace in New York; at the New England Sportsmen's Show in Boston, from the 7th. to the 14th. of February, 1931; at the Philadelphia Sportsmen's Show, from the 23rd. to the 28th. of February; at the Hotel and Tourist Exhibition of Asbury Park, from the 6th. to the 16th. of May. At each of those exhibitions the Department maintained a well decorated booth or pavilion, and it distributed maps and booklets descriptive of the Province of Quebec. The visitors, for the four exhibitions combined, numbered over 400,000. The greatest attendance was that of the Boston show, during the month of February, when between 30,000 and 40,000 people visited the exhibition every day.

Advertising in the newspapers—We published advertisements of the Province of Quebec in the largest daily newspapers in the United States, in all the French newspapers in the New England States, as well as in the four large newspapers in Toronto. We published in each newspaper two quarter-page advertisements, one towards the end of May and the other in the begining of June.

The first group of newspapers included the leading dailies of New York, Boston, Hartford, Buffalo, Rochester, Cleveland, Philadelphia, Detroit and Chicago.

The second group was made up of sixteen Franco-American papers.

The third group consisted of The Sunday Star, The Globe, The Mail and Empire and The Telegram, of Toronto.

Through that advertisement campaign we reached about 20,000,000 readers.

We also published, in about 300 papers of smaller circulation, a number of ads. in the form of "readers", or articles known as "Newspaper Feature Srories". That form of advertising is different from straight advertising in as much as the papers are not paid for it. The advertiser himself prepares the reading matter as well as the illustrations, and sends "mats" of the complete advertisement to the newspaper. If the reading matter and illustrations are considered interesting enough the papers publish them. We prepared such publicity matter describing certain districts in the Province. Over 600 were published.

In addition to straight advertising we succeeded in having reading matter and illustrations published in a large number of papers, thus doubling, in certain cases, the space occupied by our regular advertising. We prepared the text and illustrations and thus secured a great deal of additional publicity.

Reviews and Magazines—We published straight advertisements in fifteen very important magazines, among them Liberty, Collier's, Atlantic Monthly,

Monthly, Country Life, Harpers, Review of Reviews, Scribner's, Golden Book, World's Work, Town and Country, Vanity Fair, Spur, Maclean's, etc. Ces magazines représente une circulation de 5,500,000 copies.

Un grand nombre de magazines ont également reproduit gratuitement des articles illustrés de matière à lire.

Guides (Tour Books)—Nous avons publié une section spéciale de 32 pages dans tous les volumes des Consolidated Tour Books, publiés à Chester, Vermont; une section de 12 pages dans l'Automobile Green Book, publié à Boston; une section de 12 pages dans les volumes 1 et 2 des Automobile Blue Books, publiés à Chicago; deux pages d'annonces dans le Northeastern Tour Books publié par l'American Automobile Association, Washington; et nous avons aussi utilisé d'autres guides tels que le "Tourist Guide of Canada" et le "Tourist Guide of Quebec", publiés à Toronto; "501 Ideal Vacations", publié à New York; le "Essex County Automobile Club Guide", publié à Windsor, Ontario; le guide "Franco-Américain", etc.

Agences de représentation et de distribution—Le département est représenté officiellement dans 69 villes de l'est et du centre des Etats-Unis. Nous utilisons des compagnies reconnues de distribution. Ces compagnies possèdent des étagères ou cabinets de distribution dans les villes qu'elles desservent, et maintiennent nos publications à la vue du public voyageur aux endroits les plus importants tels que principaux hôtels, bureaux d'information, banques, universités, etc. Nous sommes représentés dans dix états, dans 69 villes et à 330 postes différents de distribution. Ce mode de représentation est économique et très efficace et nous nous proposons de l'étendre si notre budget nous le permet.

Représentation à Windsor et à Niagara Falls—Windsor et Niagara Falls sont les principaux points de contact pour les touristes entrant au Canada par l'Ontario.

Le département maintient un bureau de renseignements et un poste de distribution à Niagara Falls, à la sortie du pont international. Notre service de distribution est installé dans le bureau des douanes canadiennes et le bureau d'information proprement dit est installé à l'hôtel General Brock. A Windsor nous avons un bureau d'information à l'hôtel Norton Palmer, situé au centre des affaires, ainsi que dans l'édifice de l'administration du pont Embassador, reliant Detroit à Windsor. Nous maintenons en plus un service de distribution à la sortie même du pont, à la sortie du tunnel Detroit-Windsor, ainsi que sur tous les bateaux passeurs Detroit-Walkerville.

Ces services de renseignements et de distribution, situés à des points de si grande importance, ont beaucoup contribué au progrès de la circulation touristique ce dirigeant vers notre province en passant d'abord par l'Ontario. Les chiffres recueillis au cours de notre recensement le prouvent abondamment, ainsi que les demandes nombreuses de renseignements auxquelles les employés ont eu à répondre à Windsor et à Niagara Falls. Ces visites à nos bureaux ont atteint, au cours de la saison, au-delà de 10,000 et elles augmenteront au fur et à mesure que ces bureaux deviendront mieux connus.

Correspondance, demandes de renseignements, etc.—Nous avons reçu, du 1er janvier au 1er septembre, 9,519 lettres des Etats-Unis et des autres pro-

Country Life, Harpers. Review of Reviews, Scribner's, Golden Book, World's Work, Town and Country, Vanity Fair, Spur, Maclean's, etc. Those magazines represent a total circulation of 3,300,000 copies.

A large number of magazines also published, free, illustrated articles and other reading matter.

Guides (Tour Books)—We published a special section of 32 pages in the four volumes of the "Consolidated Tour Books", published at Chester, Vermont; a 12 page section in the Automobile Green Book, published in Boston; a 12 page section in volumes 1 and 2 of the Automobile Blue Books, published in Chicago; two pages of advertising in the Northeastern Tour Book of the American Automobile Association, Washington; and we also used several other guide-books such as the "Tourist Guide of Canada" and the "Tourist Guide of Quebec", published in Toronto; "501 Ideal Vacations", published in New York; the "Essex County Automobile Club Guide" published in Windsor, Ontario; the guide-book "Franco-Américain"; etc.

Representation and distribution agencies—The Department is officially represented in 69 cities and towns in the Eastern and Central States of America. We employ recognized distribution agencies. Those companies maintain "racks" upon which our publications are exhibited and kept before the public eye, in the larger centers, in the principal places such as hotels, information bureaus, banks, universities, etc. We are represented in ten states, in 69 cities and towns and in 330 different distribution points. That form of representation is economical and very efficacious, and we expect to extend it if our budget permits.

Representation at Windsor and Niagara Falls—Windsor and Niagara Falls are the principal points of contact for the tourists who enter Canada by Ontario.

The Department maintains an information bureau and distributing station at Niagara Falls, at the Canadian end of the International Bridge. Our distribution service is established in the Canadian Customs office and our information bureau is located in the General Brock Hotel. At Windsor we have an information bureau in the Norton Palmer Hotel, located in the business center, and also in the administration building of the Ambassador Bridge, which connects Windsor and Detroit. In addition we maintain a distribution service at the outlet of the bridge itself; at the Detroit-Windsor tunnel outlet, as well as on all the ferry boats between Detroit and Walkerville.

Those information and distribution services, established as they are at points of such great importance, have contributed very considerably to the progress of the tourist traffic into our Province through Ontario. The figures collected during our census prove this most conclusively, as well as the numerous requests for information received by our representatives at Windsor and Niagara Falls. Those visits at our offices numbered over 10,000 during the last season and they are bound to become more and more numerous as our offices become better known.

Correspondence, requests for information—We received, between January 1 and September 1, 9,519 letters asking for information, booklets, etc.

vinces demandant des renseignements, des publications, etc. Au cours de la même période en 1930, nous n'en avons reçu que 5,879. La proportion des touristes qui écrivent pour demander des renseignements est toujours minime comparée au nombre des visiteurs, mais les chiffres pour les périodes correspondantes de chaque année sont une bonne indication des résultats obtenus par l'annonce. Les chiffres de 1931 représentent une augmentation de près de 50% sur ceux de 1930.

Publications touristiques—Si l'on tient compte des publications imprimées actuellement et en cours de distribution, le département de la voirie aura distribué en douze mois 1,875,000 brochures, cartes routières, bulletins, etc., répartis comme suit:

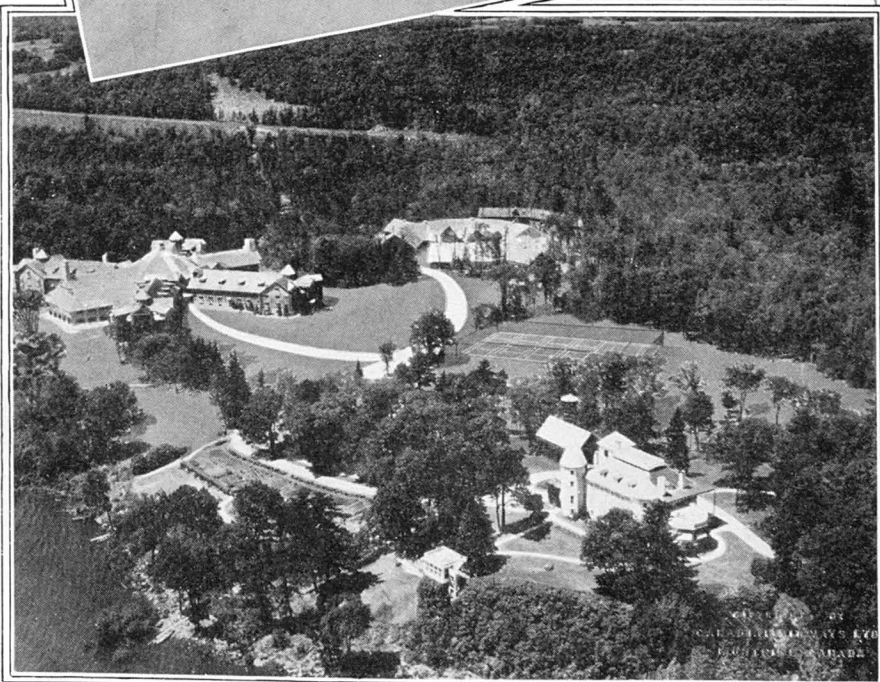
Cartes routières et touristiques.....	750,000
Bulletins Officiels.....	125,000
Brochures "The Old World at Your Door".....	50,000
Brochures "Tours in Quebec".....	50,000
Brochures "The Good Roads Province".....	630,000
Brochures "Romantic Quebec, Gaspé Peninsula".....	50,000
Brochures "Lake St. John and National Park".....	35,000
Brochures "Montréal-Québec".....	35,000
Brochures "The Eastern Townships of Québec".....	35,000
Brochures "The Laurentian Promenade".....	100,000
Brochures "Voyez Québec d'abord!" (bilingue).....	10,000
Brochures diverses.....	5,000
Total.....	1,875,000

Cette liste ne fait pas mention des guides "Sur les Routes de Québec", "Along Quebec Highways", "La Gaspésie" et "The Gaspé Peninsula", mentionnés au rapport de 1930 et dont la distribution s'est poursuivie en 1931.

Nouvelles publications—Nous avons publié trois nouvelles brochures au cours de l'année. L'une de ces brochures (32 pages) est intitulée "The Laurentian Promenade" et décrit toute la région de montagnes située au nord et à l'ouest de Montréal, de St-Donat à la Gatineau et à Hull. Une autre (80 pages) est intitulée "Tours in Quebec" et est un guide en raccourci de toutes les régions de la province sans exception. Ce guide, sous un format réduit, contient une somme plus qu'ordinaire de renseignements pratiques à l'usage des touristes. Nous avons enfin publié une brochure bilingue de 32 pages dont le titre français est "Voyez Québec d'abord!", brochure destinée plus particulièrement à nos compatriotes franco-américains.

LE CONGRÈS DES BONNES ROUTES

Pour la sixième fois en dix-huit ans l'Association Canadienne des Bonnes Routes a tenu cette année son congrès dans la province de Québec. Normalement ce congrès aurait eu lieu dans l'ouest du Canada, mais, la majorité des délégués ne pouvant entreprendre un long voyage, le choix de l'Association se porta sur notre province.



Route No 8 à Montebello; et Lucerne-in-Quebec

Highway No. 8 at Montebello; and Lucerne-in-Quebec

During the same period in 1930, we had received 5,879 letters. The number of tourists who write for information is always small when compared with the total of people who visit us, but the figures for the corresponding periods of each year are a good indication of the results secured through judicious advertising. The figures for 1931 show an increase of nearly 50% over those for 1930.

Publications for Tourists—If those publications that are at present printed and in the course of distribution are taken into account, the Department will have distributed, during a twelve months period, no less than 1,875,000 booklets, road maps, bulletins, etc., distributed as follows:

Highway and Tourist Maps.....	750,000
Official Bulletins.....	125,000
Booklet "The Old World at Your Door".....	50,000
" "Tours in Quebec".....	50,000
" "The Good Roads Province".....	630,000
" "Romantic Quebec, Gaspé Peninsula".....	50,000
" "Lake St. John and National Park".....	35,000
" "Montreal-Quebec".....	35,000
" "The Eastern Townships of Quebec".....	35,000
" "See Quebec First !" (bilingual).....	10,000
Total.....	1,875,000

That list does not include the guide-books "Along Quebec Highways" and "Sur les Routes de Québec", "La Gaspésie" and "The Gaspé Peninsula", mentioned in the 1930 report, and which were distributed in large numbers in 1931.

New Publications—We published three new booklets during the year. One of those booklets (32 pages) is entitled "The Laurentian Promenade", and describes the entire mountainous region north and west of Montreal, from St. Donat to the Gatineau and to Hull. Another of 80 pages, entitled "Tours in Quebec", is a concise guide-book for all the regions in the Province, without any exception. That guide-book contains, in concentrated form, all the information the tourist can desire. We also published a 32 page bilingual booklet entitled "See Quebec First", a booklet specially destined for our Franco Canadian compatriots.

THE GOOD ROADS CONVENTION

For the sixth time in eighteen years, the Canadian Good Roads Association held its convention this year in the Province of Quebec. Under normal conditions that convention would have been held in Western Canada, but the majority of the delegates would have been unable to undertake such a long trip and the choice of the Association fell, therefore, upon our Province.

Le congrès eut lieu à Lucerne-in-Quebec les mardi et mercredi 22 et 23 septembre. Le nombre des délégués fut de 300, et le congrès fut l'un des mieux réussis de tous les congrès passés. Le Ministre de la voirie de la province de Québec, élu l'an dernier président de l'Association, a dirigé ces assises importantes.

Au nombre des principaux sujets étudiés par le Congrès furent l'uniformité des lois de circulation, la sécurité routière, la suppression de la poussière sur les chemins gravelés, la construction de revêtements bitumineux économiques sur les routes secondaires, la suppression des passages à niveau, le développement du tourisme, et la relation entre les différents modes de transport, principalement la concurrence de la route et du chemin de fer.

Chacun de ces sujets fut étudié attentivement et les officiers de voirie de chaque province ont bénéficié énormément des mémoires présentés par des spécialistes dans les différents domaines.

La province de Québec est toujours un lieu favori de conventions, et celles-ci lui font à l'étranger une publicité très appréciable. On reconnaît qu'il n'y a pas de meilleur endroit pour venir étudier les grands problèmes qu'ont à résoudre actuellement, en matière de voirie, toutes les provinces du Canada. La solution trouvée par la province de Québec suscite un intérêt considérable et, si l'on doit admettre qu'il reste beaucoup de travail à faire, l'on accorde à notre province qu'elle a poursuivi le développement de son réseau routier suivant les meilleurs principes d'économie et d'efficacité.

The convention was held in Lucerne-in-Quebec, on Tuesday and Wednesday, September 22 and 23. There were 300 delegates present, and the convention proved to be one of the most successful ever held by the Association. The Minister of Roads of the Province of Quebec, who had been elected president of the Association last year, presided at those important meetings.

Among the principal matters brought up for consideration and study at the convention were the following: uniformity in traffic regulations, highway safety, elimination of dust, construction of economical bituminous pavements on secondary roads, elimination of level crossings, development of the tourist trade, and the relation between the various modes of transportation, specially the competition between the highway and the railway.

Each of those subjects was carefully studied and the road officials of each province benefited considerably by the discussion of papers read by specialists in those various branches of the art of road construction and traffic activities.

The Province of Quebec has always been a favorite location for conventions and these latter constitute very valuable outside publicity. It is realized that there is no better place for the discussion of the great present-day highway problems in all the provinces of the Dominion. The solution arrived at by the Province of Quebec in such matters has attracted considerable attention and interest on the part of highway officials in general, and while it must be admitted that there is still a great deal to accomplish, it is freely conceded that our Province has proceeded with the development of its great road system along the very best lines, with economy and thorough efficiency.

CHAPITRE II

RÉSUMÉ DES TRAVAUX DE L'ANNÉE

Etat au 1er octobre 1931

ENTRETIEN AUX FRAIS DU GOUVERNEMENT

Routes provinciales et régionales.....	4,951.38 milles
Chemins municipaux.....	8,460.51 milles
LONGUEUR TOTALE.....	<u>13,411.89 milles</u>

REVÊTEMENTS PERMANENTS (construction terminée) —En milles

	Grandes routes	Chemins municipaux	Longueur totale
Béton de ciment.....	20.71	1.34	22.05
Béton bitumineux.....	17.25	13.68	30.93
Macadam bitumineux.....	81.33	3.80	85.22
LONGUEUR TOTALE.....	<u>119.29</u>	<u>18.91</u>	<u>138.20</u>

TRAVAUX PRÉPARATOIRES AUX REVÊTEMENTS PERMANENTS— 94.09 milles

CONSTRUCTION—Longueurs terminées en milles

	Grandes routes	Chemins municipaux	Longueur totale
Gravier.....	167.38	984.48	1,151.86
Sable et glaise.....	.....	1.91	1.91
Macadam.....	.....	5.65	5.65
Béton de ciment.....	10.03	.....	10.03
Béton bitumineux.....	.....	2.73	2.73
LONGUEUR TOTALE.....	<u>177.41</u>	<u>994.77</u>	<u>1,172.18</u>

CHEMINS RESTANT EN CONSTRUCTION AU 1er OCTOBRE

Grandes routes.....	155.43 milles
Chemins municipaux.....	509.37 milles
LONGUEUR TOTALE.....	<u>664.80 milles</u>

CHEMINS DE TERRE améliorés en 1931 sous la direction
du ministère de la voirie..... 112.53 milles

PONTS ET PONCEAUX construits en 1931 sous la direc-
tion du ministère de la voirie et subventionnés comme
travaux spéciaux.....

CHAPITRE II

SUMMARY OF THE WORK OF 1931

Statement to October 1, 1930

MAINTENANCE AT THE GOVERNMENT'S EXPENSE

Provincial and Regional highways.....	4,951.38 miles
Municipal roads.....	8,460.51 miles
TOTAL LENGTH.....	<u>13,411.89 miles</u>

PERMANENT PAVEMENTS (construction completed)—In miles

	Main Highways	Municipal roads	Total length
Concrete	20.71	1.34	22.05
Bituminous concrete.....	17.95	13.68	30.93
Bituminous macadam.....	81.33	3.89	85.22
TOTAL LENGTH.....	<u>119.29</u>	<u>18.91</u>	<u>138.20</u>

WORKS PRELIMINARY TO THE CONSTRUCTION OF

PERMANENT PAVEMENTS:—94.09 miles

CONSTRUCTION—Lengths completed, in miles

	Main Highways	Municipal roads	Total length
Gravel.....	167.38	984.48	1,151.86
Sand—clay.....	.....	1.91	1.91
Macadam.....	.....	5.65	5.65
Cement concrete.....	10.03	.....	10.03
Bituminous concrete.....	.....	2.73	2.73
TOTAL LENGTH.....	<u>177.41</u>	<u>994.77</u>	<u>1,172.18</u>

ROADS UNDER CONSTRUCTION ON OCTOBER 1

Main highways.....	155.43 miles
Municipal roads.....	509.37 miles
TOTAL LENGTH.....	<u>664.80 miles</u>

EARTH ROADS IMPROVED in 1931 under the direction
of the Roads Department.....

112.53 miles

BRIDGES AND CULVERTS BUILT in 1931 under the
direction of the Roads Department, and sub.idized as
special works.....

347

PASSAGES À NIVEAU SUPPRIMÉS EN 1931

Suppression totale..... 12

TOTAL..... 12

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 où l'une ou l'autre de ces améliorations ont été effectuées.....

773

LONGUEUR GLOBALE DE CES AMÉLIORATIONS..... 353.17 milles

EMBELLISSEMENT

Arbres plantés par le département en 1931..... 1,819
Arbres fournis à certains particuliers..... 11,809

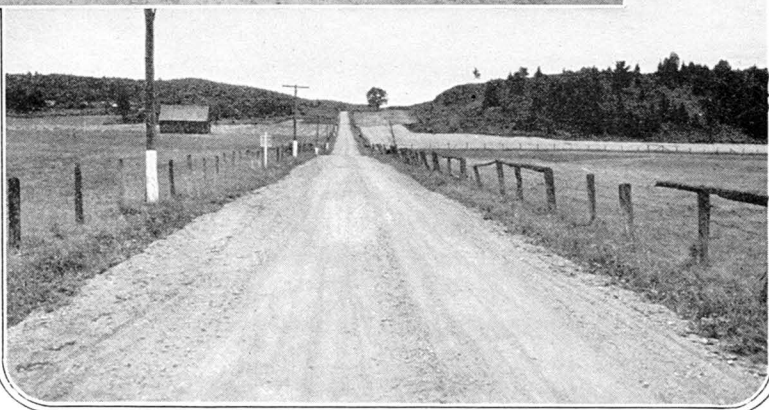
TOTAL..... 13,628

Chaux fournie par le département à certains particuliers pour fins d'embellissement..... 664,019 livres

CHEMINS OUVERTS ET ENTRETENUS POUR LA CIRCULATION DES AUTOMOBILES—HIVER 1930-31

District de Montréal..... 305 milles
District de Québec..... 78 milles
District de Chicoutimi..... 10 milles

LONGUEUR TOTALE..... 393 milles



BUCKINGHAM-MONT-LAURIER

1. A Val des Bois; 2. N.-D.-de-la-Salette; 3. N.-D.-du-Laus, à mi-chemin entre Buckingham et Mont-Laurier

1. At Val des Bois; 2. N.-D. de la Salette; 3. N.-D. du Laus, half-way between Buckingham and Mont Laurier

ELIMINATION OF RAILROAD LEVAL CROSSINGS IN 1931

Total elimination.....	12
TOTAL.....	12

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

773

TOTAL MILEAGE COVERED BY THESE IMPROVEMENTS.. 353.17 miles

ORNAMENTATION

Ornamental trees planted by the Department in 1931.....	1,819
Trees supplied by the Department to certain municipalities and individuals.....	11,809
TOTAL.....	13,628

Lime supplied free by the Department to certain individuals for embellishment purposes..... 664,019 pds

ROADS OPENED AND MAINTAINED FOR AUTOMOBILE TRAFFIC DURING THE WINTER OF 1930-31

District of Montreal.....	305 miles
District of Quebec.....	78 miles
District of Chicoutimi.....	10 miles
TOTAL LENGTH.....	393 miles

CHAPITRE III

CHAPTER III

LONGUEUR TOTALE DES CHEMINS RURAUX AMÉLIORÉS DE FAÇON PERMANENTE

TOTAL LENGTH OF PERMANENTLY IMPROVED RURAL ROADS

Ensemble des grandes routes et des
chemins municipaux

Main highways and municipal roads
together

Etat au 1er octobre 1931

Statement to October 1, 1931

Sable-et-glaise—Sand-clay.....	242.91	milles—miles=	1.61%
Gravier—Gravel.....	12,590.93	“ — “ =	83.44%
Macadam.....	1,486.59	“ — “ =	9.85%
Macadam bitumineux—Bituminous macadam	234.80	“ — “ =	1.55%
Béton de ciment—Cement concrete.....	129.29	“ — “ =	0.86%
Béton bitumineux—Bituminous concrete.....	405.66	“ — “ =	2.69%

Longueur totale—Total length.....	15,090.18	{ milles miles	100.00%
-----------------------------------	-----------	-------------------	---------

Longueur des chemins de terre améliorés	20,673	{ milles miles
---	--------	-------------------

N.B. L'état donné ci-dessus tient compte des pavages changés en 1931. Ces travaux n'ajoutent rien à la longueur totale des chemins améliorés de façon permanente, mais ils modifient la distribution des différents genres de pavage.

Cet état sera révisé lors du prochain inventaire général des chemins au 31 janvier 1932.

N.B. The above statement takes into consideration the surfaces changed to higher types of pavements during 1931. The resurfacing operations do not add to the length of permanently improved roads, but they modify the distribution of the various types of surfaces.

This statement will be revised by the general inventory of roads as of January 31, 1932.

**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	Automobiles de promenade — Touring cars	Taxis	Autobus — Auto-busses	Motocyclettes — Motor-cycles	Camions — Trucks	Total
1907	254	⊕	⊕	⊕	⊕	254
1908	396	⊕	⊕	⊕	⊕	396
1909	485	⊕	⊕	⊕	⊕	485
1910	786	⊕	⊕	⊕	⊕	786
1911	1,878	⊕	⊕	⊕	⊕	1,878
1912	3,535	⊕	⊕	⊕	⊕	3,535
1913	5,452	⊕	⊕	⊕	⊕	5,452
1914	6,824	⊕	⊕	205	384	7,413
1915	9,288	⊕	⊕	296	528	10,112
1916	19,159	⊕	⊕	460	729	15,348
1917	19,448	⊕	⊕	644	1,121	21,213
1918	24,187	⊕	⊕	940	1,804	26,931
1919	29,472	⊕	⊕	1,504	2,565	33,541
1920	35,965	⊕	⊕	1,528	4,069	41,562
1921	47,375	⊕	⊕	1,709	5,586	54,670
1922	52,177	⊕	⊕	1,886	6,877	60,940
1923	60,363	⊕	261	1,701	8,995	71,320
1924	66,212	4,524	281	2,018	11,914	84,949
1925	75,218	5,726	307	2,083	14,174	97,418
1926	88,517	6,135	373	2,084	14,902	107,994
1927	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	140,802	7,019	524	2,383	27,820	178,548
1931	.....	.....	.....	.....	.....	182,000

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

N.B.—Les chiffres pour 1931 sont à la date du 1er octobre.

N.B.—The figures for 1931 show the registrations on October 1.

STATISTIQUES DES AUTOMOBILES ÉTRANGÈRES VENUES DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC

Du 1er janvier au 1er septembre 1931

Nombre d'automobiles de tourisme entrées dans la province de Québec aux différents points des frontières inter-provinciales et internationales.

STATISTICS OF FOREIGN AUTOMOBILE TOURIST TRAFFIC INTO THE PROVINCE OF QUEBEC

From January 1 to September 1, 1931

Number of tourist automobiles which entered the Province of Quebec by the various ports of entry along the interprovincial and international boundaries

Points d'entrée Ports of entry	Période de séjour — Length of stay		TOTAL
	N'excédant pas 24 heures Not exceeding 24 heures	De 2 jours à 2 mois et plus 2 days to 2 months and longer	
Abercorn.....	11,884	4,148	16,032
Armstrong.....	324	10,958	11,282
Athelstan.....	111	606	717
Beebe Jct.....	3,994	393	4,387
Cantic.....	341	27,760	28,101
Clarenceville.....	487	404	891
Comins Mills.....	2,120	6,904	9,024
Covey Hill (appr.).....	.....	1,000	1,000
Cross Point*.....	1,860	1,586	3,446
Dundee.....	10,206	7,693	17,899
Escourt.....	33	17	50
Franklin Centre.....	.....	544	544
Freighsburg.....	5,267	4,506	9,873
Frontier (Hemmingford).....	.....	271	271
Hemmingford.....	.....	3,521	3,521
Herdman (appr.).....	1,500	7,000	8,500
Hereford Road.....	24,805	5,106	29,911
Highwater.....	8,462	11,325	19,787
Hull*.....	100,000	20,000	120,000
Lacolle.....	11,244	41,926	53,170
Mansonville (appr.).....	5,000	400	5,400
Matapédia*.....	7,380	3,130	10,510
Montreal (appr.).....	.....	200	200
Noyan.....	.....	11,025	11,025
Philipsburg.....	1,037	51,703	52,740
Pointe-Fortune*.....	7,603	14,225	21,828
Rivière-Beaudette*.....	11,056	52,667	63,723
Roch Island.....	37,642	15,739	53,381
Stanhope.....	11,690	17,099	28,789
Ste-Agnès-de-Dundee (appr.).....	75	30	105
St-André Road (Henrysburg).....	7,251	10,147	17,398
St-Armand.....	1,556	2,503	4,059
St-Pamphile.....	.....	11	11
St-Régis.....	11,065	833	11,898
Ste-Rose-du-Dégel*.....	4,825	7,979	12,804
St-Zacharie.....	.....	622	622
Trout River.....	3,584	19,745	23,329
Total.....	292,402	363,826	656,228

* Estimation approximative pour les points d'entrée interprovinciaux. Chiffres basés sur le recensement fait à ces points au cours du mois d'août. 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, sauf quatre postes où l'on a évalué suivant les chiffres du 1er juillet.

Les chiffres complets pour l'année 1931 seront connus au mois de février 1932.

* Approximate estimate for interprovincial points of entry. The figures are based on the count made at these points during the course of August, and automobiles from Sister-Provinces have been included.

The figures for the ports of entry at the border between the United States and the Province of Quebec have been supplied by sub-collectors of National Revenue, save four for which an estimate has been based on July figures.

Final figures for 1931 will be available in February 1932.



LACHUTE-STE-AGATHE

St-Adolphe-de-Howard

Tableau indiquant la provenance des automobiles entrées dans la Province, au cours du mois d'août, par les routes interprovinciales.

Table showing Province or State of registration of automobiles entering the Province of Quebec, during the month of August, by international highways.

	TOTAL	CROSS POINT	MATA- PEDIA	Ste-ROSE -du- DEGELE	DORION Route No 2	DORION Route No 17	HULL Pont Inter- provincial	HULL Pont des Chaudières	HULL Pont Champlain
CANADA									
Alberta.....	442	...	1	4	11	8	396	5	17
Colombie-Anglaise—B.C.	95	...	2	6	13	11	24	8	31
Ile-du-Prince-Edouard P.E.I.....	33	2	8	9	2	7	1	4	....
Manitoba.....	445	1	3	3	63	41	298	3	33
Nouveau-Brunswick N.B..	6,511	888	3210	1896	75	29	399	4	10
Nouvelle-Ecosse—N.S....	220	4	38	82	43	23	5	3	22
Ontario.....	269,972	24	193	270	6123	4072	120,856	92,258	46,176
Saskatchewan.....	114	1	5	5	22	10	28	6	37
Total,, Canada.....	277,832	920	3460	2275	6352	4201	122,007	92,291	46,326
ETAT'S-UNIS									
Alabama.....	14	...	8	...	3	...	....	....	3
Arizona.....	9	...	...	3	3	1	2	....	....
Arkansas.....	16	...	2	...	6	4	3	....	1
Californnia.....	405	...	5	15	83	33	159	55	55
Canal Zono.....	11	...	...	...	3	4	....	....	4
Colorado.....	23	...	...	...	6	1	12	1	3
Connecticut.....	520	3	34	60	241	93	13	35	41
Delaware.....	38	...	1	3	29	3	....	1	1
District of Colombbia....	366	2	6	7	206	71	29	17	28
Florida.....	201	...	9	1	63	23	20	48	37
Georgia.....	13	...	1	2	5	4	....	....	1
Idaho.....	7	...	...	3	3	...	....	1	....
Illinois.....	1600	1	15	29	998	188	215	89	65
Indiana.....	573	1	6	1	228	56	250	17	14
Iowa.....	69	...	...	2	33	17	9	1	7
Kansas.....	43	...	2	...	27	13	1	....	....
Kentucky.....	88	...	2	1	57	20	5	1	2
Louisiana.....	63	...	...	...	11	3	19	11	19
Maine.....	1549	30	121	969	67	30	280	38	14
Mar land.....	430	2	10	12	215	49	5	72	65
Massachusetts.....	2411	38	102	262	808	296	576	185	144
Mi higan.....	4696	10	68	50	1732	293	1275	735	533
Minnesota.....	72	...	...	1	38	12	8	7	6
Mississipi.....	12	...	...	...	4	3	4	....	1
Missouri.....	237	...	6	6	104	23	92	1	5
Montana.....	26	...	1	1	3	...	20	1	....
Nebraska.....	19	...	...	...	9	3	5	....	2
New Hampshire.....	215	8	21	21	89	31	11	21	13
New Jersey.....	2244	14	54	111	1136	219	456	161	93
New Mexico.....	6	...	2	1	3	...	....	....	....
New York.....	8576	37	125	272	3422	867	1853	1265	735
North Carolina.....	44	...	1	8	21	6	....	1	7
North Dakota.....	14	...	...	3	6	4	....	....	1
Ohio.....	2356	3	24	40	1312	195	402	166	214
Oklahoma.....	28	...	...	1	16	7	....	3	1
Oregon.....	8	...	...	1	2	1	....	2	2
Pens lvania.....	2299	9	31	68	1517	307	141	123	103
Rhode Island.....	189	2	12	16	99	33	7	6	14

	TOTAL	CROSS POINT	MATA- PEDIA	Ste-ROSE -du- DEGELE	DORION Route No 2	DORION Route No 17	HULL Pont Inter- provincial	HULL Pont des Chaudières	HULL Pont Champlain
ETATS-UNIS									
South Carolina.....	11	...	...	4	4	2	.....	.....	1
South Dakota.....	10	...	2	1	6	1	.....	.....	.....
Tennessee.....	25	...	1	...	22	1	.....	.....	1
Texas.....	36	...	...	...	20	11	2	2	1
Utah.....	7	...	...	...	2	...	5	.....	.....
Vermont.....	623	2	32	7	98	46	393	21	24
Virginia.....	136	...	4	8	79	19	13	7	6
Washington.....	14	...	1	1	9	3	.....	.....	.....
West Virginia.....	82	...	1	1	47	20	10	.....	3
Wisconsin.....	233	...	...	1	126	58	16	11	21
Wyoming.....	2	...	...	...	1	1	.....	.....	.....
Total, Etats-Unis..	30,669	162	710	1,993	13,022	3,075	6,311	3,105	2,291
GRAND TOTAL...	308,501	1,082	4,170	4,268	19,374	7,276	128,318	95,396	48,617

**ACCIDENTS D'AUTOMOBILE
DANS LA PROVINCE DE
QUÉBEC EN 1930**

Extraits du rapport des accidents
d'automobile préparé par le Contrô-
leur du Revenu pour l'année 1930.

**AUTOMOBILE ACCIDENTS IN
THE PROVINCE OF QUEBEC
DURING 1930**

Extracts from the report of auto-
mobile accidents prepared by the
Controller of the Revenue for 1930.

CHAQUE MOIS—EACH MONTH

	Accidents
Janvier—January	500
Février—February	434
Mars—March	512
Avril—April	553
Mai—May	837
Juin—June	1,139
Juillet—July	1,230
Août—August	1,275
Septembre—September	1,042
Octobre—October	1,062
Novembre—November	888
Décembre—December	868
TOTAL 12 mois—12 mths..	10,340

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

Pertes de vies—Persons kill- ed	263
Personnes blessées—Persons wounded	3,033
Dommages aux véhicules au- tomobiles—Damage to motor vehicles	8,028
A des bicycles—To bicycles ..	273
A un véhicule à traction ani- male—To a horse-drawn vehicle	450
A un animal—To an animal ..	152
A une autre propriété—To some other property	580
Aucun détail — No de- tails	63
TOTAL	12,842

**GENRES DE COLLISIONS
KINDS OF COLLISIONS**

Avec un convoi de chemin de fer—With a railroad train.	109
Avec un tramway—With a tramway car	751
Entre deux automobiles— Between two automobiles.	6,727
Avec un autre objet—With some other thing	1,507
Entre une automobile et un piéton—Between an auto- mobile and a pedestrian (Adult)	902
Entre une automobile et un enfant—Between an auto- mobile and a child	355
Aucune précision—No infor- mation	99
TOTAL	10,450

**OBSTRUCTION A LA VUE
OBSTRUCTIONS TO VISIBILITY**

Bâtiment—Building	279
Arbre—Tree	53
Arbuste—Shrub	36
Pluie ou neige—Rain or snow	186
Clôture—Fence	71
Enseigne—Billboard	28
Véhicule—Vehicle	1080
Pas d'obstruction—No ob- struction	7,416
Autres objets—Other objects.	926
TOTAL	10,105

L'ENDROIT DES ACCIDENTS **THE PLACE OF ACCIDENTS**

Courbe—Curve.....	873
Côte—Hill.....	264
Pont—Bridge.....	155
Entrée privée—Private alley	184
Passage à niveau de chemin de fer— Railroad level crossing.....	189
Intersection de chemin— Road intersection.....	5,658
Entre intersection—Between intersection.....	1,734
Aucune précision donnée— No information given....	1,314
TOTAL.....	10,371

MOUVEMENT DES VÉHICULES **MOVEMENT OF VEHICLES**

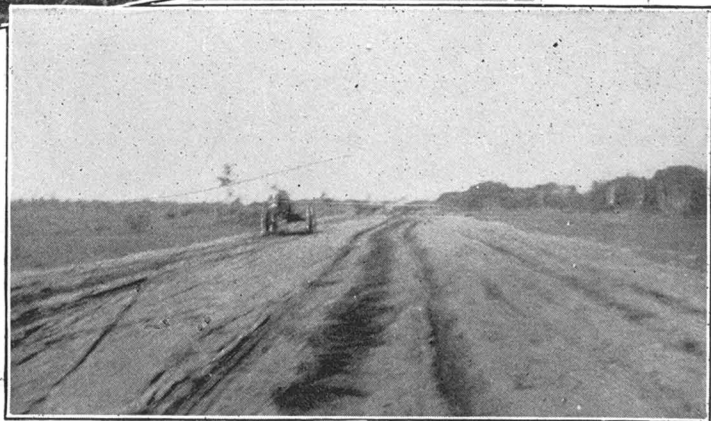
En rencontrant—Meeting..	4,676
En dépassant—Passing....	630
En reculant—Backing.....	542
En tournant—Changing di- rection.....	763
En glissant—Slidding.....	671
Mauvais côté de la route— Wrong side of road.....	287
L'un des véhicules arrêté— One of the vehicle not moving.....	820
Aucune précision—No infor- mation.....	225
Autres faux mouvements— Other false movements..	726
TOTAL.....	9,340

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

Victoriaville.....	13
Valleyfield.....	11
Berthier.....	3
Lachute.....	3
Longueuil.....	7
Saint-Lambert.....	6
Cap-de-la-Madeleine.....	21
Grand'Mère.....	5
La Tuque.....	3
Bagotville.....	1
Chicoutimi.....	8
Jonquière.....	3
Kénogami.....	2
East Angus.....	2
Cookshire.....	0
Drummondville.....	16
Aylmer.....	2
Hull.....	234
Huntingdon.....	9
Iberville.....	0
Saint-Jean.....	8
Joliette.....	21
Laprairie.....	9
Lauzon.....	7
Lévis.....	18
Black Lake.....	0
Thetford Mines.....	8
Farnham.....	3

Montmagny.....	3
Nicolet.....	3
Québec.....	1,314
Beauport.....	9
Sorel.....	7
Rimouski.....	4
Richmond.....	3
Bromptonville.....	2
Granby.....	21
Sherbrooke.....	258
Lennoxville.....	14
Magog.....	15
Saint-Hyacinthe.....	30
Trois-Rivières.....	131
Shawinigan Falls.....	44
Rivière-du-Loup.....	2
Sainte-Agathe-des-Monts...	0
Saint-Jérôme.....	23
Sainte-Thérèse.....	2
Terrebonne.....	2
Montréal.....	6,533
Outremont.....	23
Pointe-aux-Trembles.....	42
Pointe-Claire.....	22
Verdun.....	27
Westmount.....	209
Dorval.....	33
Lachine.....	40
Lasalle.....	13
Sainte-Anne-de Bellevue...	7
Ailleurs—Elsewhere.....	1,083

TOTAL..... 10,340



TADOUSSAC-PORTNEUF

Dans la grande savane des Escoumains, il a fallu faire sur huit mille un pontage de 40 pieds de largeur, recouvert ensuite de terre. Vues montrant le vieux chemin dans la savane, le pontage, et la couverture de terre, destinée à être elle-même recouverte de gravier l'an prochain

In the great swamp near Les Escoumains, eight miles long, conduoy had to be built on a width of 40 feet and then covered with earth. Views showing the old road in the swamp, a section of corduroy, and the covering of earth, this latter to be surfaced with gravel next year

CAUSES PROBABLES PROBABLE CAUSES			
Négligence du conducteur de l'un ou l'autre véhicule— Negligence of driver of one or the other vehicle....	9,040	Pas de lumières—No lights. Eblouissement—Glare..... Mauvais freins—Defective brakes.....	236 457 406
Négligence du passager— Negligence of passenger..	105	Autres accessoires défectu- eux—Other defective ac- cessories.....	112
Négligence du piéton—Negli- gence of pedestrian.....	1,001	Etat défectueux de la voie— Defective road or street...	464
Ivresse—Drunkenness.....	279	Autres causes—Other causes	165
Vitesse—Speed.....	2,284		
		TOTAL.....	14,549

CHAPITRE IV

ÉTAT DE CONSTRUCTION
DU RÉSEAU DES GRANDES
ROUTES

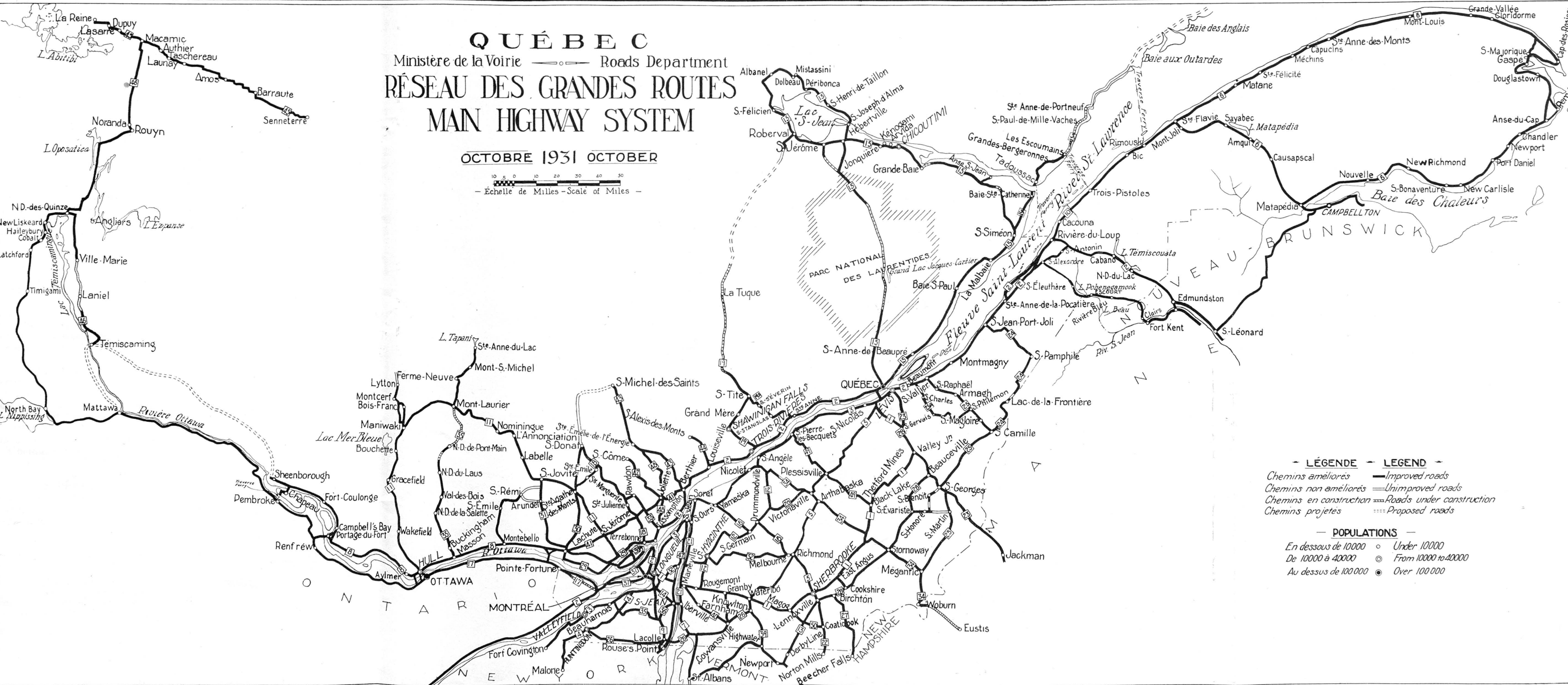
1er octobre 1931

CHAPTER IV

STATE OF CONSTRUCTION OF
THE MAIN HIGHWAYS
SYSTEM

October 1, 1931

NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueurs en milles—Lengths in miles			
	Totales	Terminées	En cons- truction	Non amé- liorées
	Total	Com- pleted	Under con- struction	Unim- proved
1. Montréal-Sherbrooke-Thetford Mines Québec.....	223.53	223.53	.....	.....
2. Edmundston-Rivière-du-Loup- Québec-Montréal-Toronto....	424.53	424.53	.....	.....
Tracé alternatif Andréville-St- Pascal-Ste-Anne-de-la-Poca- tière.....	32.30	32.30	.....	.....
Tracé alternatif St-Sulpice-Re- pentigny-Charlemagne.....	10.50	10.50	.....	.....
3. Lévis-Fort Covington.....	251.33	251.33	.....	.....
Tracé alternatif Sorel-St-Joseph- Contrecoeur.....	10.00	8.00	2.00	.....
4. Montréal-Malone.....	49.76	49.76	.....	.....
5. Lévis-Sherbrooke, via Richmond.	133.03	133.03	.....	.....
6. Tour de la Gaspésie (Bou. Perron). Boulevard Perron, prolongement via le portage de Laurencelle..	556.40	556.40	.....	.....
7. Montréal-St. Albans.....	31.63	31.63	.....	.....
8. Montréal-Hull-Aylmer-Pembroke	27.41	27.41	.....	.....
9. Édouard VII.....	215.72	215.72	.....	.....
Édouard VII. Boulevard Laprai- rie-Montréal-Sud.....	39.61	39.61	.....	.....
10. Rivière-du-Loup-Ste-Flavie.....	9.15	8.53	0.62	.....
11. Montréal-Mont-Laurier-Mani- waki-Hull.....	85.10	85.10	.....	.....
12. Rougemont-Saint-Hyacinthe- Drummondville-Trois-Rivières.	289.29	289.29	.....	.....
13. Sherbrooke-Derby Line.....	74.34	74.34	.....	.....
14. Montréal-Rouse's P. via St-Jean.	33.87	33.87	.....	.....
15. Québec-Chicoutimi-tour du Lac Jean-Québec.....	36.15	36.15	.....	.....
15A. St-Siméon-Tadoussac-Portneuf	529.18	464.63	64.55	.....
16. Richmond-Yamaska.....	70.00	50.11	19.89	.....
17. Montréal-Ottawa via P.-Fortune. Boulevard Dorion-Hudson.....	50.78	50.78	.....	.....
18. Montréal-Terrebonne-St-Donat..	25.91	25.91	.....	.....
19. Trois-Rivières-La Tuque.....	15.63	.....	15.63	.....
19A. Ste-Anne-de-la-Parade-St-Tite.	67.00	67.00	.....	.....
20. Victoriaville-Drummondville. ...	114.24	94.24	20.00	.....
21. Sorel-Iberville-Saint-Jean.	26.48	26.48	.....	.....
22. Sherbrooke-Norton Mills.....	24.29	24.29	.....	.....
	43.60	40.60	.....	3.00
	27.28	27.28	.....	.....



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

OCTOBRE 1931 OCTOBER

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

— LÉGENDE — — LEGEND —

Chemins améliorés — Improved roads
Chemins non améliorés — Unimproved roads
Chemins en construction — Roads under construction
Chemins projetés — Proposed roads

— POPULATIONS —

En dessous de 10000 • Under 10000
De 10000 à 40000 ⊙ From 10000 to 40000
Au dessus de 100000 ● Over 100000

NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueurs en milles—Lengths in miles			
	Totales	Terminées	En construction	Non améliorées
	Total	Completed	Under construction	Unimproved
23. Lévis-Jackman.....	90.21	90.21	.....	.....
24. Saint-Jean-Port-Joli-Saint-Pamphile-Saint-Camille.....	79.93	78.93	.....	1.00
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	91.51	.....	.....
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	83.10	15.00	.....
36. Beauharnois-Saint-Jean.....	47.30	47.30	.....	.....
37. Tour de l'île de Montréal.....	35.29	35.29	.....	.....
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	67.66	.....	.....
42. Berthier-Joliette-Saint-Côme via Saint-Ambroise.....	51.28	45.66	.....	5.62
Berthier-Joliette, St-Côme via Sainte-Béatrix.....	17.25	13.79	.....	3.46
43. Berthier-Saint-Michel-des-Saints.	67.39	67.39	.....	.....
44. Louiseville-St-Alexis-des-Monts..	24.66	24.66	.....	.....
45. Senneterre-La Reine.....	139.22	139.22	.....	.....
46. Macamic-Rouyn-Témiscamingue, (Chemin Perrault).....	178.10	119.50	15.50	43.10
47. Saint-Roch-Chambly-Saint-Jean.	44.70	41.70	.....	3.00
48. L'Assomption-Joliette-Sainte-Emélie-de-l'Energie.....	46.78	46.78	.....	.....
49. Black-Lake-St-Pierre-les-Becquets	60.90	60.90	.....	.....
50. Magog-Coaticook.....	24.55	24.55	.....	.....
51. St-Alexandre-Fort-Kent.....	51.18	51.18	.....	.....
Total.....	5 546.43	5 334.06	153.19	59.18

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, so that the total length of the System may not include the same length twice.

CHAPITRE V

ENTRETIEN DES ROUTES RÉGIONALES ET PROVINCIALES EN 1931

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

CHAPTER V

MAINTENANCE OF PROVINCIAL AND REGIONAL HIGHWAYS IN 1931

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.....	152.84	9.41	2.94	15.92	27.60	.....	208.71
2. Edmundston - Rivière-du-Loup - Québec-Montréal-Toronto.....	181.49	100.01	34.89	10.69	59.08	.....	386.16
3. Lévis-Fort-Covington.....	79.77	129.65	8.58	13.98	0.33	.....	232.31
4. Montréal-Malone.....	0.29	40.21	7.79	1.48	.....	.....	49.77
5. Lévis-Sherbrooke via Richmond.....	117.62	8.05	1.21	0.70	5.45	.....	133.03
6. Boulevard Perron.....	587.32	.....	.....	0.45	.....	.....	587.77
7. Montréal-St-Albans.....	7.55	18.55	.....	.....	.....	.....	26.10
8. Montréal-Hull-Aylmer-Pembroke....	177.51	25.00	6.60	.....	6.61	.....	215.72
9. Montréal-Rouse's Point.....	.....	1.02	1.78	0.52	36.43	.....	39.75
10. Rivière-du-Loup-Ste-Flavie.....	78.06	2.18	.....	.....	.....	.....	80.24
11. Montréal - Mont-Laurier - Maniwaki-Hull.....	211.43	8.38	.....	4.72	30.98	.....	255.51

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. oncrete	Sable & Glaise — Sand Clay	
12. Rougemont - St-Hyacinthe - Drummondville-Trois-Rivières.....	74.24	.....	.....	.....	.....	.....	74.24
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.....	452.52	41.97	1.49	1.42	4.10	.....	501.50
16. Richmond-Yamaska.....	44.20	0.73	.....	.....	.....	.....	44.93
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
19A. Ste-Anne-de-la-Pérade-St-Tite....	25.13	0.22	.....	.....	.....	.....	25.35
20. Victoriaville-Drummondville.....	20.12	.....	.....	.....	.....	.....	20.12
21. Sorel-Iberville St-Jean.....	28.42	.....	0.98	0.96	0.52	.....	30.88
22. Sherbrooke-Norton Mills.....	26.40	.....	.....	.....	0.72	.....	27.12
23. Lévis-Jackman.....	75.28	13.80	.....	.....	.....	.....	89.08
24. St-Jean-Port-Joli - St-Pamphile - St-Camille.....	75.56	.....	.....	.....	.....	.....	75.56
25. St-Vallier - St-Camille - St-Georges - Lac-Mégantic.....	125.04	1.59	.....	.....	.....	.....	126.63
25A. Beaumont-St-Philémon.....	36.10	2.36	.....	.....	.....	.....	38.46
26. Waterloo-Huntingdon via Knowlton.....	61.48	4.48	1.54	.....	0.38	.....	67.88
27. Birchton-Beecher Falls.....	38.34	0.40	.....	.....	.....	.....	38.74
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

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
30. Lachute-Ste-Agathe.....	38.36	.....	0.63	.....	.....	.....	38.99
31. Lachute-St-Jovite.....	48.36	0.14	.....	.....	.....	.....	48.50
32. Montréal - St-Hyacinthe - Richmond	62.03	11.47	1.75	0.38	.....	.....	75.63
33. L'Assomption-Rawdon.....	22.26	6.52	.....	.....	.....	.....	28.78
34. Trois-Rivières-Woburn.....	119.49	.....	.....	1.06	.....	.....	120.55
35. Masson-Buckingham-Mont-Laurier .	49.68	2.81	.....	.....	.....	.....	52.49
36. Beauharnois-St-Jean.....	28.79	15.86	.....	.....	.....	.....	44.65
37. Tour de l'Ile de Montréal.....	.....	23.32	11.57	.....	0.40	.....	35.29
38. Tour de l'Ile 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.....	52.23	3.21	.....	.....	.....	.....	55.44
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.....	139.22	.....	.....	.....	.....	.....	139.22
46. Chemin Perreault (Macamic-Rouyn- Témiscamingue).....	113.23	.....	.....	.....	.....	.....	113.23
47. St-Roch-Chambly-St-Jean.....	15.14	5.62	0.27	1.14	.....	3.60	25.77
48. L'Assomption - Joliette - Ste - Emilie- de-l'Energie.....	1.11	.....	.....	.....	.....	6.25	7.36
49. Black Lake-Plessisville-St-Pierre-les- Becquets, via Manseau.....	32.35	0.89	1.38	.....	.....	.....	34.62



MONTREAL-St. ALBANS

Henryville

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
50. Magog-Coaticook.....	24.12	.....	0.50	0.18	.....	.....	24.80
Laprairie-Hemmingford.....	.....	25.97	0.60	.....	.....	.....	26.57
Iberville-Fernham-Frelighsburg.....	28.92	2.14	.....	.....	.....	.....	31.06
La Tuque-St-Tite.....	76.00	.....	.....	.....	.....	.....	76.00
St-Siméon-Portneuf.....	28.61	.....	.....	.....	.....	.....	28.61
Waterloo-Huntingdon via Lacolle...	26.28	0.21	0.66	.....	.....	.....	27.15
Total.....	3,968.46	620.72	96.91	71.13	184.31	9.85	4,951.38

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—Length Routes ré- Chemins gionales ou municipaux provinciales — Highways Municipal roads		Longueur totale — Total length
ABITIBI.....	176.22	98.85	275.07
ARGENTEUIL.....	128.98	85.71	214.69
ARTHABASKA.....	73.77	149.75	223.52
BAGOT.....	47.36	125.30	172.66
BEAUCE.....	127.25	110.65	237.90
BEAUHARNOIS.....	19.19	102.67	121.86
BELLECHASSE.....	109.27	166.59	275.86
BERTHIER.....	89.44	59.95	149.39
BONAVENTURE.....	152.72	92.01	244.73
BROME.....	48.33	82.97	131.30
CHAMBLY.....	36.98	80.09	117.07
CHAMPLAIN.....	135.20	73.88	209.08
CHARLEVOIX.....	122.18	33.40	155.58
CHATEAUGUAY.....	47.68	216.64	264.32
CHICOUTIMI.....	69.99	322.87	392.86
COMPTON.....	95.88	164.73	260.61
DEUX-MONTAGNES.....	61.11	138.43	199.54
DORCHESTER.....	43.10	170.72	213.82
DRUMMOND.....	75.84	102.06	177.90
FRONTENAC.....	96.48	107.36	203.84
GASPÉ NORD.....	130.79	9.06	139.85
GASPÉ SUD.....	154.06	7.30	161.36
GATINEAU.....	107.96	84.98	192.94
HUNTINGDON.....	85.65	259.58	345.23
IBERVILLE.....	34.08	132.28	166.36
ILES-DE-LA-MADELEINE.....	.....	50.47	50.47
JACQUES-CARTIER.....	37.10	51.79	88.89
JOLIETTE.....	52.79	119.42	172.21
KAMOURASKA.....	41.56	299.06	340.62
LABELLE.....	103.16	42.99	146.15
LAC-ST-JEAN.....	76.07	168.07	244.14
LAPRAIRIE.....	54.31	81.42	135.73

COMTÉ — COUNTY	Longueur—Length		Longueur totale — Total length
	Routes ré- gionales ou provinciales	Chemins municipaux	
	— Highways	— Municipal roads	
L'ASSOMPTION.....	65.36	100.91	166.27
LAVAL.....	70.77	83.65	154.42
LAVIOLETTE.....	7.22	39.03	46.25
LÉVIS.....	65.01	117.59	182.60
L'ISLET.....	75.87	198.92	274.79
LOTBINIÈRE.....	56.50	224.74	281.24
MASKINONGÉ.....	37.61	26.53	64.14
MATANE.....	95.78	48.89	144.67
MATAPÉDIA.....	54.42	62.58	117.00
MÉGANTIC.....	78.72	84.01	162.73
MISSISQUOI.....	84.75	194.81	279.56
MONTCALM.....	79.59	110.53	190.12
MONTMAGNY.....	43.79	168.46	212.25
MONTMORENCY.....	92.28	71.00	163.28
NAPIERVILLE.....	39.68	87.75	127.43
NICOLET.....	76.84	65.64	142.48
PAPINEAU.....	100.33	139.08	239.41
PONTIAC.....	67.40	95.68	163.08
PORTNEUF.....	40.54	223.18	263.72
QUÉBEC.....	64.01	131.98	198.99
RICHELIEU.....	21.78	9.61	31.39
RICHMOND.....	46.58	146.26	192.84
RIMOUSKI.....	49.83	139.93	189.76
RIVIÈRE-DU-LOUP.....	43.00	351.88	394.88
ROBERVAL.....	94.00	201.38	295.38
ROUVILLE.....	51.08	174.74	225.82
SAGUENAY.....	24.91	9.93	34.84
SHEFFORD.....	25.34	129.87	155.21
SHERBROOKE.....	38.90	23.49	62.39
SOULANGES.....	21.47	73.07	94.54
STANSTEAD.....	66.82	99.91	166.73
ST-HYACINTHE.....	38.42	102.75	141.17
ST-JEAN.....	61.33	83.57	144.90
ST-MAURICE.....	25.94	44.04	69.98
TÉMISCAMINGUE.....	74.12	94.33	168.45
TÉMISCOUATA.....	59.02	163.33	222.35
TERREBONNE.....	98.27	152.31	250.58
VAUDREUIL.....	33.47	112.14	145.61
VERCHÈRES.....	48.06	124.82	172.88
WOLFE.....	69.37	92.96	162.33
YAMASKA.....	33.57	61.18	94.75
TOTAL pour tous les comtés.....	4956.25	8460.51	13416.76

SOMMAIRE PAR GENRE DE PAVAGE
SUMMARY PER KIND OF PAVEMENT

PAVAGE — PAVEMENT	Grandes routes — Highways	Chemins Municipaux — Municipal roads	Total
Gravier-Gravel.....	3990.88	7365.01	11355.89
Macadam.....	612.26	841.29	1453.55
Sable et Glaise-Sand-Clay.	6.25	189.44	195.69
Macadam bitumineux- Bituminous Macadam...	98.01	25.59	123.60
Béton de ciment—Cement concrete.....	71.79	20.09	91.88
Béton bitumineux— Bituminous concrete.....	177.06	19.09	196.15
Longueur totale }.....	4956.25	8460.51	13416.76
Total length }.....			

CHAPITRE VII

REVÊTEMENTS PERMANENTS

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

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

Les longueurs sont en milles.

CHAPTER VII

PERMANENT PAVEMENTS

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

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

The lengths are in miles.

SUR LES ROUTES PRO- VINCIALES ET RÉGIONALES

AND ON PROVINCIAL REGIONAL HIGHWAYS

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
1. MONTRÉAL-SHERBROOKE-THETFORD MINES-QUÉBEC					
SHEFFORD.....	Granby, c, (t).....	G	....	....	2.00
	Shefford, c, (t).....	G	....	....	0.25
WOLFE.....	Weedon, v.....	G	BB	1.01	....
	Disraéli, v.....	G	MB	0.70	....
MÉGANTIC.....	St-Ant.-Pontbriand, p.....	M	MB	0.40	0.20
	Robertsonville, v.....	M	MB	0.50	....
BEAUCE.....	L'Enfant-Jésus, v.....	G	BB	0.61	....
QUÉBEC.....	Sillery, p.....	M	BB	2.52	....
	Ste-Foy, p.....	M	BB	1.75	....

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

TÉMISCOUATA.....	Notre-Dame du Lac, p.....	G	BB	....	1.75
	Cabano, v.....	G	BB	1.86	....
RIVIÈRE-DU-LOUP..	N.-Dame du Portage, p.....	G	BB	2.72	....
KAMOURASKA.....	Andréville, v.....	G	BB	....	0.04
	St-André, p.....	G	BB	....	1.50
	Ste-Hélène, p.....	G	BB	....	1.00
	St-Pacôme, v.....	G	BB	1.15	....
	St-Pacôme, p.....	G	BB	....	0.50

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
2. EDMUNDSTON-RIVIÈRE-DU-LOUP-QUÉBEC-MONTRÉAL- TORONTO (Suite-con.)					
L'ISLET.....	St-Roch des Aulnets, p.....	G	BB	1.29	2.00
	St-Jean Port Joli, p.....	G	BB	....	2.00
	L'Islet, p.....	G	BB	....	2.00
MONTMAGNY.....	Cap St-Ignace, p.....	G	BB	....	6.08
	St-Thomas de la Pte Caille..	G	BB	2.90	2.11
QUÉBEC.....	Ste-Foy, p.....	BB	BB	....	2.50
	Ancienne-Lorette.....	BB	BB	....	3.00
CHAMPLAIN.....	Ste-Anne de la Pérade, v.	MH	MH	....	0.77
	Batiscan, p.....	MH	MH	....	1.32
	Batiscan, p.....	MH	MH	5.01	....
	Champlain, p.....	BB	BB	0.12	1.75
MASKINONGÉ.....	Louiseville, ville (city).....	MH	BB	0.50	....
BERTHIER.....	Berthier, p.....	G	BB	3.81	....
	Lanoraie, p.....	G	BB	2.74	1.50
L'ASSOMPTION.....	L'Assomption, p.....	G	BB	....	0.50
LAVAL.....	Pointe-aux-Trembles, v.....		BB	0.42	3.38

3. LÉVIS-FORT-COVINGTON

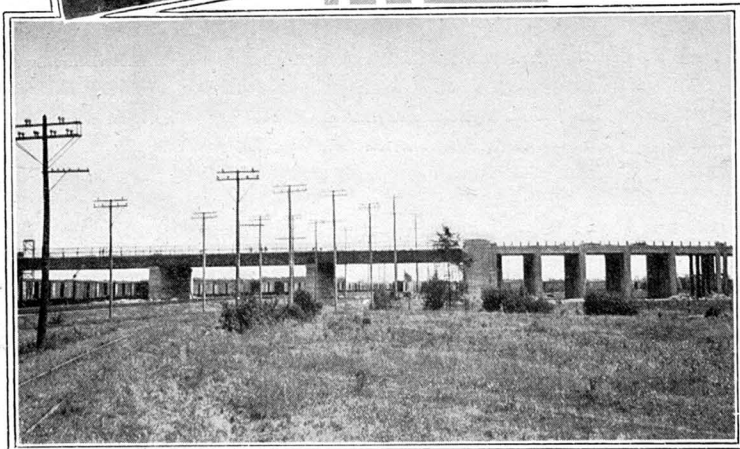
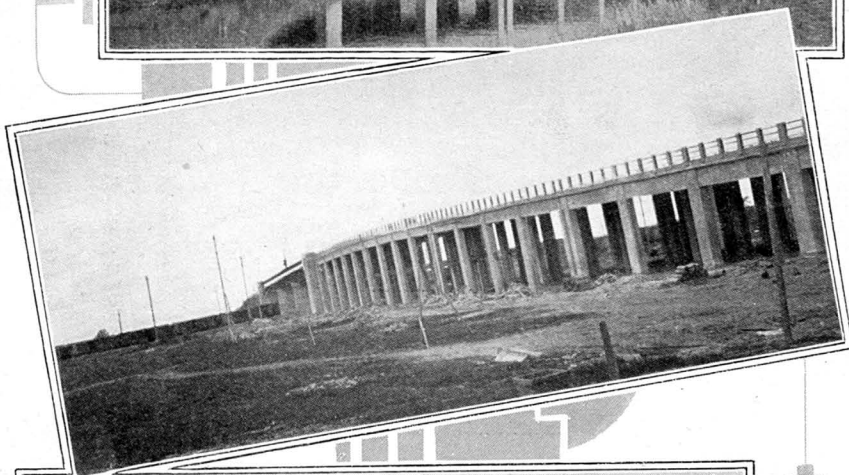
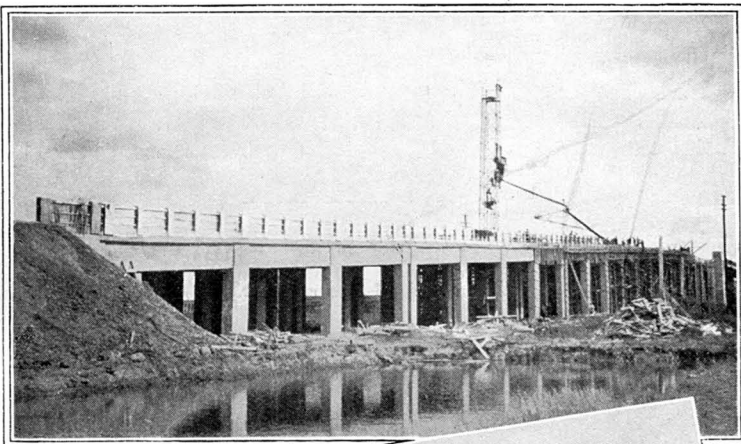
RICHELIEU.....	St-Roch.....	G	B-C	0.11	....
	St-Ours, v.....	G	B-C	0.05	....
	St-Ours, p.....	G	MB	4.22	....
	Ste-Victoire.....	G	MB	2.76	....

4. MONTRÉAL-MALONE

HUNTINGDON.....	Godmanchester, c, (t).....	B	BB	0.64	
-----------------	----------------------------	---	----	------	------

5. LÉVIS-SHERBROOKE VIA RICHMOND

LÉVIS.....	St-Rédempteur, v.....	G	BB	0.99	....
MÉGANTIC.....	Plessisville, v.....	MB	MB	0.75	....
ARTHABASKA.....	Arthabaska.....	M	BB	1.82	....
	Victoriaville.....	B-C	BB	0.70	....



Vues du viaduc de Southwark, sur le Boulevard Laprairie-Pont de Montréal. Ce viaduc a 1800 pieds de longueur

Views of the Southwark viaduct, on the Laprairie-Montreal Harbour Bridge Boulevard. That viaduct is 1800 feet long

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
5. LÉVIS-SHERBROOKE VIA RICHMOND (Suite)					
SHERBROOKE.....	Orford, c, (t).....	G	G	....	2.55
	Brompton, c, (t).....	G	G	....	2.95
	Bromptonville, ville (town)..	G	G	....	1.93
	Windsor, c, (t).....	G	G	....	3.96
6. TOUR DE LA GASPÉSIE					
MATANE.....	St-Jérôme de Matane, v.....	G	B-C	0.82	....
	St-Jérôme de Matane, v.....	BC	BB	0.45	....
MATAPÉDIA.....	St-Benoît J. L. d'Amqui, v..	G	MB	1.14	....
	Carleton-sur-mer.....	G	MB	1.35	....
7. MONTRÉAL-ST ALBANS					
IBERVILLE.....	Iberville, ville (town).....	M	BB	0.20	0.53
MISSISQUOI.....	St-Pierre de Vérone.....	G	BB	2.60	....
	St-Armand Ouest	G	BB	3.73	....
	Philipsburg, v.....	G	BB	1.07	....
8. MONTRÉAL-HULL-AYLMER-PEMBROKE					
LAVAL.....	L'Abord-à-Plouffe	M	MB	0.10	....
DEUX-MONTAGNES..	Ste-Scholastique, p.....	GM	MM	3.52	1.00
	St-Hermas, p.....	G	BB	....	2.00
	St-Augustin, p.....	M	BB	....	5.47
	St-Eustache, p.....	M	BB	....	0.75
PAPINEAU.....	Masson, v.....	G	BB	0.60	....
	Ange-Gardien.....	G	BB	1.08	....
	Angers, v.....	G	BB	1.29	....
	Templeton Est.....	G	BB	1.74	....
	Buckingham, sud-est.....	G	BB	....	2.10
ARGENTEUIL,.....	St-Jérusalem.....	G	BB	....	5.00
10. RIVIÈRE-DU-LOUP-STE-FLAVIE					
RIVIÈRE-DU-LOUP..	Trois-Pistoles, ville (town)...	G	BB	1.22	....
	Trois-Pistoles, p.....	G	BB	0.23	....

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					
LAVAL.....	Pont-Viau, v.....	M	BB	0.18	....
	Conseil de Comté de Laval..	B-C	BB	1.00	....
	Ste-Rose, p.....	M	BB	2.30	....
	Ste-Rose Ouest.....	M	B-C	....	5.30
GATINEAU.....	Kazubazua.....	G	BB	0.78	....
	Wakefield, v.....	G	BB	1.05	....
12. MONTRÉAL-ST-HYACINTHE-RICHMOND					
ST-HYACINTHE.	Notre-Dame de St-Hyacinthe,				
	p.....			....	1.33
	Ste-Madeleine.....			....	3.14
13. SHERBROOKE-DERBY LINE					
STANSTEAD.....	Hatley, c, (t).....	G	B-C	3.82	....
	Hatley Ouest, c, (t).....	G	B-C	6.13	....
	Stanstead, c, (t).....	G	B-C	9.78	....
14. MONTRÉAL-ROUSE'S POINT VIA ST-JEAN					
ST-JEAN.....	Comté de St-Jean.....	M	BB	0.63	....
	St-Luc, p.....	M	BB	4.12	0.53
	St-Luc de l'Acadie.....	M	BB	....	0.52
15. QUÉBEC-CHICOUTIMI-TOUR DU LAC ST-JEAN-QUÉBEC					
MONTMORENCY.....	Beaupré.....	MH	MB	0.77	....
	Ste-Anne-de-Beaupré, p.	MH	MB	0.35	....
	Chateau-Richer.....	MH	MH	....	2.07
CHICOUTIMI.....	Bagot, c, (t). N. O.....	G	BB	1.00	....
	Jonquière, p.....	G	BB	2.57	....
16. RICHMOND-YAMASKA					
RICHMOND.....	Richmond, ville (town).....	G	BB	0.02	....
17. MONTRÉAL-OTTAWA-VIA-POINTE FORTUNE					
VAUDREUIL.....	Rigaud, p.....	M	BB	....	4.75
	Rigaud, ville (town).....	M	BB	....	0.77
	Pointe Fortune, v.....	M	BB	....	3.38
18. MONTRÉAL-TERREBONNE-ST-DONAT					
MONTCALM.....	Ste-Julienne, p.....	G	BB	3.44	....

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 pré- pared
23. LÉVIS-JACKMAN					
LÉVIS	Lévis, ville, (town).....	MH	BB	1.05	....
	St-Henri, p.....	MH	BB	2.30	....
	St-Henri, v.....	MH	BB	0.52	....
	St-Louis-de-Pintendre.....	MH	BB	0.20	....
BEAUCE.....	L'Enfant-Jésus, v.....	G	MB	0.61	....
	Beauceville est, ville (town) .	MH	MB	0.25	....
25A. BEAUMONT-ST-PHILÉMON					
BELLECHASSE.....	St-Gervais, p.....	G	BB	0.62	....
26. WATERLOO-HUNTINGDON VIA ROUSE'S POINT					
MISSISQUOI.....	Stanbridge Sta.....	G	BB	0.60	....
	Stanbridge, c, (t).....	G	BB	0.48	....
	Cowansville, v.....	M	MB	1.42	....
	Sweetsburg, v.....	M	MB	1.04	....
28. LÉVIS-SHERBROOKE-VIA BEAUCEVILLE					
FRONTENAC.....	Lambton, v.....	MG	MB	0.70	....
33. L'ASSOMPTION-RAWDON					
L'ASSOMPTION.....	L'Assomption, ville (town)...	G	BB	....	0.33
40. MARIEVILLE-COWANSVILLE					
IBERVILLE.....	Ste-Brigide.....	G	BB	0.41	....
	Farnham, ville (Town).....	G	BB	0.92	....
	Cowansville, v.....	M	MB	0.19	....
41. BERTHIER-JOLIETTE-LACHUTE					
L'ASSOMPTION.....	Laurentides, ville (town). ...	G	BB	....	1.40
47. ST-ROCH-CHAMBLY-ST-JEAN					
VERCHÈRES.....	St-Antoine de Padoue.....	G	BB	1.38	....
	St-Marc-de-Cornoyer.....	G	BB	1.47	....
48. L'ASSOMPTION-JOLIETTE-STE-EMÉLIE-DE-L'ÉNERGIE					
JOLIETTE.....	St-Paul, p.....	G	BB	4.00	....

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..	7.49	2.45
EDMUNDSTON-RIVIÈRE-DU-LOUP-QUÉBEC-MONTRÉAL-TORONTO.....	22.52	34.20
LÉVIS-FORT-COVINGTON.....	7.14	....
MONTRÉAL-MALONE.....	0.64	....
LÉVIS-SHERBROOKE VIA RICHMOND.....	4.26	11.39
TOUR DE LA GASPÉSIE.....	3.76	....
MONTRÉAL-ST. ALBANS.....	7.60	0.53
MONTRÉAL-HULL-AYLMER-PEMBROKE.....	8.33	16.32
RIVIÈRE-DU-LOUP-STE-FLAVIE.....	1.45	....
MONTRÉAL-MONT LAURIER-MANIWAKI-HULL.....	5.31	5.30
MONTRÉAL-ST-HYACINTHE-RICHMOND.....	....	4.47
SHERBROOKE-DERBY LINE.....	19.73	....
MONTRÉAL—ROUSE'S POINT VIA ST-JEAN.....	4.75	1.05
QUÉBEC-CHICOUTIMI-TOUR DU LAC ST-JEAN-QUÉBEC.	4.69	2.07
RICHMOND-YAMASKA.....	0.02	....
MONTRÉAL-OTTAWA-VIA-POINTE FORTUNE.....	....	8.90
MONTRÉAL-TERREBONNE-ST-DONAT.....	3.44	....
LÉVIS-JACKMAN.....	4.93	....
BEAUMONT-ST-PHILÉMON.....	0.62	....
WATERLOO-HUNTINGDON VIA-ROUSE'S POINT.....	3.54	....
LÉVIS-SHERBROOKE VIA BEAUCEVILLE.....	0.70	....
L'ASSOMPTION-RAWDON.....	....	0.33
MARIEVILLE-COWANSVILLE.....	1.52	....
BERTHIER-JOLIETTE-LACHUTE.....	....	1.40
ST-ROCH-CHAMBLY-ST-JEAN.....	2.85	....
L'ASSOMPTION-JOLIETTE-STE-ÉMÉLIE DE L'ÉNERGIE...	4.00	....
TOTAL.....	119.29	88.41

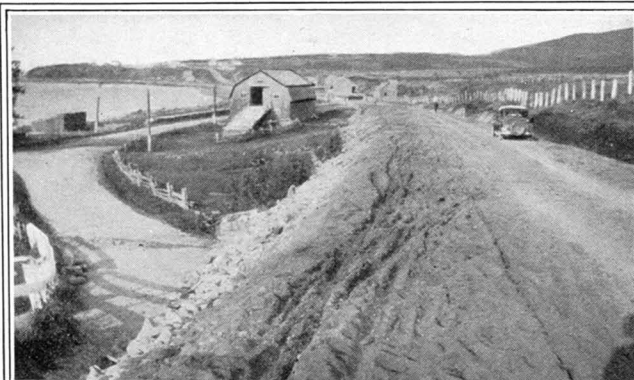
SOMMAIRE PAR GENRE DE PAVAGE

SUMMARY PER TYPE OF PAVEMENT

Longueur en milles	Length in miles
Macadam bitumineux—Bituminous macadam.....	81.33
Béton bitumineux—Bituminous concrete.....	17.25
Béton—concrete.....	20.71
Longueur totale.....	119.29 { milles miles
Total length.....	

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.....	Warwick.....	MG	MB	0.55	....
BELLECHASSE.....	La Durantaye, p.....	G	BB	0.55	....
	St-Gervais, p.....	G	BB	0.28	....
	St-Vallier, p.....	G	BB	0.23	....
CHAMBLY.....	Greenfield Park (town) of La- pinière.....	M	BB	0.32	....
	Longueuil, p.....	M	BB	0.91	0.47
	BOUCHERVILLE, p.....	M	BB	0.15	....
	St-Bruno, p.....	MG	BB	0.49	....
IBERVILLE.....	St-Grégoire, p.....	G	BB	0.55	....
JACQUES-CARTIER..	Lasalle, ville (town).....	MB	BB	1.67	....
	St-Laurent, p.....	M	B-C	1.34	....
KAMOURASKA.....	St-Pacôme, v.....	G	BB	0.03	....
	St-Denis, p.....	G	BB	....	0.50
	St-Germain, p.....	G	BB	....	1.00
L'ASSOMPTION.....	Laurentides, ville (town). ...	G	BB	....	0.50
L'ISLET.....	St-Roch des Aulnets, p.....	G	BB	0.04	....
LOTBINIÈRE.....	St-Edouard, p.....	M	MB	0.70	....
MISSISQUOI.....	Philipsburg, v.....	G	BB	....	1.00
MONTCALM.....	Ste-Julienne, p.....	G	BB	0.28	....
MONTMAGNY.....	St-François, p.....	G	BB	0.29	....
MONTMORENCY.....	St-Laurent, I. O., p.....	G	MB	1.82	....
NAPIERVILLE.....	St-Rémi, p.....	M	BB	1.68	0.16
RICHMOND.....	Asbestos, v.....	G	BB	1.06	....
	Danville, v.....	G	BB	0.41	....
	Shipton, c, (t).....	G	BB	2.27	....
	Richmond, ville (town).....	MH	BB	0.67	....
RIVIÈRE-DU-LOUP...	Trois-Pistoles, p.....	G	BB	0.72	....

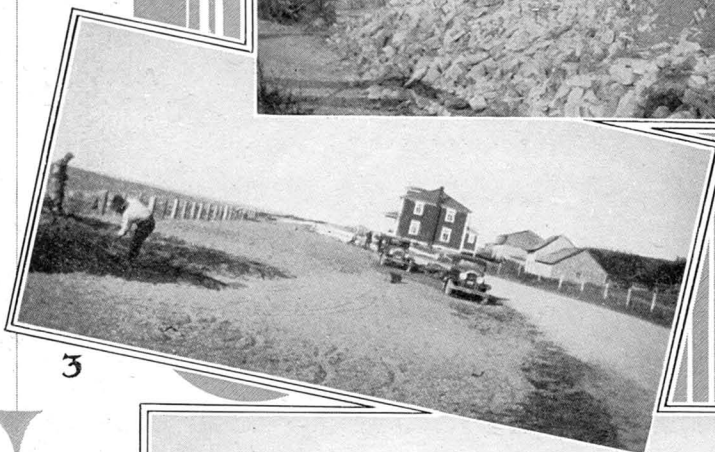
COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Vieux pavage Old Pave- ment	Nouveau pavage New Pavement	Lon- gueur ter- minée Length com- pleted	Lon- gueur pré- parée Length pre- pared
ROUVILLE.....	Canrobert, v.....	G	BB	0.65	....
	St-Jean-Bte, p.....	G	BB	....	0.50
SHEFFORD.....	Roxton Falls, v.....	G	BB	0.75	0.75
	Ste-Pudentienne, v.....	G	BB	....	0.80
VERCHÈRES.....	Belœil, ville (town).....	G	BB	0.07	....
	St-Antoine-de-Padoue.....	G	BB	0.21	....
WOLFE.....	Disraéli, v.....	G	MB	0.15	....
	Weedon Centre, v.....	G	MB	0.67	....



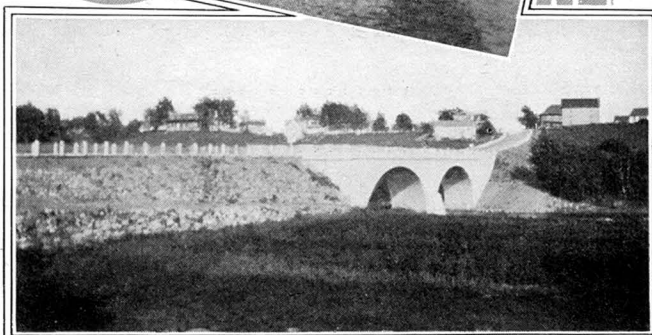
1



2



3



4

ROUTE DE LA GASPÉSIE

1 et 2. Redressement de la côte Roy, canton Dalibaire;
3. Redressement au pont Saucier, Ste-Flavie; 4. Nou-
veau pont de la rivière Métis, Ste-Flavie

GASPÉ HIGHWAY

1 and 2. New location of the road at Roy hill, township
of Dalibaire. 3. Straightening near the Saucier bridge,
Ste. Flavie; 4. New bridge over Métis River, Ste.
Flavie

SOMMAIRE PAR COMTÉ

SUMMARY PER COUNTY

Longueur en milles	Length in miles	
COMTÉ	Longueur terminée	Longueur préparée
—	—	—
COUNTY	Length completed	Length prepared
ARTHABASKA.....	0.55	....
BELLECHASSE.....	....	1.06
CHAMBLY.....	1.87	0.47
IBERVILLE.....	0.55	....
JACQUES-CARTIER.....	3.01	....
KAMOURASKA.....	0.03	1.50
L'ASSOMPTION.....	....	0.50
L'ISLET.....	0.04	....
LOTBINIÈRE.....	0.70	....
MISSISQUOI.....	....	1.00
MONTCALM.....	0.28	....
MONTMAGNY.....	0.29	....
MONTMORENCY.....	1.82	....
NAPIERVILLE.....	1.68	0.16
RICHMOND.....	4.41	....
RIVIÈRE-DU-LOUP.....	0.72	....
ROUVILLE.....	0.65	0.50
SHEFFORD.....	0.15	1.55
VERCHÈRES.....	0.28	....
WOLFE.....	0.82	....
TOTAL.....	18.91	5.68

SOMMAIRE PAR GENRE DE
PAVAGESUMMARY PER KIND OF
PAVEMENT

Longueur en milles	Length in miles	
Béton bitumineux—Bituminous concrete.....	13.68	
Macadam.....	3.89	
Béton—Concrete.....	1.34	
TOTAL.....	18.91	{ 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.

CHAPTER VIII

Elimination and improvement of curves and corners;
improvement to the grade, general direction and visibility on highways already 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
ABITIBI			
Carpentier & Courville...	Senneterre-La Reine.....	Passage à niveau masqué— Blind level crossing.....	Rehaussement, 325'—Raising of road, 325'
Fiedmont & Barraute...	Senneterre-La Reine.....	Angle droit—Right angle....	Courbe, rayon 500' — Curve, radius 500'
Fiedmont & Barraute...	Senneterre-La Reine.....	Côte masquée—Blind hill....	Baissée, 124' x 4' —Levelling, 125' x 4'
Landrienne.....	Senneterre-La Reine.....	Chemin étroit masqué—Nar- row blind road.....	Défrichement, 42,240'—Clear- ing, 42,240'
Landrienne.....	Senneterre-La Reine.....	Côte masquée—Blind hill....	Baissée, 450' x 12'—Levelling, 450' x 12'
Figuery & Dalquier est..	Senneterre-La Reine.....	Chemin étroit—Narrow road	Elargissement sur 6,808'— Widening on 6,808'
Figuery & Dalquier est..	Senneterre-La Reine.....	Angle droit—Right angle....	Courbe, rayon 500'—Curve, radius 500'
Amos, ville (town).....	Senneterre-La Reine.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement sur 3,900'— Widening on 3,900'
Amos, ville (town).....	Senneterre-La Reine.....	Angle aigu—Sharp angle. ...	Courbe, rayon 500'—Curve, radius 500'
Figuery & Dalquier ouest.	Senneterre-La Reine.....	Deux courbes masquées—Two blind curves.....	Redressement de 2,000' — Straightening on 2,000'

ROUTE No 11
MONTREAL-MONT-LAURIER-MANIWAKI-HULL

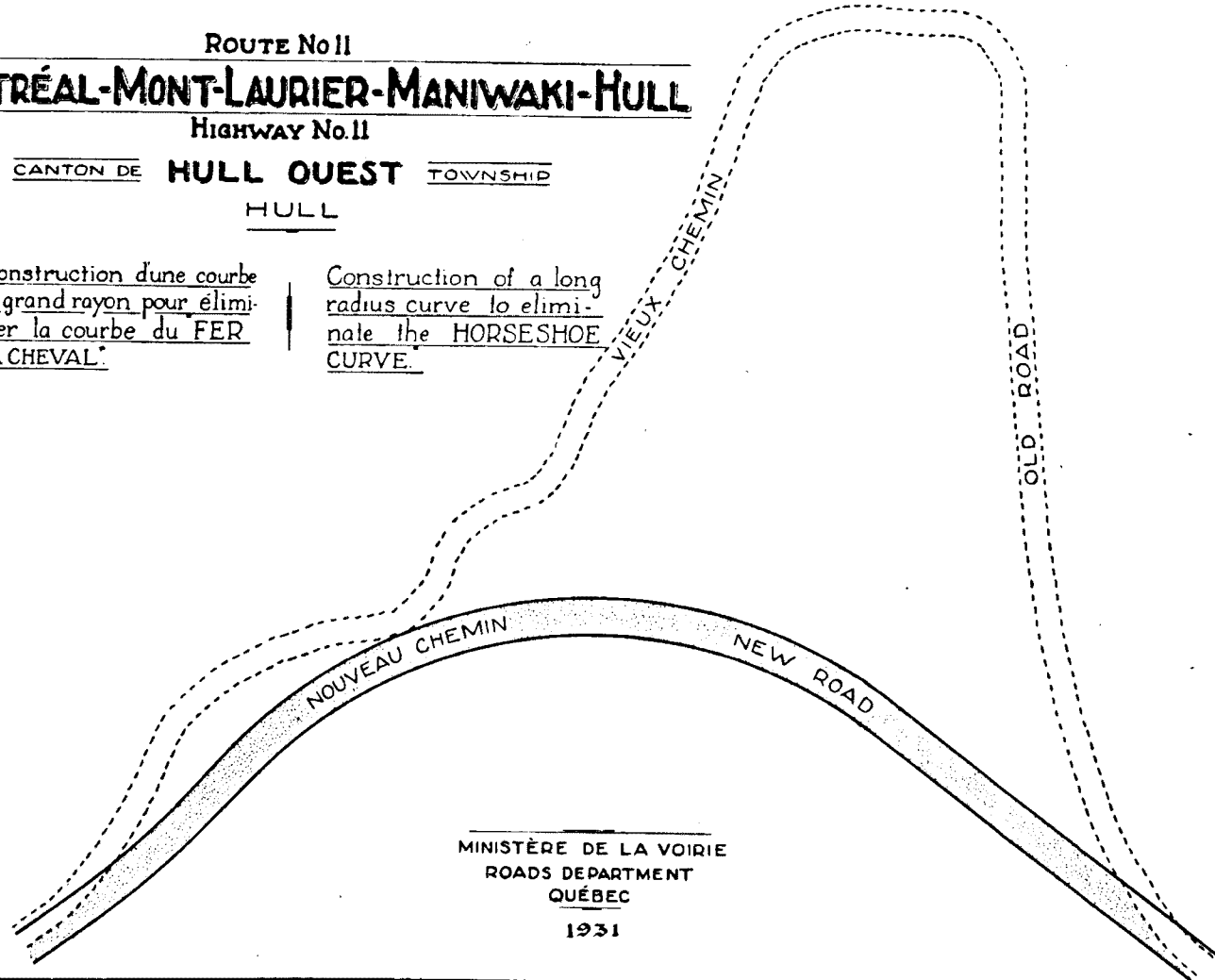
Highway No. 11

CANTON DE **HULL OUEST** TOWNSHIP

HULL

Construction d'une courbe
à grand rayon pour élimi-
ner la courbe du FER
ACHEVAL.

Construction of a long
radius curve to elimi-
nate the HORSESHOE
CURVE.



MINISTÈRE DE LA VOIRIE
ROADS DEPARTMENT
QUÉBEC

1931

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
ABITIBI (suite—con.)			
Villemontel.....	Senneterre-La Reine.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement sur 10,680'— Widening on 10,680'
Launay.....	Senneterre-La Reine.....	Courbe masquée—Blind curve.....	Redressement, Elargissement, 15,840'—Straightening & widening, 15,840'
Taschereau.....	Senneterre-La Reine.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 60' sur 5,280'— Widening, 60' on 5,280'
Authier-Languedoc.....	Senneterre-La Reine.....	Passage à niveau masqué— Blind level crossing.....	Rehaussement, 700'—Level- ling, 700'
Royal-Roussillon, O.....	Senneterre-La Reine.....	Courbe masquée—Blind curve.....	Redressement, 1,200'—Level- ling, 1,200'
La Reine, c.....	Senneterre-La Reine.....	Courbe masquée—Blind curve.....	Redressement, 1,225'—Level- ling, 1,225'
La Reine, c.....	Senneterre-La Reine.....	Chemin sinueux — Winding road.....	Redressement 60' lar. sur 3,696'— Straightening 60' wide on 3,696'
Poularies.....	Senneterre-La Reine.....	Chemin étroit masqué—Nar- row blind road.....	Redressement, terrassement, 10,560'— Straightening and earthwork, 10,560'
Destor, c.....	Senneterre-La Reine.....	Courbe masquée—Blind curve.....	Redressement, 1,200' — Straightening, 1,200'
Destor, c.....	Senneterre-La Reine.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement sur 10,560'— Widening on 10,560'
Destor, c.....	Senneterre-La Reine.....	Courbe masquée—Blind curve.....	Redressement sur 4,640' — Straightening on 4,640'
Destor, c.....	Senneterre-La Reine.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 28,920'—Wi- dening, 28,920'



MONTREAL-TERREBONNE-ST-DONAT

Mascouche



Le Lac Archambault, sur le parcours de la route
Montréal-Terrebonne-St-Donat

Lake Archambault, on the Montréal-Terrebonne-St-Donat highway

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

ABITIBI (suite—con.)

Dufresnoy, c.	Macamic-Rouyn	Courbe masquée—Blind curve	Redressement et élargissement Straightening and widening
Dufresnoy, c.	Senneterre-La Reine	Côte masquée—Blind hill	Baissée 200' long. x 4' haut.— Levelling 200' long x 4' high

ARGENTEUIL

Chatham	Lachute-St-Jovite	Deux angles droits—Two right angles	Deux courbes, rayon 500'— Two curves, radius 500'
Chatham	Montréal-Hull	4 courbes prononcées — sharp curves	Courbes, rayon 800' —Curves radius 800'
Chatham	Montréal-Hull	Chemin étroit—Narrow road.	Élargissement à 50', 8.50 mil- les—Widening to 50', 8.50 miles
Grenville & Augmentation	Montréal-Hull	Chemin étroit—Narrow road.	Élargissement à 50', 3.20 mil- les—Widening to 50', 3.20 miles

ARTHIABASKA

Warwick, c.	Route Kirouac	Courbe prononcée — Sharp curve	Redressement, rayon 500'— Straightening, 500'
St-Louis, Stanfold, c.	Ch. de St-Louis (road)	Angle—Angle	Redressement, rayon 500'— Straightening, radius 500'
Chesterville	Route No 34	Courbe prononcée — Sharp curve	Redressement, 300' rayon— Straightening, radius 300'

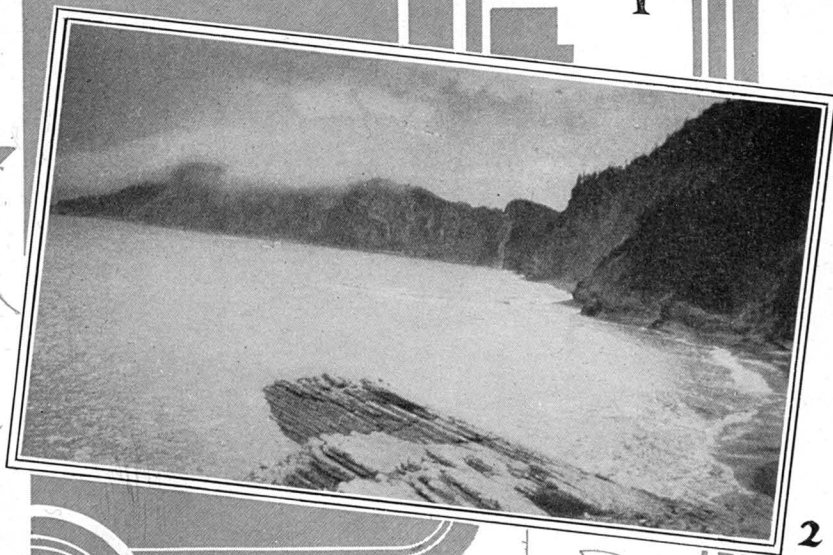
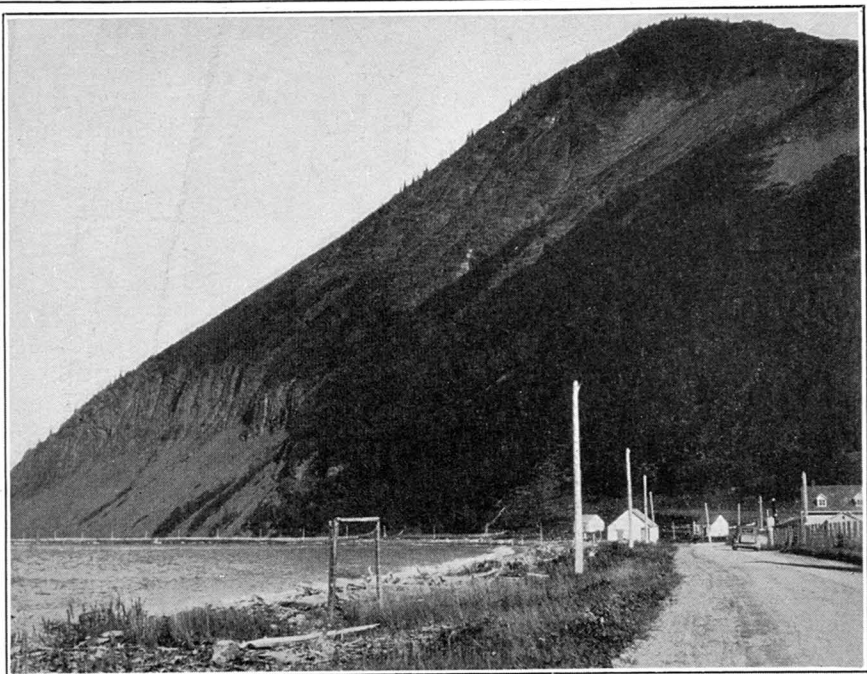
MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN — NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature de l'endroit avant l'amélioration — Nature of the road before improvement	Nature de l'amélioration — Nature of the improvement
ARTHABASKA (suite—con.)			
St-Albert.....	Route No 20.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Redressement, rayon 570'— Straightening, radius 570'
Ste-Clotilde.....	Route No 20.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Redressement, défrichement, rayon 570'—Straightening, clearing, radius 570'
BAGOT			
Ste-Hélène, p.....	Routes Neuves.....	2 angles droits—2 right angles	Courbe renversée, 573' avec long rayon—Reversed cur- ve, 573' with long radius
St-Liboire, p.....	Routes Neuves.....	2 angles droits—2 right angles	Courbe renversée, 636'6" avec long rayon—Reversed cur- ve, 636'6" with long radius
St-Pie, p.....	Rivière du sud.....	Angle droit—Right angle....	Courbe, rayon 191'—Curve, radius 191'
Ste-Rosalie.....	Chemin du 2e rang—2nd. range road..	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Courbe de 818' rayon—Curve, radius 818'
St-Simon, p.....	St-Edouard.....	2 angles aigus—2 sharp angles	Courbe renversée, 1146' ray- on—Reversed curve, radius 1146'
St-Simon, p.....	Rougemont-St-Hyacinthe-Drum- mondville-Trois-Rivières.....	Courbe masquée—Blind cur- ve.....	Courbe régulière, rayon 2,292' —Regular curve, radius 2,- 292'
BEAUCE			
Aubert-Gallion.....	Lévis-Jackman.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 5000' long— Widening, 5000' long

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
BEAUCE (Suite—con.)			
Aubert-Gallion.....	Lévis-Jackman.....	Courbes masquées — Sharp curves.....	Courbe, rayon 1227', Déblais —Curve, radius 1227', & clearing
Aubert-Gallion.....	Lévis-Jackman.....	Courbes—Curves.....	Redressement complet, 734'— Complete straightening,— 734'
Aubert-Gallion.....	St-Vallier-St-Camille-St-Georges-Lac Mégantic.....	Angle droit—Right angle....	Courbe, rayon 573'—Curve, radius 573'
Aubert-Gallion.....	St-Vallier-St-Camille-St-Georges-Lac Mégantic.....	Angle droit—Right angle....	Courbe, rayon 318'—Curve, radius 318'
Aubert-Gallion.....	St-Vallier-St-Camille-St-Georges-Lac Mégantic.....	Angle droit—Right angle....	Courbe, rayon 573'—Curve, radius 573'
Beauceville-Est, v.....	Lévis-Jackman.....	Angles droits—Right angles— (Approches du pont—Ap- proaches to the bridge)...	Courbes, rayon 127', rayon 114'—Curves, radius 127', .. radius 114'
L'Enfant-Jésus, v.....	Lévis-Jackman.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissements, 1300' long— Widenings, 1300' long
Linière, c.....	Lévis-Jackman.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissements, 7613' long— Widenings, 7613' long
Shenley, c.....	Rang 1—Range 1.....	Angle droit—Right angle....	Courbe, rayon 159'—Curve, radius 150'
St-Joseph, v.....	Lévis-Jackman.....	2 angles droits—2 right angles	Courbes, rayon 153'3 et ray- on 98'8—Curves, radius of 153'3 and radius 98'8
St-Martin, p.....	St-Vallier-St-Camille-St-Georges-Lac- Mégantic.....	Chemins étroits—Narrow roads.....	Elargissements, 2500' long— Straightening, 2500'
St-Martin,.....	Route Shenley.....	2 angles droits — 2 right an- gles.....	Courbes, rayon 1146'—Cur- ves, radius 1146'

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
BEAUCE (suite—con.)			
St-Théophile, p.	Lévis-Jackman.	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissements—Widenings, 20,600'
BELLECHASSE			
Beaumont, p.	Beaumont-St-Philémon.	Courbe masquée—Blind curve.	Bâtisses déplacées—Buildings removed.
St-Lazare, p.	Beaumont-St-Philémon.	Angles—Angles.	Courbe à rayon de 500'—Curve, 500' radius
St-R aphael, p.	St-Vallier-St-Camille-St-Georges-Lac Mégantic.	Courbe masquée—Blind curve.	Redressement, 700'—Straightening, 700'
St-Cajetan d'Armagh, p.	St-Vallier-St-Camille-St-Georges-Lac Mégantic.	Angles—Angles.	Redressement, 900'—Straightening, 900'
St-Philémon, p.	St-Vallier-St-Camille-St-Georges-Lac Mégantic.	Courbes—Curves.	Redressement, 1600'—Straightening, 1600'
St-Camille, p.	St-Vallier-St-Camille-St-Georges-Lac Mégantic.	3 angles—3 angles.	Courbes à rayon de 500' (3)—Curves, 500' radius (3)
St-Camille, p.	St-Jean-Port-Joli-St-Pamphile-St-Camille.	Courbes prononcées — Sharp curves.	Redressement 900'—Straightening, 900'
Ladurantaye, p.	Route du 4 rang—4th. range road.	Courbes—Curves.	Redressement, 950'—Straightening, 950'
Beaumont, p.	Beaumont-St-Philémon.	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 7300'—Widening, 7300'
St-Charles, v.	Beaumont-St-Philémon.	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 2500'—Widening, 2500'
St-Charles, p.	Beaumont-St-Philémon.	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 25,000'—Widening, 25,000'
St-Gervais, p.	Beaumont-St-Philémon.	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 3800'—Widening, 3800'

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
BELLECHASSE (suite—con.)			
St-Lazare, p.....	Beaumont-St-Philémon.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 5400'—Widen- ing, 5400'
St-Damien, p.....	Beaumont-St-Philémon.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 10,000'— Widening, 10,000'
Buckland, p.....	Beaumont-St-Philémon.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 7000'—Widen- ing, 7000'
Armagh.....	St-Vallier-St-Camille-St-Georges-Lac Mégantic.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 8500'—Widen- ing, 8500'
St-Philémon.....	St-Vallier-St-Camille-St-Georges-Lac Mégantic.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 13,000'— Widening, 13,000'
St-Magloire, p.....	St-Vallier-St-Camille-St-Georges-Lac Mégantic.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 15,600'— Widening, 15,600'
St-Camille, p.....	St-Vallier-St-Camille-St-Georges-Lac Mégantic.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 1500'—Widen- ing, 1500'
St-Charles, p.....	Chemin rang nord—North range road.	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 30,000'— Widening, 30,000'
Ladurantaye, p.....	Chemin 5e rang—5th. range road.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 12,000'— Widening, 12,000'
St-Raphael, p.....	Chemin 5e rang—5th. range road.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 11,000'— Widening, 11,000'
St-Michel, p.....	Route du 2e rang—2nd. range road...	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 2000'—Widen- ing, 2000'
St-Michel, p.....	Chemin du 2e rang—2nd. range road.	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 10,500' Widening, 10,500'

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
BERTHIER			
St-Norbert, p.	Berthier-St-Michel-des-Saints.	Courbe prononcée — Sharp curve.	Redressement, 840'— Straightening, 840'
St-Norbert, p.	Berthier-St-Michel-des-Saints.	Courbe prononcée — Sharp curve.	Redressement, 833'— Straightening, 833'
St-Norbert, p.	Berthier-St-Michel-des-Saints.	Courbe prononcée — Sharp curve.	Redressement, 800'— Straightening, 800'
St-Norbert, p.	Berthier-St-Michel-des-Saints.	Courbe prononcée — Sharp curve.	Redressement, 1100'— Straightening, 1,100'
St-Damien, p.	Berthier-St-Michel-des-Saints.	Courbe prononcée — Sharp curve.	Redressement, 700'— Straightening, 700'
St-Damien, p.	Berthier-St-Michel-des-Saints.	Courbe prononcée — Sharp curve.	Redressement, 150'— Straightening, 150'
St-Damien, p.	Berthier-St-Michel-des-Saints.	Courbe prononcée — Sharp curve.	Redressement, 170'— Straightening, 170'
St-Damien, p.	Berthier-St-Michel-des-Saints.	Courbe prononcée — Sharp curve.	Redressement, 370'— Straightening, 370'
St-Zénon, p.	Berthier-St-Michel-des-Saints.	Courbes prononcées — Sharp curve.	Redressement, 3000'— Straightening, 3000'
BONAVENTURE			
Escuminac.	Boulevard Perron.	Angle et courbe masquée— Angle and blind curve.	Défrichement, élargissement, rayon 300'—Clearing and widening, radius 300'
Mann, c.	Boulevard Perron.	Courbe prononcée—Blind cur- ve.	Elargissement, amélioration à la vision, rayon, 300'—Wi- dening, improvement to vi- sibility, radius 300'



Le long de la route de Gaspé à Mont St-Pierre et
Cap-des-Rosiers

Along the Gaspé Highway at Mont St. Pierre and
Cap des Rosiers

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

BONAVENTURE (suite—con.)

Restigouche Ouest.....	Boulevard Perron.....	Courbe très prononcée—Very sharp turn.....	Redressement, élimination complète de la courbe. Long actuelle, 175'—Straightening, elimination of the curve. Present length, 175'
Restigouche, sud-ouest. . .	Boulevard Perron.....	Angle masqué—Blind curve..	Elargissement, défrichement et amélioration de la vision—Widening, clearing and improvement to visibility
St-Bonaventure de Hamilton.....	Boulevard Perron.....	Courbe à 500' de rayon, long. 450'—Curve, radius 500', 450'.....	Redressement complet, 350' Complete straightening, 350'
St-Jean l'Evangeliste. . .	Boulevard Perron.....	Courbe masquée dans une côte et très prononcée—Very sharp curve in a hill.....	Déblais pour améliorer la vision, élargissement et redressement—Cuts to improve visibility, widening and straightening
St-Omer, p.....	Boulevard Perron.....	4 courbes masquées—4 blind curves.....	Déblais pour améliorer la vision—Cuts to improve visibility

BROME

Bolton, ouest, c.....	Waterloo-Newport.....	Chemin étroit et sinueux, courbe raide—Narrow and winding road, bad curve.....	Elargir à 28'; correction de 3 courbes; long. améliorée 1½ mille—Straightening to 28'; 3 curves corrected; length improved, 1½ mile.
-----------------------	-----------------------	--	--

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 Est, c.....	Waterloo-Newport.....	Coin 90o et chemin étroit— Corner 90o and narrow road	Courbe, rayon 716'—Curve, radius 716'
Bolton Est, c.....	Waterloo-Newport.....	Chemin étroit de 20'—Nar- row road, 20'.....	Elargissement à 28', redresse- ment et correction de cour- bes. Long. améliorée 3500'— Widening to 28' and straight- tening. Curves corrected. Length improved, 3500'
Potton, c.....	Waterloo-Newport.....	Chemin étroit et courbe pro- noncée—Narrow and sharp curve.....	Elargissement à 28', redresse- ment, correction de 3 cour- bes. Long. $\frac{3}{4}$ mille.—Wi- dening to 28', straightening, 3 curves corrected. Length, $\frac{3}{4}$ mile.
Farnham-Est, c.....	Cowansville-Granby.....	Chemin étroit et courbe mas- quée—Narrow road and— blind curve.....	Elargissement à 28', redresse- ment, 2 courbes améliorées, long. $\frac{1}{4}$ mille—Widening to 28', straightening, 2 curves improved, length $\frac{1}{4}$ mile.

CHAMBLY

Longueuil, p.....	Petit Bois.....	Pavage 16' Long. 2500'—Pav- ing, 16' Long. 2500'.....	Elargi de 5' en gravier, fossé remplacé par tuyau—Wi- dening of 5' in gravel, ditch replaced by pipe
Boucherville, p....	Lévis-Fort Covington.....	Pavage 16' Long. 1056'—Pav- ing 16' Long. 1056'.....	Elargissement de 4' en gra- vier, 1056'—Widening of 4' in gravel, 1056'

ROUTE No 40

MARIEVILLE - COWANSVILLE

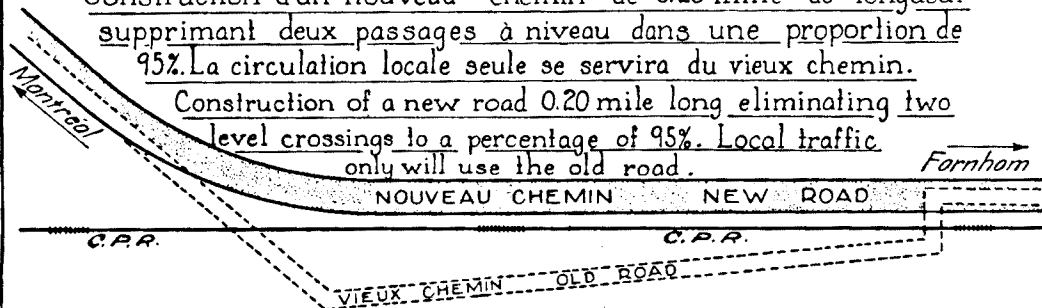
Highway No 40

ST^E BRIGIDE & FARNHAM OUEST

IBERVILLE & MISSISQUOI

Construction d'un nouveau chemin de 0.20 mille de longueur supprimant deux passages à niveau dans une proportion de 95%. La circulation locale seule se servira du vieux chemin.

Construction of a new road 0.20 mile long eliminating two level crossings to a percentage of 95%. Local traffic only will use the old road.



MINISTÈRE DE LA VOIRIE
ROADS DEPARTMENT
QUÉBEC
1931

ROUTE No 11

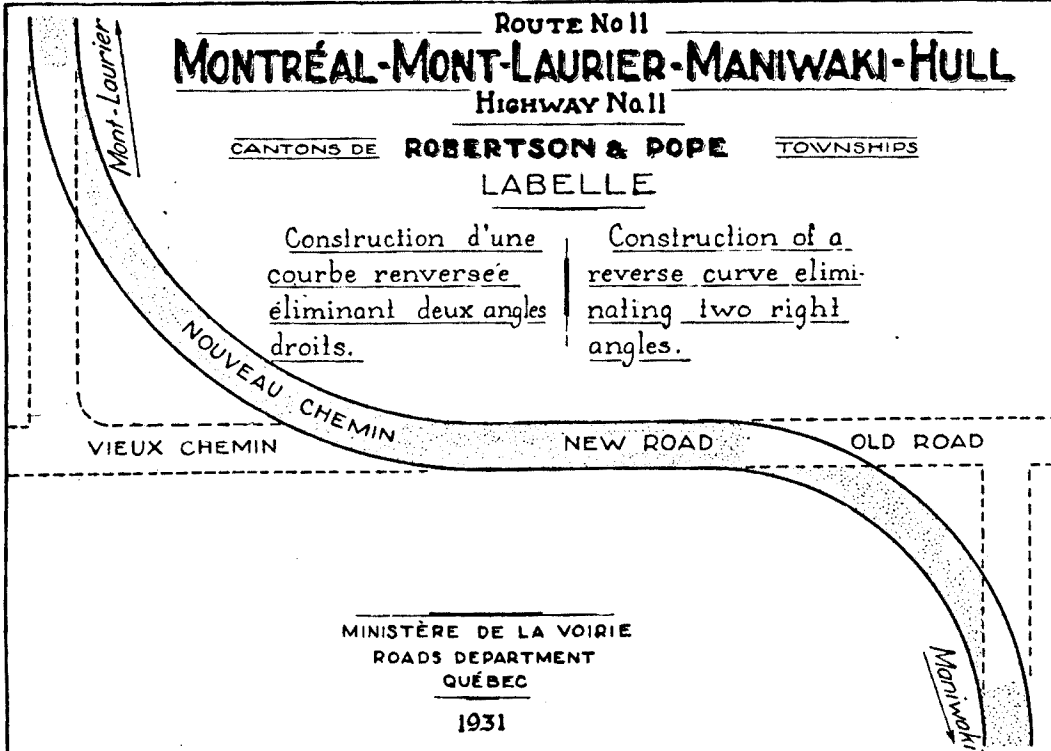
MONTREAL-MONT-LAURIER-MANIWAKI-HULL

Highway No 11

CANTONS DE **ROBERTSON & POPE** TOWNSHIPS
LABELLE

Construction d'une
courbe renversée
éliminant deux angles
droits.

Construction of a
reverse curve elimi-
nating two right
angles.



MINISTÈRE DE LA VOIRIE
ROADS DEPARTMENT
QUÉBEC
1931

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
CHAMBLY (suite—con.)			
Boucherville, v.....	Lévis-Fort Covington.....	Pavage 16', Long. 2440'—Pav- ing 16', Long. 2440'.....	Elargissement au trottoir, 2,- 440'—Widening to full wid- th of street, 2440'
Longueuil, p.....	Avenue St-Louis.....	Pavage 16'. Long. 3335'— Paving 16'. Long. 3335'..	Elargissement de 8' sur 3335' —Widening of 8'. Length 3335'
St-Lambert.....	Montée Tiffin Hill.....	Fossé dangereux. Long. 745' Dangerous ditch. Lgt. 745'	Remplacé par tuyau de 42"— Replaced by pipe, 42"
Boucherville, p.....	Descente d'en Haut.....	Angle droit—Right angle....	Nouvelle courbe, rayon 819'— New curve, radius 819'
St-Bruno.....	Montée de Boucherville — chemin des 25.....	Route étroite—Narrow road.	Elargissement de deux cour- bes, rayon 819' et 382'— Widening, two curves ra- dius 819' and 382'
Chambly, c.....	Montréal-Sherbrooke.....	Courbe à rayon court—Short radius curve.....	Nouvelle courbe, rayon 573'. Elargissement du pavage et allongement d'un pont— New curve, radius 573'. Widening of the pavement and lengthening of bridge
Chambly, c.....	Montréal-Sherbrooke.....	Pavage de 16'. Accotements boueux.—16 feet pavement. Soft shoulders.....	Elargissement aux trottoirs— Widening to sidewalks.

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
CHAMPLAIN			
St-Stanislas, p.....	Ste-Anne-de-la-Pérade-St-Tite.....	Courbe angle droit, chemin étroit—Curve, right angle, narrow road.....	Amélioration de la courbe, élargissement, redressement défrichement — Improve- ment of curve, widening, straightening.
St-Prosper, p.....	Ste-Anne-de-la-Pérade-St-Tite.....	Courbe prononcée, chemin é- troit—Sharp curve, nar- row road.....	Amélioration de courbe, élar- gissement et amélioration de la rampe, remplissage des fossés — Improvement to the grade of the hill
Mont-Carmel, p.....	Trois-Rivières-La Tuque.....	Fossés ½ mille—Ditches ½ mile.....	Elargissement, remplissage de fossés,—Widening, filling of ditches
Cap-de-la-Madeleine, vil- le (town).....	Trois-Rivières-La Tuque.....	Fossés—Ditches.....	Elargissement, remplissage des fossés, 2 miles—Wi- dening, filling of ditches, 2 miles
St-Séverin, p.....	Ste-Anne-de-la-Pérade-St-Tite.....	Côte, 1200'—Hill, 1200'.....	Pente améliorée, élargisse- ment, 1200'—Declivity im- proved, widening, 1200'
CHARLEVOIX			
St-Pierre et St-Paul-de- la Baie St-Paul, p.....	Québec-Chicoutimi-Tour du lac St- Jean-Québec.....	Courbe masquée—Blind curve	Elargissement, 1500'—Widen- ing, 1500'
Rivière-du-Gouffre.....	Québec-Chicoutimi-Tour du lac St- Jean-Québec (route alternative)....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Elargissement, 800'—Widen- ing, 800'

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
CHARLEVOIX (suite—con.)			
St-Hilarion, p.....	Québec-Chicoutimi-Tour du lac St-Jean-Québec.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 800'—Widen- ing, 800'
Ste-Agnès, p.....	Québec-Chicoutimi-Tour du lac St-Jean-Québec.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Elargissement, 250'—Widen- ing, 250'
St-Etienne-de-la-Malbaie, p.....	Québec-Chicoutimi-Tour du lac St-Jean-Québec (comportée).....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 1500'—Widen- ing, 1500'
St-Etienne-de-la-Malbaie, p.....	Québec-Chicoutimi-Tour du lac St-Jean-Québec (Ch. du Cap à l'Aigle).	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 800'—Widen- ing, 800'
St-Siméon, v.....	Québec-Chicoutimi-Tour du lac St-Jean-Québec (côte de la rivière Noire) ve.....	Courbe masquée—Blind cur- ve.....	Elargissement, 300'—Widen- ing, 300'
CHATEAUGUAY			
Ste-Clotilde.....	Route Marcell.....	Angle droit—Right angle....	Courbe à grand rayon, 500', élargissement du pavage 1500' de long—Large radius curve, 500', widening of the pavement on 1500'
St-Malachie, p.....	Jamestown S. Road.....	Chemin très étroit—Very nar- row road.....	Elargissement à 50' entre les clôtures sur 1½ mille de long—Widening to 50' bet- ween fences on 1½ mile.
CHICOUTIMI			
Hébert, c.....	Québec-Chicoutimi-Tour du lac St-Jean-Québec.....	Chemin étroit—Narrow road, 12' to 18'.....	Elargissement à 24' sur 2.0 milles—Widening to 24' on 2.00 miles



MONTRÉAL-TERREBONNE-ST-DONAT

Au nord de Terrebonne

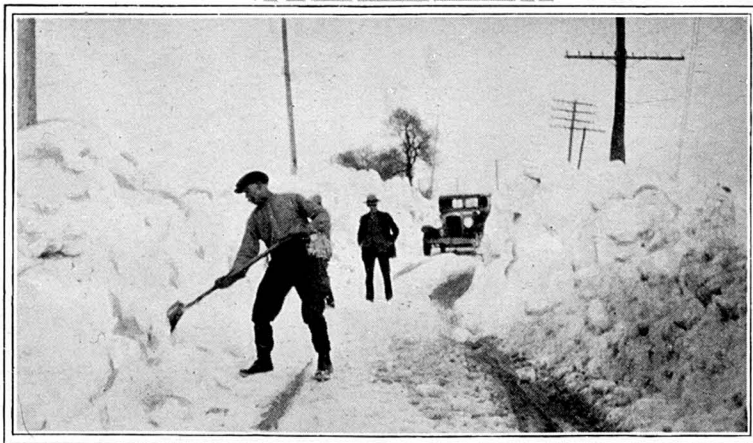
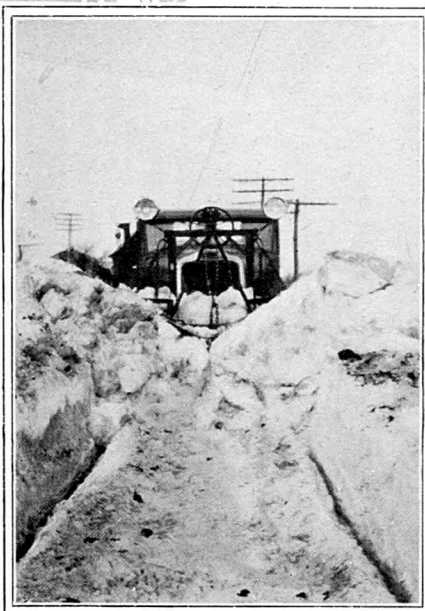
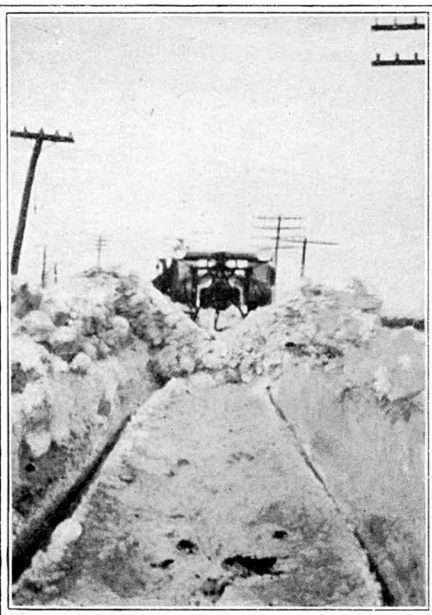
North of Terrebonne

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
CHICOUTIMI (Suite—con.)			
Otis, c.	Québec-Chicoutimi-Tour du lac St-Jean-Québec.	Chemin étroit, 12' à 18'—Narrow road, 12' to 18'.....	Elargissement à 24' sur 2 milles—Widening to 24' on 2 miles
Larouche, p.	Québec-Chicoutimi-Tour du lac St-Jean-Québec.	4 courbes de 200, largeur 20', 2 rochers, vision 50'—4 curves 200, 20' large, rocks, visibility 50'.....	Une courbe de 100 et suppression de 3 autres. Elargissement à 28'. Courbes verticales, vision 400'.—One curve 100 and suppression of three curves. Widening to 28'. Vertical curves, visibility 400'
Taché, c.	Côte Taché.	Pont emporté par les eaux—Bridge wash out.	Deux ponceaux en béton, chemin élargi à 26'—Two concrete culverts, road widened to 26'
COMPTON			
Bury, c.	Lévis-Sherbrooke, via Beauceville.	Courbes masquées et prononcées—Blind and sharp curves.	4 courbes à grand rayon. Rayon, 716.3', 955.0', 818.6' et 573.0'.—4 large radius curves. Radius, 716.3', 955.0, 816.6', 573.0'
Bury, c.	Bury-Scotstown.	Courbes prononcées — Sharp curves.	Redressement sur 2,240' — Straightening on 2,240'
Eaton, c.	East Angus-Beecher Falls.	Courbes prononcées — Sharp curves.	Redressement fait sur 1,064'—Straightening on 1,064'
Easton, c.	Lévis-Sherbrooke, via Beauceville.	Courbe masquée—Blind curve.	1 courbe à grand rayon, 477.5'—Large radius curve, 477.5'

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
COMPTON (Suite—con.)			
Eaton, c.....	Lévis-Sherbrooke, via Beauceville.....	Courbe—Curve.....	Redressement fait sur 1382'— Straightening on 1382'
Cookshire, v.....	East Angus-Beecher Falls.....	Route étroite et mauvais pro- fil—Narrow road and bad alignment.....	Elargissement sur 2,800'— Widening on 2,800'
Emberton, c.....	Chemin Ditton.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Une courbe à grand rayon, 477.5'—One large radius curve, 477.5'
Lingwick, c.....	Lévis-Sherbrooke, via Beauceville.....	Courbe masquée — Blind cur- ve.....	Une courbe à grand rayon, 573.0'—One large radius curve, 573.0'
Lingwick, c.....	Chemin Scotstown.....	Angle aigu—Sharp angle....	Une courbe à grand rayon, 114.6'—One large radius curve, 114.6'
Lingwick, c.....	Chemin Scotstown.....	Courbe—Curve.....	Redressement sur 1,650'— Straightening on 1,650'
Westbury, c.....	Montréal-Sherbrooke-Thedford Mines Québec.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Une courbe à grand rayon, 818.6'—One large radius curve, 818.6'
Westbury, c.....	East Angus-Beecher Falls.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Une courbe à grand rayon, 498.3'—One large radius cur- ve, 498.3'
Compton, c.....	Sherbrooke-Norton Mills.....	Courbes prononcées — Sharp curves.....	Elargissement, 3960'—Wi- dening, 3960'
DORCHESTER			
St-Anselme, p.....	Route de la Montagne.....	Courbes prononcées — Sharp curves.....	2 courbes 40, élargissement— 2 curves 40, widening

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
DORCHESTER (suite—con.)			
St-Bernard, p.	Montréal-Sherbrooke-Thetford Mines- Québec.....	Courbes, chemin étroit—Cur- ves, narrow road.....	3 courbes 60, élargissement— 3 curves 60, widening
Ste-Germaine, p.	Grand chemin du lac.....	Courbes prononcées — Sharp curves.....	Redressement — Straighten- ing
Ste-Germaine, p.	Grand chemin du lac.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Courbe 100—Curve 100
Ste-Germaine, p.	Grand chemin du lac.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Redressement — Straighten- ing
St-Léon-de-Standon, p. ...	Chemin du 1er rang.....	Courbes et chemin étroit— Curve and narrow road....	Redressement, élargissement —Straightening, widening
Watford, ouest.....	St-Vallier-St-Camille-St-Georges-Lac Mégantic.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Courbe 130—Curve 130
Watford ouest.....	Route Morissette-St-Zacharie.....	Angles—angles.....	Courbes 110 30' (2)
DRUMMOND			
N,-D. du Bon Conseil....	Rougemont St-Hyacinthe-Drum- mondville-Trois-Rivières.....	Angle—Angle.....	Redressement, rayon 570'— Straightening, radius 570'
Drummondville.....	Rougemont-St-Hyacinthe-Drum- mondville-Trois-Rivières.....	Courbe masquée—Blind curve	Redressement, rayon 300'— Straightening, radius 300'
St-Nicéphore.....	Richmond-Yamaska.....	Courbe masquée—Blind curve	Redressement, rayon 800'— Straightening, radius 800'
FRONTENAC			
Ditchfield & Spaulding...	Trois-Rivières-Woburn.....	Angle droit—Right angle....	Courbe, rayon 477.5'—Curve, radius 477.5'

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
FRONTENAC (Suite—con.)			
Ditchfield & Spaulding...	Trois-Rivières-Woburn.....	Angle droit—Right angle....	Courbe, rayon 573'—Curve, radius 573'
Mégantic, ville (town)...	Trois-Rivières-Woburn.....	2 angles droits—2 right an- gles.....	Courbes, rayon 716.3'—Cur- ves, radius 716.3'
Risborough, p., & Marlow, c. (t).....	St-Vallier-St-Camille-St-Georges-Lac Mégantic.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 5000' — Wi- dening, 5000'
St-Gédéon, p.....	St-Vallier-St-Camille-St-Georges-Lac Mégantic.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 4500' — Wi- dening, 4500'
St-Hubert-de-Spaulding, p.....	St-Vallier-St-Camille-St-Georges-Lac Mégantic.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissements, 7600' — Wi- denings, 7600'
GASPÉ-NORD			
St-Joachim-de-Tourelle...	Boulevard Perron.....	Chemin étroit et mauvaises courbes—Narrow road and bad curves.....	Redressement et élargissement sur une longueur de 4 milles —Straightening and widen- ing on a length of 4 miles
Christie, c.....	Boulevard Perron.....	Courbe masquée par un ro- cher—Blind curve.....	Minage, long. 60', épaisseur 8', pour élargissement et a- mélioration de vision — Blasting, 60' x 12' x 8' thick for widening and improve- ment of visibility.
Duchesnay, c.....	Boulevard Perron.....	2 courbes prononcées — sharp curves.....	Redressement et élargissement sur une longueur de 600'— Straightening and widen- ing on 600'

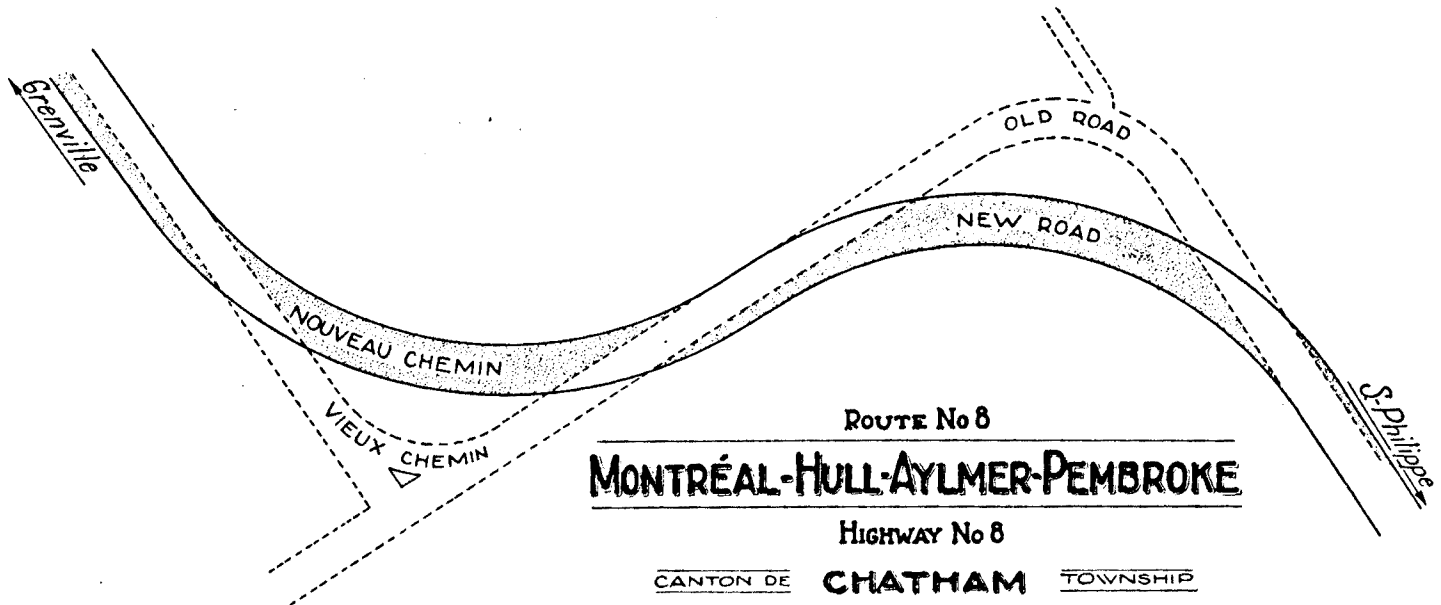


Vues montrant le chasse-neige du département en train d'élargir la tranchée faite par les autorités municipales à Neuville, sur le parcours de la route Montréal-Québec. Vues prise le 27 mars 1931

The snow-plow of the Roads Department widening the Montreal-Quebec Highway at Neuville in order to hasten the opening to motor traffic. Views taken on March 27, 1931

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-NORD (suite-con.)			
Cloridorme, c.....	Boulevard Perron.....	Angle droit—Right angle....	Elargissement et redressement, 350'—Widening and strainh- tening, 350'
Cloridorme, c.....	Boulevard Perron.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Construction d'un quai de 50' pour redressement—Cons- truction of a wharf 50' long for straightening
Cloridorme, c.....	Boulevard Perron.....	Courbe masquée et prononcée —Blind and sharp curve...	Elargissement et redresse- ment sur 300' de long— Widening and straighten- ing on 300'
St-Maurice-de-l'Echourie.	Boulevard Perron.....	Chemin rond et étroit—Nar- row and high-crowned road	Elargissement sur 3,200'— Widening on 3,200'
GASPÉ-SUD			
St-Alban-du-Cap-des-Ro- siers.....	Boulevard Perron.....	Courbe masquée—Blind cur- ve.....	Minage, long. 25', larg. 10', épaisseur 12', pour élargis- sment et amélioration de vision—Blasting, 25' x 10' x 12', for widening and im- provement to visibility
Fox & Sydenham Nord..	Boulevard Perron.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Courbe à grand rayon, 800'— Large radius curve, 800'
Cap-des-Rosiers.....	Boulevard Perron.....	Angle droit—Right angle....	Courbe à grand rayon, 700'— Large radius curve, 700'
Gaspé, v.....	Boulevard Perron.....	Courbes prononcées et mas- quées—Sharp and blind cur- ves.....	Défrichement et élargissement sur 950' de long—Clearing and widening on 950'

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
GASPE-SUD (suite—con.)			
Douglas Est (East).....	Boulevard Perron.....	2 angles droits à 300' de distance—2 right angles at 300' distance.....	Changement de chemin sur une longueur de 750' éliminant les 2 angles—Relocation of road on 750' long, eliminating 2 right angles
Douglas Ouest.....	Boulevard Perron.....	Courbe prononcée et masquée—Sharp and blind curve...	Elargissement et défrichement 450' pour améliorer vision—Widening and clearing to improve visibility, 450'
Douglas Est.....	Boulevard Perron.....	Courbe masquée par un rocher—Blind curve.....	Minage, long. 40', larg. 10', épaisseur 12' pour améliorer vision—Blasting, 40' x 10' x 12' to improve visibility
St-Pierre-de-Malbaie No 2	Boulevard Perron.....	Courbes prononcées — Sharp curve.....	Redressement sur une longueur de 300'—Straightening on 300'
St-Pierre-de-Malbaie No 2	Boulevard Perron.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Redressement sur une longueur de 300'—Straightening on 300'
Percé, v.....	Boulevard Perron.....	3 courbes masquées—3 blind curves.....	Redressement et élargissement sur une longueur de 975'—Straightening and widening on 975'
Ste-Adélaïde-de-Pabos. . .	Boulevard Perron.....	Courbes prononcées et masquées—Sharp and blind curve.....	Minage, long. 45' larg. 15', épaisseur 4', pour élargissement et amélioration de vision—Blasting, 45' x 15' x 4', for widening and improvement to visibility



ROUTE No 8

MONTREAL-HULL-AYLMER-PEMBROKE

HIGHWAY No 8

CANTON DE **CHATHAM** TOWNSHIP

ARGENTEUIL

MINISTÈRE DE LA VOIRIE
ROADS DEPARTMENT
QUÉBEC
1931

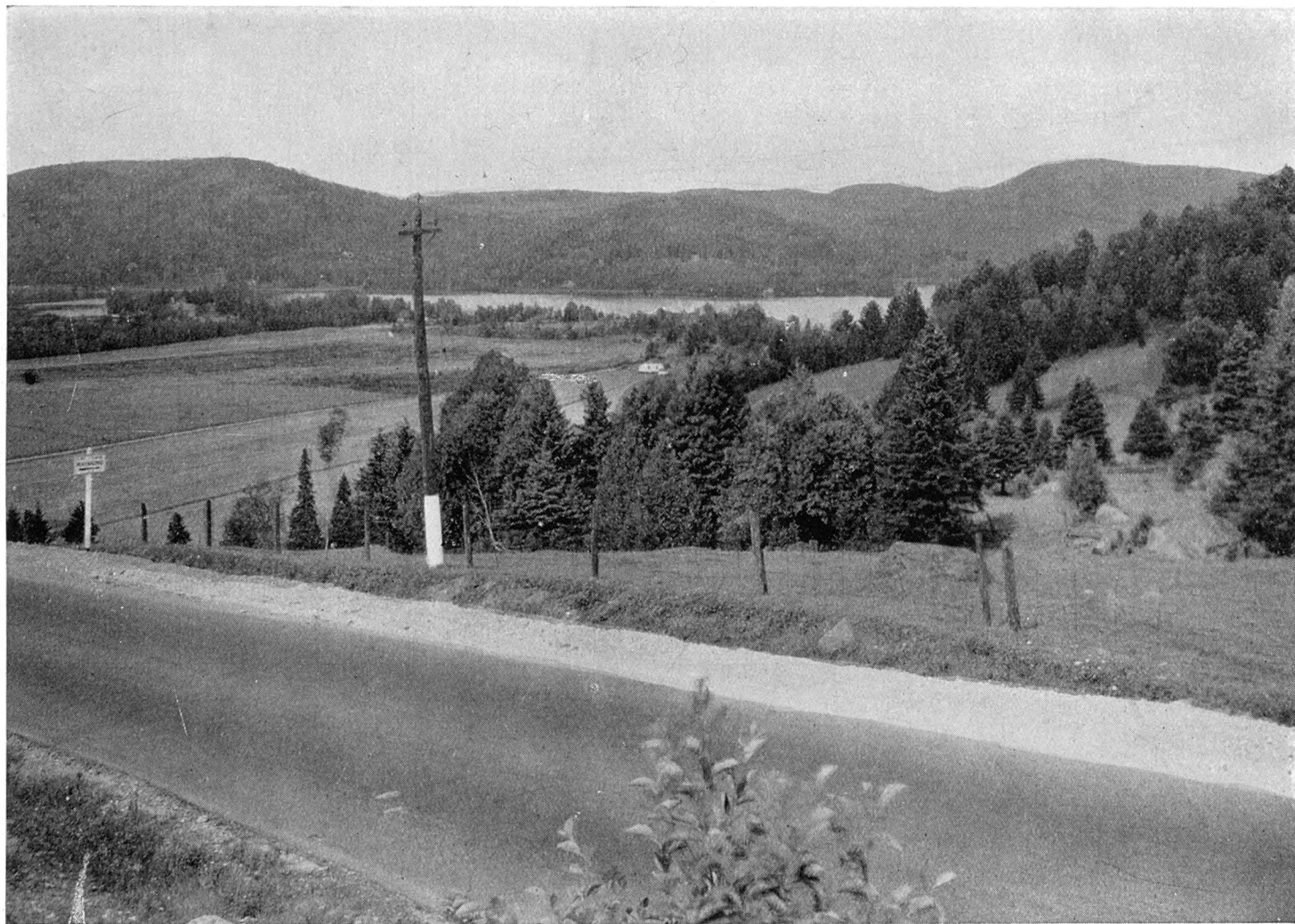
Construction d'une courbe
renversée supprimant
deux courbes à petit
rayon et élargissement
de la route.

Construction of a reverse
curve eliminating two
sharp curves. Widening
of the road.

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
GASPÉ-SUD (Suite—con.)			
Ste-Adelaïde-de-Pabos. . .	Boulevard Perron.	Courbes prononcées et mas- quées—Sharp and blind cur- ves.	Minage et redressement sur une longueur de 300'— Blasting and straightening on 300'
Ste-Adelaïde-de-Pabos. . .	Boulevard Perron.	Courbes prononcées et mas- quées—Sharp and blind cur- ves.	Minage et redressement sur une longueur de 450' pour améliorer vision—Blasting and straightening on 450' to improve visibility
Newport.	Boulevard Perron.	Courbe prononcée — Sharp curve.	Elargissement, essartement et redressement sur 550'— Widening, clearing and straightening on 550'
GATINEAU			
Aumond.	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.	Courbes et chemin trop étroit —Curves and too narrow road.	Redressement, 800'; élargis- sement, 1.50 m.—Straight- ening, 800', widening 1.50 mile
Kensington.	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement 0.60 mille— Widening, 0.60 mile
Réserve Indienne.	Montréal-Mont-Layrier-Maniwaki- Hull.	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 1.10 mille— Widening, 1.10 mile
Messines.	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.	Courbe prononcée — Sharp curve.	Courbe de 520' de rayo — Curve, radius 520'
Wright.	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.	Courbe dangereuse—Danger- ous curve.	Elargissement dans la courbe —Curve widened

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
GATINEAU (Suite—con.)			
Aylwin	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.....	Courbes—Curves.....	Défrichement en vue de redressement, 2000'—Clearing to straighten the road 2000'
Low.....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.....	Courbes dangereuses—Dangerous curves.....	Elargissement dans la courbe—Straightening in the curve
Wakefield.....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.....	Mauvais profil—Bad alignment.....	Correction de profil, 500'—Alignment improved, 500'
Hull Ouest.....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.....	Courbes dangereuses, mauvais profil—Dangerous curve,—bad alignment.....	Redressement, 500', deux courbes à rayon de 500', correction de profil—Straightening, 500'; two curves, radius 500'; alignment improved, 500'
Hull sud.....	Montréal-Hull-Pembroke.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 4.30 m. accotement et pavage—Widening, 4.30 m., shoulders and pavement
Eardley.....	Montreal-Hull-Pembroke.....	Courbes dangereuses — Dangerous curves.....	Deux courbes, rayon 500', élargissement, 1200'—Two curves, radius 500', widening 1200'
Wakefield, c.	Rivière la pêche.....	Chemin étroit et dangereux—Narrow and dangerous road	Elargissement, 800'—Widening, 800'

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
HUNTINGDON			
Dundee, c.....	Lévis-Fort Covington.....	Chemin très étroit—Very nar- row road.....	Elargissement à 66' entre les clôtures et élargissement du pavage à 20' sur une lon- gueur de 2000'—Widening to 66' between fences and widening of the pavement to 20' on 2000' long
St-Anicet, p.....	Lévis-Fort Covington.....	Chemin très étroit et courbes dangereuses—Very narrow road and dangerous curves.	Elargissement à 66' et élargis- sment du pavage à 20' sur 1800' de longueur—Widen- ing of the pavement to 20' on 1800' long
Ste-Barbe, p.....	Lévis-Fort Covington.....	Chemin très étroit—Very nar- row road.....	Elargissement à 66' entre les clôtures et élargissement du pavage à 20' sur 4000' de longueur—Widening to 66' between fences and widen- ing of the pavement at 20' on 4000' long
Ste-Barbe, p.....	Plank road.....	Chemin très étroit à travers terrain marécageux—Very narrow road in swamp....	Elargissement à 50' entre les clôtures et élargissement du pavage à 18' sur 6000' de longueur—Widening to 50' between fences, widening of the pavement to 18' on 6000' long



MONTREAL-MONT-LAURIER

Lac Raymond

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
IBERVILLE			
St-Athanase.....	Iberville-Bedford.....	Angle droit masqué — Blind right angle.....	Courbe à grand rayon—Large radius curve
St-Grégoire.....	Iberville-Farnham.....	2 petites courbes renversées— Two sharp reversed curves.	2 courbes renversées à grands rayons—Two reversed long- radius curves
Iberville, ville (town)....	Montréal-St. Albans.....	3 angles droits masqués— blind right angles.....	3 courbes à petits rayons, amé- lioration de vision—3 short radius curves, visibility im- proved
St-Grégoire.....	Bois de la Montagne.....	2 angles droits masqués — 2 blind right angles.....	2 courbes élargies, améliora- tion de vision—2 curves widened, visibility improv- ed
JACQUES-CARTIER			
Beaconsfield & Baie d'Urfé.....	Edmundston-Rivière-du-Loup-Québec Montréal-Toronto.....	2 angles droits—2 right angles	2 courbes, rayon 1500', long. 1600'—2 curves, radius, 1500', length, 1600'
JOLIETTE			
St-Chs Borromée.....	L'Assomption-Joliette-St-Emélie-de- l'Energie.....	Chemin sinueux, Ed. Lauzon —Winding road, Ed. Lau- zon.....	Redressement, 500'— Straightening, 500'
St-Jean-de-Matha.....	L'Assomption-Joliette-St-Emélie-de- l'Energie.....	Chemin sinueux, Bounadère- Winding road, Bounadère.	Redressement, 700', mur de soutènement — Straighten- ing, 700', retaining wall.

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
JOLIETTE (suite—con.)			
St-Jean-de-Matha.....	L'Assomption-Joliette-Ste-Emélie-de- l'Energie.....	Chemin sinueux, Bounadère- Winding road, Bounadère.	Minage—Blasting, 400'
St-Jean-de-Matha.....	L'Assomption-Joliette-Ste-Emélie-de- l'Energie.....	Pain de sucre—Sugar loaf....	Redressement, 600'—Straigh- tening, 600'
Ste-Emélie-de-l'Energie..	Berthier-St-Michel-des-Saints.....	Chemin Sept Chûtes, étroit— Narrow road, Seven Falls section.....	Elargissement, 800'—Widen- ing, 800'
Ste-Emélie-de-l'Energie..	Berthier-St-Michel-des-Saints.....	Chemin étroit, propriété Per- reault—Narrow road, Per- reault's property.....	Elargissement, 1100'—Widen- ing, 1100'
Ste-Emélie-de-l'Energie..	Berthier-St-Michel-des-Saints.....	Chemin étroit, terres de la Couronne—Narrow road, Crown lands.....	Elargissement, 750'—Widen- ing, 750'
St-Côme, p.....	Berthier-Joliette-St-Côme, via St- Ambroise.....	Chemin étroit, côte Lepage— Narrow road, Lepage Hill.	Elargissement, 1000' — Wi- dening, 1000'
St-Côme, p.....	Berthier-Joliette-St-Côme, via St- Ambroise.....	Chemin étroit, terres de la Couronne — Narrow road, Crown lands.....	Elargissement, 750' — Widen- ing, 750'
St-Félix-de-Valois	L'Assomption-Joliette-Ste-Emélie-de- l'Energie.....	Chemin sinueux, Dufresne — Winding road, Dufresne...	Redressement, 100'— Straightening, 100'

KAMOURASKA

St-Pacôme, v.....	Edmundston-Rivière-du-Loup- Québec-Toronto.....	Courbe masquée très pronon- cée—Very sharp and blind curve.....	Courbe, rayon 500', amélora- tion de la vision—Curve, ra- dius 500', improvement to visibility
-------------------	--	---	---

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 (Suite—con.)

St-Pacôme.....	Edmundston-Rivière-du-Loup- Québec-Montréal-Toronto.....	Courbe prononcée — Very sharp curve.....	Courbe, rayon 500'—Curve, radius 500'
St-Pascal.....	Edmundston-Rivière-du-Loup- Québec-Montréal-Toronto.....	Courbe masquée—Blind curve	Amélioration de vision—Im- provement to visibility
Park, c.....	St-Alexandre-Fort Kent.....	2 courbes prononcées—2 sharp curves.....	Redressement de 1000', avant redressement, 1500'— Straightening of 1000', be- fore straightening, 1500'

LABELLE

Clyde,.....	Route Montréal-Mont-Laurier- Maniwaki-Hull.....	Chemin étroit à profil ondu- leux; courbes masquées— Narrow and hilly road; blind curves.....	Courbe à rayon, 498'; cons- truction d'un mur de sou- tènement, 1000'; élargisse- ment et correction de profil, long. 17140'—Radius curve, 498'; construction of a re- taining wall, 1000'; widen- ing and improvement to a alignment, length 17140'
Joly, c.....	Route Montréal-Mont-Laurier- Maniwaki-Hull.....	Chemin étroit à profil ondu- leux; courbe masquée par une maison—Narrow and hilly road; blind curve....	Déplacement d'une maison; élargissement et correction de profil, long. 18600'— House removed; widening and improvement to the alignment; length 18600'

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.)			
Labelle, v.....	Route Montréal-Mont-Laurier- Maniwaki-Hull.....	Chemin étroit et côte dange- reuse—Narrow road and dangerous hill.....	Abaissement d'une côte, 300'; élargissement, long. 3150'— Levelling of a hill, 300'; widening, length 3150'
Marchand, c.....	Route Montréal-Mont-Laurier- Maniwaki-Hull.....	Chemin étroit à profil ondu- leux—Narrow and hilly road	Correction de profil; élargis- sment et redressement,— longueur 21000'—Improve- ment to the alignment, wi- dening and straightening, length 21000'
Bellerive, c.....	Route Montréal-Mont-Laurier- Maniwaki-Hull.....	Chemin étroit à profil ondu- doux — Narrow and hilly road.....	Elévation du chemin pour cause d'inondation, 300'; correction de profil; élargis- sment et redressement,— 7950'—Raising of the road to protect against inunda- tion, 300'; improvement to the alignment; widening & straightening, 7950'
Loranger, c.....	Route Montréal-Mont-Laurier-Mani- waki-Hull.....	Chemin étroit—Narrow road.	Correction de profil et d'aligne- ment; élargissement et re- dressement, long. 11000'— Improvement to alignment and grade; widening and straightening, length 11000'
Nominingue, v.....	Route Montréal-Mont-Laurier- Maniwaki-Hull.....	Courbe dangereuse — Danger- ous curve.....	Surélévation de courbe, long 600'—Superelevation of curve, length 600'

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.....	Route Montréal-Mont-Laurier- Maniwaki-Hull.....	Chemin étroit et sinueux; cour- be masquée—Narrow and winding road.	Courbe améliorée; élargisse- ment et redressement, long. 5000'—Improved curve;— widening and straightening, length 5000'
Boyer, C. P. O.....	Route Montréal-Mont-Laurier- Mamiwaki-Hull.....	Courbe masquée Blind curve	Redressement 200'—Straight- ening 200'
Boyer, c.....	Route Montréal-Mont-Laurier- Maniwaki-Hull.....	Chemin étroit à profil ondu- leux; côte dangereuse—Nar- row road with an irregular surface; dangerous hill. . .	Abaissement d'une côte, long. 2000'; correction de profil et d'alignement; élargisse- ment, long. 17140'—Level- ling of a hill, length 2000'; improvement to alignment; widening, length 17140'
Campbell C.P.E.....	Route Montréal-Mont-Laurier- Maniwaki-Hull.....	Chemin étroit et sinueux; courbe masquée; côte dan- gereuse—Narrow and wind- ing road; blind curve; dan- gerous hill.	Abaissement et élargissement d'une côté, 5000'; correc- tion de profil et d'aligne- ment, long. 26400'—Level- ling and widening of a hill, 5000'; improvement to ali- gnment, length 26400'
Val-Barette, v.....	Route Montréal-Mont-Laurier- Maniwaki-Hull.....	Chemin étroit et onduleux; courbes prononcées et mas- quées—Narrow and wind- ing road; sharp and blind curve.	Courbe à rayon, 573'; courbe à rayon, 382'; correction de profil et élargissement, long 2950'—Radius curve, 573'; Radius curve, 382'; improv- ement to alignment and widening, length 2,950'

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
LABELLE Suite—con.)			
Campbell, c.....	Route Montréal-Mont-Laurier- Maniwaki Hull.....	Chemin étroit et sinueux— Narrow and winding road.	Correction de profil et élargis- sement, long. 10800'—Im- provement to alignment & widening, length 10800'
Mont-Laurier, v.....	Route Montréal-Mont-Laurier- Maniwaki-Hull.....	Chemin étroit et sinueux; 2 angles droits; 2 courbes dangereuses — Narrow and winding road; 2 right angles; 2 dangerous curves.....	Correction de profil et élar- gissement, long. 4150' — Improvement to alignment and widening, length 4150'
Robertson-Pope.....	Route Montréal-Mont-Laurier- Maniwaki-Hull.....	Chemin étroit et sinueux; 2 angles droits; 2 courbes dangereuses — Narrow and winding road; 2 right an- gles; 2 dangerous curves...	Courbes améliorées; angles droits remplacés par deux courbes à rayon, 818' et 573' correction de profil et élar- gissement, long. 25600'— Improved curves; right an- gles replaced by two radius curves, 818' and 573'; im- provement to alignment & widening.
LAC ST-JEAN			
St-Joseph-d'Alma, v.....	Route Québec-Chicoutimi-Tour du Lac St-Jean-Québec.....	Courbes 90o—Curves 90o ...	Courbes 573' rayon—Curves, radius 573'
St-Joseph-d'Alma, v.....	Route Québec-Chicoutimi-tour du Lac St-Jean-Québec.....	Chemin très étroit—Very nar- row road.....	Elargissement de 20' sur une longueur de 1.25 mille Widening of 20' on a length of 1.25 mile



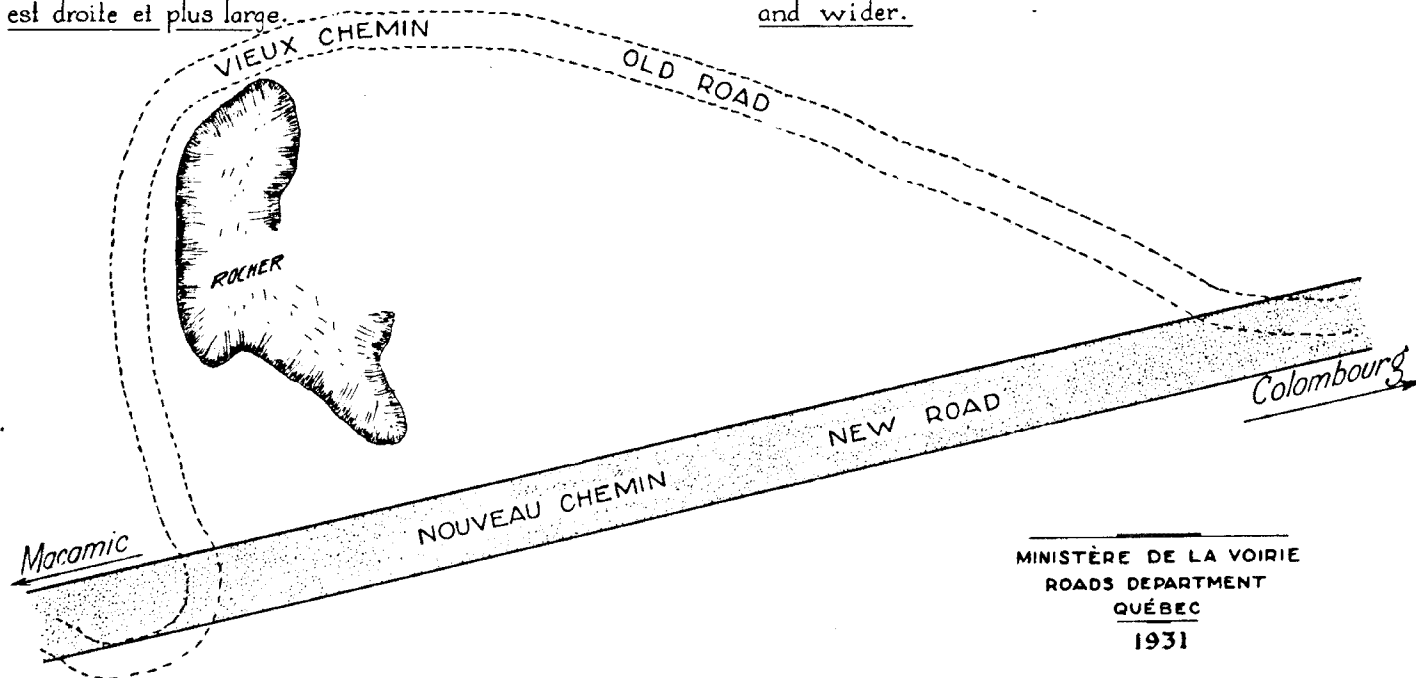
LÉVIS ST-LAMBERT

Deschaillons

ROUTE No 46
CHEMIN PERRAULT
HIGHWAY No. 46
COLOMBOURG
ABITIBI

Construction d'une nouvelle route supprimant une
courbe dangereuse et un angle aigu masqué par
un rocher de 12'0" de hauteur. La nouvelle route
est droite et plus large.

Construction of a new road eliminating a dan
gerous curve and a sharp angle hidden to view by
a rock 12'0" in height. The new road is straight
and wider.



MINISTÈRE DE LA VOIRIE
ROADS DEPARTMENT
QUÉBEC
1931

MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN — NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Natur de l'endroit avant l'amélioration — Nature of the road before improvement	Nature de l'amélioration — Nature of the improvement
LAC ST-JEAN (Suite—con.)			
St-Joseph-d'Alma, p.	Route Québec-Chicoutimi-tour du Lac St-Jean-Québec.	Chemin très étroit—Very nar- row road.	Elargissement de 20' sur une longueur de 2 milles—Widen- ing of 20' on a length of 2 miles
Delisle, c.	Route Québec-Chicoutimi-tour du Lac St-Jean-Québec.	5 courbes prononcées—5 sharp curves.	Changement de chemin sur une longueur de 4000'— Diversion of road on a length of 4000'
Delisle, c.	Route Québec-Chicoutimi-tour du Lac St-Jean-Québec.	2 mauvais rochers—2 bad rocks.	Enlevés pour la visibilité— Removed to improve visi- bility
St-Henri-de-Taillon.	Route Québec-Chicoutimi-tour du Lac St-Jean-Québec.	1 mauvais rocher—1 bad rock	Enlevé pour la visibilité—Re- moved to improve visibility
St-Henri-de-Taillon.	Route Québec-Chicoutimi-tour du Lac St-Jean-Québec.	3 mauvaises courbes — 3 bad curves.	Éliminées par changement de chemin sur une longueur de 1300'—Eliminated by di- version of road on a length of 1300'
Albanel, c.	Route Québec-Chicoutimi-tour du Lac St-Jean-Québec.	Chemin très étroit—Very nar- row road.	Elargissement route des Bois- vert, longueur 1 mille—Widen- ing of Boisvert road, length 1 mile
St-Prime, p.	Route Pointe Bleue.	Chemin très étroit—Very nar- row road.	Elargissement sur une lon- gueur de 1 mille—Widen- ing on a length of 1 mile
St-Prime, p.	Route Québec-Chicoutimi-tour du Lac St-Jean-Québec.	Côte glissante en bitume— Hill with slippery surface. . . .	Elargie en gravier pour un passage pour chevaux—Widen- ed with gravel for horse- drawn vehicles

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
LAC ST-JEAN (Suite—con.)			
Roberval, p.....	Route Québec-Chicoutimi-tour du Lac St-Jean-Québec.....	2 courbes à 90o; courbes mas- quées—2 curves 90o; blind curves.....	Courbes de 573' de rayon re- dressées par grosses coupes dans la terre—Curves of 573' radius straighten by side cuts.
Roberval, p.....	Route Québec-Chicoutimi-tour du Lac St-Jean-Québec.....	Mauvaise courbe masquée— Bad blind curve.....	Elargie en béton et déblais sur une longueur de 1200' environ—Widening of ce- ment concrete on a length of about 1200'
St-Louis-de-Chambord...	Route Québec-Chicoutimi-tour du Lac St-Jean-Québec.....	Chemin très étroit—Very nar- row road.....	Elargissement sur une lon- gueur de 3000'—Widening on a length of 3000'
St-Louis-de-Chambord...	Route Québec-Chicoutimi-tour Lac St-Jean-Québec.....	Mauvaise courbe masquée 90o —Blind curve.....	Courbe 318' de rayon—Curve of 318' radius
St-Louis-de-Chambord...	Route Québec-Chicoutimi-tour du Lac St-Jean-Québec.....	2 rochers—Two rocks.....	Enlevés pour visibilité—Re- moved to improve visibili- ty
St-Gédéon, p. et v.....	Rang IV Signaï Range.....	Chemin très étroit—Very nar- row road.....	Elargissement 20' sur une lon- gueur de 6000'—Widening 20' on a length of 6000'
St-Gédéon, p. et v.....	Rang X Range.....	2 rochers—2 rocks.....	Enlevés pour améliorer visibi- lité—Removed to improve visibility
Hébertville, v.....	Route Québec-Chicoutimi-tour du Lac St-Jean Québec.....	Côte de l'Eglise—Church Hill	Redressement et élargissement sur une longueur de 700'— Straightening and widen- ing on a length of 700'

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
IAC ST-JEAN (suite—con.)			
Hébertville, p.....	Route Québec-Chicoutimi-tour du Lac St-Jean-Québec.....	Chemin très étroit—Very nar- row road.....	Elargissement de 20' sur une longueur de 1.50 mille— Widening 20' on a length of 1.50 mile
Hébertville-Station, v....	Route Québec-Chicoutimi-tour du Lac St-Jean-Québec.....	Chemin très étroit—Very nar- row road.....	Elargissement de 20' sur une longueur de 3200'—Widen- ing 20' on a length of 3200'
St-Bruno, p.....	Route Québec-Chicoutimi-tour du Lac St-Jean-Québec.....	Mauvaise côte—Bad hill.....	Elargissement et redressement sur une longueur d'environ 900'—Widening 20' on a length of 900'
LAPRAIRIE			
St-Philippe.....	Edouard VII.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	2 courbes de 2000' de rayon; longueur actuelle 817'—2 curves, radius 2000'; actual length 817'
L'ASSOMPTION			
L'Assomption.....	Edmundston-Rivière-du-Loup- Québec-Montréal-Toronto.....	Pavage 14'—Pavement 14' ..	Pavage élargi à 20', 800' long —Pavement widened to 20', length 800'
LAVAL			
St-François-de-Sales.....	Tour de L'Ile-Jésus.....	2 angles à l'entrée du pont de Terrebonne—2 angles at the approaches of Terrebonne bridge.....	Redressement sur 600'— Straightening on 600'



LACHUTE-ST-JOVITE

Canton Harrington

Pont en bois construit par le département en 1930, sur le ruisseau McDonald. Ce pont a une longueur de 100 pieds. Noter la force de la structure.

Wooden bridge built by the Department in 1930, over McDonald Brook. This bridge has a span of 100 feet. Note the strength of the structure.



MONT-LAURIER-HULL

Bouchette

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

LAVAL (Suite—con.)

Ste-Rose, p.	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.....	Angle droit—Right angle....	Courbe de 603' rayon; lon- gueur 1500'—Curve, radius 603'; length 1500'
Pont-Viau, v.	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.....		Escalier d'accès pour piétons —Stairs to bridge for pedes- trians
Laval-sur-le-Lac.....	Tour de l'Ile Jésus.....	Chemin étroit et bombé— Narrow and high-crowned road.....	Elargissement et relèvement des bords sur 1.91 mille— Widening and correction of crown 1.91 mille

LAVIOLETTE

St-Georges, v.	Trois-Rivières-La-Tuque.....	Courbe angle droit 1000'— Right angle curve 1000'....	Courbe 500' rayon—Curve, radius 500'
St-Tite, p.	Ruisseau Le Bourdais.....	3 courbes prononcées 2200'; route éliminée—3 sharp cur- ves 2200'; road eliminated.	Redressement 2000' —Straightening 2000'
Ste-Thècle, v.	Côte de l'Eglise et rue de l'Eglise....	Chemin 16', 2112'—Road 16',	Elargissement de 4' en béton bitumineux — Widening to 4' in bituminous concrete

LÉVIS

Charny, v.	Route-St-Jean.....	Chemin étroit; courbes 0.50 M.—Narrow road; curves 0.50 M.....	Elargissement et courbes de 100—Widening and curves of 100
Rivière Boyer.....	Route de la Grillade.....	Chemin étroit, courbes 0.80 M.—Narrow road; curves 0.80 M.....	Elargissement—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
LEVIS (Suite—con.)			
St-Etienne-de-Lauzon, p. Montréal-Sherbrooke-Thetford-Mines- Québec.....		Chemin étroit; courbes 0.70 M.—Narrow road; curves 0.70 M.....	Elargissement et courbes de 80—Widening and curves of 80
St-Etienne-de-Lauzon, p Lévis-Sherbrooke, via Richmond.....		Courbe prononcée 0.06 M.— Sharp curve 0.06 M.....	Courbe 100—Curve 100
St-Jean-Chrysostôme.	Route Beaulieu.....	Chemin étroit; courbes 0.20 M.—Narrow road; curves 0.20 M.	Elargissement—Widening
St-Lambert-de-Lauzon, p. Montréal-Sherbrooke-Thetford-Mines Québec.....		Chemin étroit; courbes 3.20 M.—Narrow road; curves 3.20 M.....	Elargissement courbes 20, 80, 30—Widening curves, 20, 80, 30
St-Nicolas-sud, p.	Lévis-Sherbrooke, via Richmond.	Angles (2) 0.60 M. Angles (2) 0.60 M.....	Courbes 11030' (2) —Curve 11030' (2)
St-Rédempteur, v.	Lévis-Sherbrooke, via Richmond.	Courbe masquée 0.20 M.— Blind curve 0.20 M.....	Courbe 30—Curve 30
St-Romuald-d'Etchemin, p.	Chemin du Sault.	Courbe masqué 0.08 M.— Blind curve 0.08 M.....	Redressement et élargissement —Straightening and widen- ing
L'ISLET			
L'Islet.....	Edmundston-Rivière-du-Loup- Québec-Montréal-Toronto.....	Courbe très prononcée et mas- quée—Very sharp and blind curve.....	Redressement 1000'; avant re- dressement 1300'—Straigh- tening 1000'; before straigh- tening 1300'
St-Roch.....	Edmundston-Rivière-du-Loup- Québec-Montréal-Toronto.....	Courbe prononcée—Sharp cur- ve.....	Redressement 500'; avant re- dressement 800'—Straight- ening 500'; before straight- ening 800'

10	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

L'ISLET (Suite—con.)

St Eugène.....	Chemin 3ème rang est.....	Courbe masquée—Blind curve.....	Amélioration de la vision— Improvement of the visibility
St-Cyrille.....	Route L'Islet-St-Adalbert.....	3 courbes prononcées — 3 sharp curves.....	Redressement 2000'; avant redressement 3000'—Straightening 2000'; before straightening 3000'

LOTBINIÈRE

Ste-Croix, v.....	Chemin Municipal—Municipal road..	Courbe masquée—Blind curve	Déplacement de maison — House removed
Ste-Croix, p.....	Lévis-Fort Covington.....	Courbe masquée—Blind curve	Courbe, rayon 271'—Curve, radius 271'
Ste-Croix, p.....	Lévis-Fort Covington.....	Courbe masquée—Blind curve	Courbe, 355'—Curve, 355'
Lotbinière, p.....	Lévis-Fort Covington.....	Courbe masquée—Blind curve	Courbe, rayon 376'—Curve, radius 376'
Lotbinière, p.....	Lévis-Fort Covington.....	Courbe masquée—Blind curve	Courbe, rayon 413'—Curve, radius 413'
St-Gilles, p.....	Lévis-Sherbrooke, via Richmond.....	2 courbes masquées—2 blind curves.....	Courbe de 522', tangente 726'— Curve 522', tangent 726'
Dosquet.....	Lévis-Sherbrooke, via Richmond.....	Route étroite—Narrow road..	Elargissement, 2965'—Widen- ing, 2965'
St-Gilles, p.....	Lévis-Sherbrooke, via Richmond.....	Route étroite—Narrow road..	Elargissement, 5293'—Widen- ing, 5393'

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
MASKINONGÉ			
St-Ant.-de-Rivière-du-Loup, p.	Edmundston-Rivière-du-Loup- Québec-Montréal-Toronto.	Courbe (H. Caron)—Curve (H. Caron).....	Redressement, long. 400', larg. 18'—Straightening, long 400', width 18'
St-Ant.-de-Rivière-du-Loup, p.	Edmundston-Rivière-du-Loup- Québec-Montréal-Toronto.	Courbe (Ed. Saucier)—Curve (Ed. Saucier).....	Redressement, long. 650', larg. 18' — Straightening, long. 650', width 18'
St-Ant.-de-Rivière-du-Loup, p.	Edmundston-Rivière-du-Loup- Québec-Montréal-Toronto.	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement sur une long. de 2900' et sur une largeur de 12'—Widening on 2900' long and 12' wide
St-Ant.-de-Rivière-du-Loup.	Louiseville-St-Alexis-des-Monts.	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Redressement, 660' x 12'— Straightening, 660' x 12'
St-Ant.-de-Rivière-du-Loup.	Louiseville-St-Alexis-Ste-Anne-des- Monts.	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Redressement, 661' x 8'— Straightening, 661' x 8'
St.-Jos.-de-Maskinongé, p.	Edmundston-Rivière-du-Loup- Québec-Montréal-Toronto.	Courbe prononcée (Eugène Gagnon)—Sharp curve (Eu- gène Gagnon).	Redressement, long. 500', 15' —Straightening, lgt. 500', 15' wide
St-Jos.-de-Maskinongé, p.	Edmundston, Rivière-du-Loup- Québec-Montréal-Toronto.	Courbe prononcée (Edm. Paie- ment)—Sharp curve, (Edm. ment).	Redressement 750' x 11'— Straightening, 750' x 11'
Ste-Ursule, p.	Ch. de Fontarabie—Fontarabie road.	Courbe (Eug. Giguère)—Cur- ve (Eug. Giguère).	Redressement, 290' x 8' Straightening, 290' x 8'

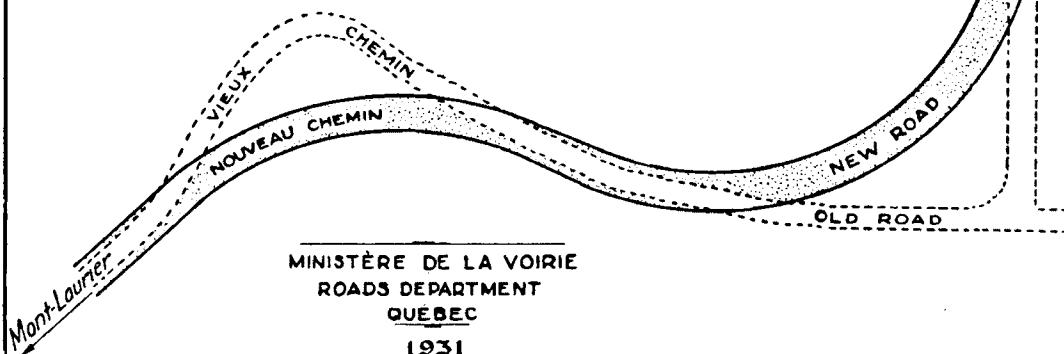
ROUTE No 11
MONTREAL-MONT-LAURIER-MANIWAKI-HULL
 Highway No 11

CANTONS **ROBERTSON & POPE** TOWNSHIPS

LABELLE

Construction d'une courbe ren-
versée supprimant une courbe
étroite et un angle droit.
La nouvelle route est plus large.

Construction of a reverse curve
eliminating a sharp curve and
a right angle.
The new road is wider.



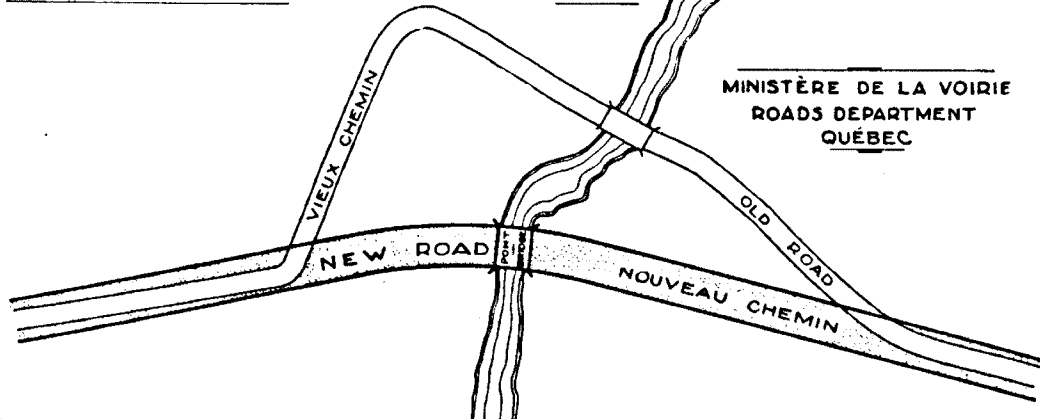
ROUTE No 11
MONTREAL-MONT-LAURIER-MANIWAKI-HULL
 Highway No 11

CANTON DE **CLYDE** TOWNSHIP

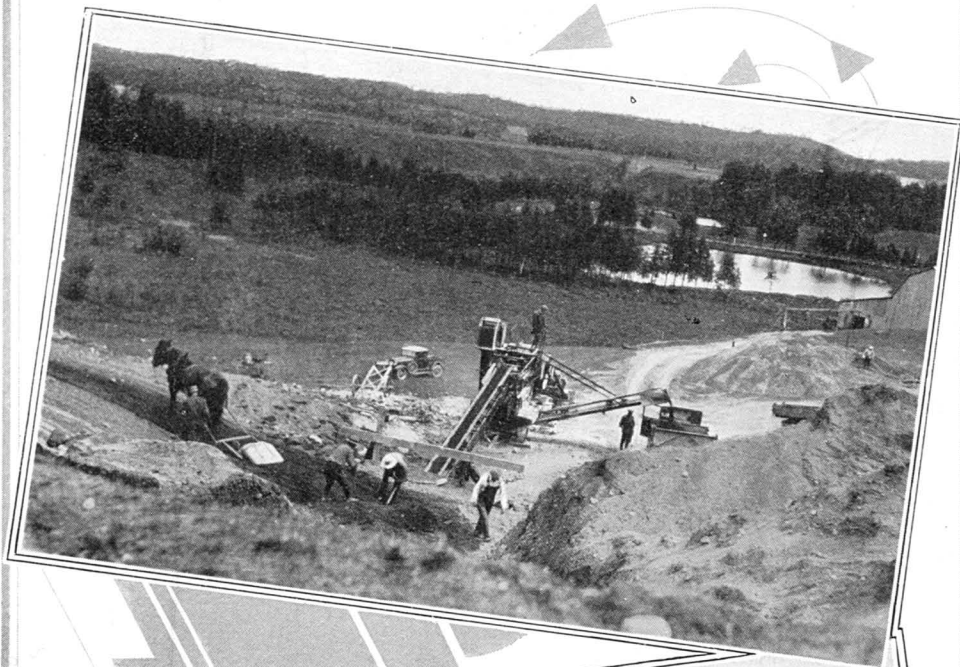
LABELLE

Suppression d'angles et de courbes par
la construction d'une nouvelle route et
d'un pont. A noter la largeur du nouveau
et de l'ancien chemin.

Elimination of angles and curves by the
construction of a new road and a bridge
Note the width of the new and old
roads.



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
MASKINONGE (suite-con.)			
Ste-Ursule, p.....	C.. de Fontarabie—Fontarabie road...	Courbe (Ls. Arsenault)—Cur- ve (Ls. Arsenault).....	Redressement, 200' x 9' Straightening, 200' x 9'
St-Léon, p.....	Louiseville-St-Alexis-des-Monts.....	Courbe prononcée (H. Noël) Sharp curve (H. Noël)....	Amélioration, 600' x 25'— Improvement, 600' x 25'
St-Léon, p.....	Louiseville-St-Alexis-des-Monts.....	Angle droit—Right angle (De- veault).....	Amélioration, 325' x 15'— Improvement, 325' x 15'
St-Léon, p.....	Louiseville-St-Alexis-des-Monts.....	Chemin étroit, 28'—Narrow road, 28' (J.-A. Lesage....	Elargissement, 3060' x 8'— Widening, 3060' x 8'
St-Léon p.....	Louiseville-St-Alexis-des-Monts.....	Chemin étroit 26' (L. Lafre- nière)—Narrow road, 26'. (J. Lafrenière).....	Elargissement, 2200' x 10'— Widening, 2200' x 10'
St-Paulin.....	Louiseville-St-Alexis-des-Monts.....	Courbe prononcée (Frs. Ber- geron)—Sharp curve (Frs. Bergeron).....	Redressement, 400' x 18'— Straightening, 400' z 18'
St-Paulin.....	Louiseville-St-Alexis-des-Monts.....	Courbe prononcée (Frs. Ber- geron)—Sharp curve (Frs. Bergeron).....	Redressement, 110' x 12'— Straightening 110' x 12'
MATANE			
Romieux, c.....	Boulevard Perron.....	Côte—Hill.....	Redressement, 2200'— Straightening, 2200'
Dalibaire, c.....	Boulevard Perron.....	Côte—Hill.....	Redressement et amélioration, Straightening and improve- ment, 1267'
Dalibaire, c.....	Boulevard Perron.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Redressement, amélioration, long. 500', rayon 500'— Straightening, improve- ment, length, 500', radius, 500'



Installation de concassage du département près de Mont-Laurier

Plant of the Department at Mont Laurier for crushing stone

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 Suite—(con.)			
Dalibaire, c.....	Boulevard Perron.....	Les Ilets, courbe étroite—Les Ilets, narrow curve.....	Elargissement, long. 3696'— Widening, length, 3696'
Dalibaire, c.....	Boulevard Perron.....	Les Ilets, Eboulis du cap—Les Ilets, landslide.....	Crib en bois, 110' x 11' x 8' et mur en béton, 60' x 6' x 4'— Crib work, 110' x 11' x 8', and concrete wall, 60' x 6' x 4'
Ste-Félicité, p.....	Boulevard Perron.....	5 courbes masquées, 1775'— 5 blind curves, 1775'.....	Redressement et défrichement long. 1500', coupe de pierre de 150' x 40' x 25'— Straightening and clearing, lgt. 1500'; blasting, 150' x 40' x 25'
MATAPÉDIA			
Ste-Florence, c.....	Boulevard Perron.....	Courbe masquée et prononcée —Sharp and blind curve...	Défrichement, élargissement et amélioration de vision— Clearing, widening and visi- bility improved
St -Florence, p.....	Boulevard Perron.....	courbes masquées—2 blind curves.....	Défrichement, élargissement et amélioration de vision— Clearing, widening and vi- sibility improved
Causapscal, p.....	Boulevard Perron.....	3 courbes masquées et très pro- noncées—3 blind and very sharp curves, 1250'.....	Elargissement, redressement complet, long. 700'—Wide- ning and complete straight- ening, length, 700'

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
MATAPÉDIA (suite—con.)			
St-Benoît-J. L. d'Amqui P.....	Boulevard Perron.....	5 courbes masquées et très étroites—5 blind and very narrow curves.....	Défrichement pour élargissement, amélioration de vision—Clearing to widen the road, visibility improved.
St-Benoît-J. L. d'Amqui, P.....	Boulevard Perron.....	Courbe prononcée de 350'—Sharp curve, 350'.....	Redressement complet, 225'—Complete straightening,—225'
Causapscal, v.....	Boulevard Perron.....	Courbe étroite et masquée—Narrow and sharp curve...	Déblais pour élargissement et améliorer la vision—Clearing for widening and improvement of visibility
St-Moïse, p.....	Boulevard Perron.....	Courbe à 500' de rayon, long. 700'—Curve, radius, 500', length, 700'.....	Redressement complet, long. 625'—Complete straightening, length 625'
St-Moïse, p.....	Boulevard Perron.....	Courbe, rayon 300', long. 550'—Curve, radius 300', length 550'.....	Amélioration d'alignement, redressement, rayon 800'—Alignment improved and straightening, radius 800'
Ste-Jeanne-d'Arc.....	Boulevard Perron.....	Angle droit masqué—Blind right angle.....	Défrichement, amélioration de vision, courbe portée à 500' de rayon—Clearing, visibility improved, radius curve, 500'
St-Léon-le-Grand.....	Amqui-St-Léon.....	Courbe masquée—Blind curve.....	Déblais pour élargissement et amélioration de vision,—Clearing to widen the road, and improve visibility.

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
MATAPÉDIA (Suite—con.)			
St-Damase, p.....	Route du Gouvernement—Government road.....	Angle droit—Right angle....	Courbe, rayon 300'—Curve, radius 300'
MÉGANTIC			
Somerset nord.....	Lévis-Sherbrooke, via Richmond.....	Courbe prononcée et masquée —Sharp and blind curve..	Déplacement de maison et courbe, rayon 233'—House removed, curve, radius 233'
Ireland sud.....	Black Lake-St-Pierre-les-Becquets....	Courbe—Curve.....	Courbe de 573' de rayon— Curve, radius, 573'
Ste-Anastasie-de-Nelson..	Lévis-Sherbrooke, via Richmond.....	Angle 94o, 40o.....	Courbe, rayon 947'—Curve, radius, 947'
Ste-Anastasie-de-Nelson..	Lévis-Sherbrooke, via Richmond.....	Angle.....	Courbe, rayon 621'—Curve, radius 621'
Somerset sud.....	Black Lake St-Pierre-les-Becquets....	Angle 78o 03o.....	Courbe, rayon 780' — Curve, radius 780'
Ireland sud.....	Montréal-Sherbrooke-Thetford-Mines Québec.....	Mauvais profil et mauvaise vi- sion—Bad alignment and visibility	Courbe et tangente de 2000'— Curve and tangent, 2000'
S.-C. de Marie, p.....	Montréal-Sherbrooke-Thetford Mines Québec.....	Mauvais profil et mauvaise vi- sion—Bad alignment and visibility.....	Déblais et remblais de 2000' —Clearing and filling, 2000'
Robertsonville, p.....	Montréal-Sherbrooke-Thetford Mines Québec.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Courbe, rayon 135'—Curve, radius 135'
Robertsonville.....	Montréal-Sherbrooke-Thetford Mines Québec.....	Mauvais profil—Bad align- ment.....	Élargissement, 2000' — Wi- dening, 2000'
Ireland sud.....	Black Lake-St-Pierre-les-Becquets....	Courbe masquée—blind curve	Élargissement, 2000' et mina- ge—Widening, 2000' and blasting

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
MISSISQUOI			
St-Pierre-de-Vérone	Waterloo-Huntingdon	Angles droits et pont dange- reux—Right angles and dangerous bridge.	Redressement et courbe amé- liorée à grand rayon, re- construction de ponceau— Straightening and improve- ment of curve to a long radius; reconstruction of culvert
Bedford,	Waterloo-Huntingdon	2 courbes à petits rayons—2 short radius curves.	2 courbes à grands rayons—2 long-radius curves
Dunham, c.	Waterloo-Huntingdon	2 courbes dangereuses à petits rayons—2 dangerous short radius curves.	2 courbes à grands rayons—2 long radius cruves
Farnham Ouest, c.	Marieville-Cowansville	4 courbes dangereuses à petits rayons—4 dangerous short radius curves.	4 courbes à grands rayon—4 long radius curves
MONTCALM			
St-Liguori, p.	Chemin du 5e rang—5th. range road . .	Chemin étroit au pont Cantin —Narrow road at Cantin bridge.	Elargissement, 200' — Widen- ing, 200'
Rawdon, p.	Montréal-Terrebonne-St-Donat.	courbes—6 curves.	Redressements, 4,800'— Straightenings, 4,800'
Chertsey, p.	Montréal-Terrebonne-St-Donat.	Courbe près du pont avant vil- lage—Curve at the approach of the bridge near village. . .	Redressement, 250'—Straigh- tening, 250'
Chertsey, p.	Montreal-Terrebonne-St-Donat.	Courbe près du chemin du lac —Curve near chemin du lac.	Redressement, 900'— Straightening, 900'

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

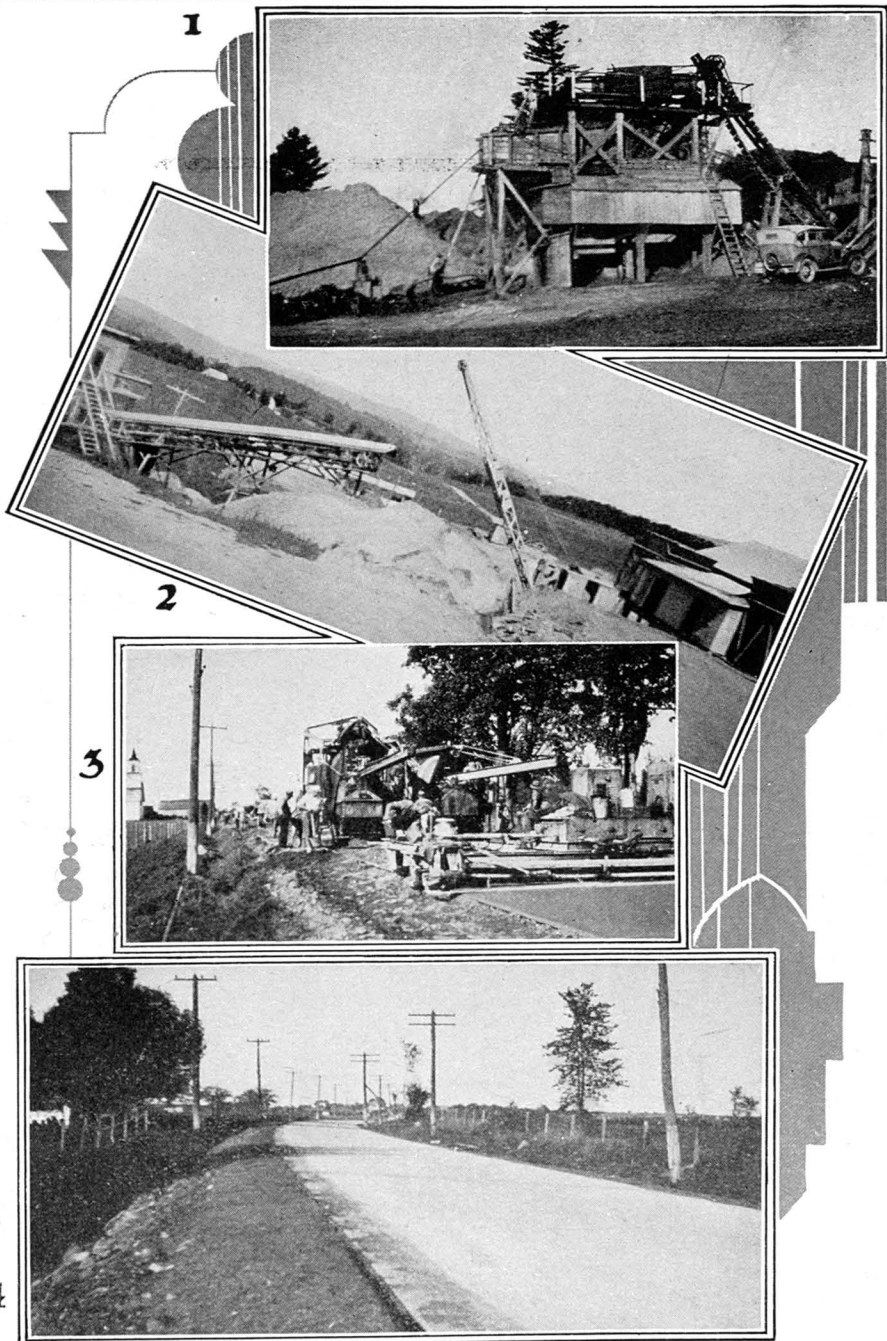
MONTCALM (suite—con.)

Chertsey, p.	Montréal-Terrebonne-St-Donat.	Côtes croches—Curves in hills	Redressement, 2,000'— Straightening, 2,000'
Chertsey, p.	Montréal-Terrebonne-St-Donat.	Courbe près du calvaire— Curve near roadside cross..	Redressement, 800'— Straightening, 800'
Wexford, c.	Montréal-Terrebonne-St-Donat.	Chemin étroit, près du lac Pauzé—Narrow road near Pauzé Lake.	Elargissement, 500'—Widen- ing, 500'
Wexford, c.	Montréal Terrebonne-St-Donat.	Courbe près du chemin allant au village—Curve near the village.	Redressement, 1,100'— Straightening, 1,100'
Wexford, c.	Montréal-Terrebonne-St-Donat.	Courbe près de la rivière-aux- poux—Curve near rivière aux poux.	Redressement, 1200'— Straightening, 1,200'
Chilton, c.	Montréal-Terrebonne-St-Donat.	Courbe sur terre de la cou- ronne—Curves on Crow lands.	Redressement, 10,560'— Straightening, 10,560'
Lussier, c.	Montréal-Terrebonne-St-Donat.	Courbe arrivant au village — Curve near the village.	Redressement, 5,280'— Straightening, 5,280'

MONTMAGNY

St-Thomas, p.	Edmundston-Rivière-du-Loup- Québec-Montréal-Toronto.	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 11,180' Widening, 11,180'
Cap-St-Ignace, p.	Edmundston-Rivière-du-Loup- Québec-Montréal-Toronto.	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 18,000'— Widening, 18,000'
Berthier.	Edmundston-Rivière-du-Loup- Québec-Montréal-Toronto.	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 3,000' Widening, 3,000'

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
MONTMAGNY (suite—con.)			
St-Just-de-Bret, p.	St-Jean-Port-Joli-St-Pamphile-St-Camille.	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 12,400'— Widening, 12,400'
St-Fabien-de-Panet, p.	St-Jean-Port-Joli-St-Pamphile-St-Camille.	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 16,700'— Widening, 16,700'
Talon, c.	St-Jean-Port-Joli-St-Pamphile-St-Camille.	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 13,000'— Widening, 13,000'
Ste-Lucie-de-Beauregard.	St-Jean-Port-Joli-St-Pamphile-St-Camille.	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 5,400'— Widening, 5,400'
N.-D.-du-Rosaire, p.	Route du Rosaire.	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 17,500'— Widening, 17,500'
MONTMORENCY			
St-Laurent, I. O.	Chemin Principal.	Courbe prononcée et chemin étroit — Sharp curve and narrow road.	Redressement et élargissement, 400' — Straightening and widening, 400'
Ste-Brigitte-de-Laval, p. .	Chemin Principal.	Courbe prononcée et chemin étroit — Sharp curve and narrow road.	Redressement et élargissement, 5280' — Straightening and widening, 5280'
L'Ange-Gardien.	Québec-Chicoutimi-tour du Lac St-Jean-Québec.	Courbe masquée — Blind curve.	Elargissement, 400'—Widening, 400'
St-Joachim.	Québec-Chicoutimi-tour du Lac St-Jean-Québec (côte de la Miche)..	Courbe masquée et chemin étroit—Blind curve and narrow road	Elargissement, 1200'—Widening, 1200'
St-Tite-des-Caps, p.	Québec-Chicoutimi-tour du Lac St-Jean-Québec.	Courbe masquée — Blind curve.	Elargissement, 250'—Widening, 250'
St-Tite-des-Caps, p.	Québec-Chicoutimi-tour du Lac St-Jean-Québec.	Courbe prononcée — Sharp curve.	Elargissement, 150'—Widening, 150'



SHERBROOKE-DERBY LINE

Le pavage en béton de ciment est construit suivant les méthodes les plus modernes. 1. Machine à laver le sable; 2. Installation pour proportionner les matériaux; 3. Machine à finir; 4. Le pavage terminé (les accotements restent à faire)

The cement concrete pavement is laid according the most up to date methods. 1. Machine for washing sand; 2. Proportioning plant for materials; 3. Finishing machine; 4. The complete pavement (shoulders yet to dress)

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
NAPIERVILLE			
St-Rémi, p.....	Chemin Rivière Nord-Est.....	2 angles de 90o—2 angles 90o	Redressement; longueur ac- tuelle, 850'; longueur élimi- née, 1338' — Straightening; actual length, 850'; length eliminated, 1338'
NICOLET			
St-Pierre.....	St-Pierre-Black-Lake..... Intersection route Black-Lake-St- Pierre-les-Becquets et route Lévis- Fort Covington.	Angle aigu—Sharp angle....	Courbe 130' rayon; longueur 236'—Curve, radius 130'; length 236'
Ste-Angèle-de-Laval.....	Lévis-St-Lambert.....	Déplacement d'une grange masquant la vue.....	Barn removed to improve vi- sibility
Laval village.....	Lévis-St-Lambert.....	Angle droit masqué—Right and blind angle.....	House removed and long ra- dius curve built
St-Grégoire.....	Trois-Rivières-Woburn.....	4 petites courbes dangereuses —4 small dangerous curves	2—2280' radius curves and in- termediate curve 300'; 2— 1910' radius curves and in- termediate curve 600'
St-Léonard.....	Rougemont-St-Hyacinthe-Drum- mondville—Trois-Rivières.....	Courbe 150' longueur—Curve 150'.....	Courbe 1910' rayon; longueur 607';—Radius curve 1910' Length 607'
St-Joseph-de-Blandford..	Black Lake-St-Pierre-les-Becquets..	Elargissement et 2 mauvai- ses courbes—Widening and 2 bad curves.....	Elargissement sur une lon- gueur de 8040' et 2 courbes de 955' de rayon rempla- çant les 2 mauvaises cour- bes—Widening on a length of 8040'; 2 curves, radius 955' replacing 2 bad curves

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

NICOLET (suite—con.)

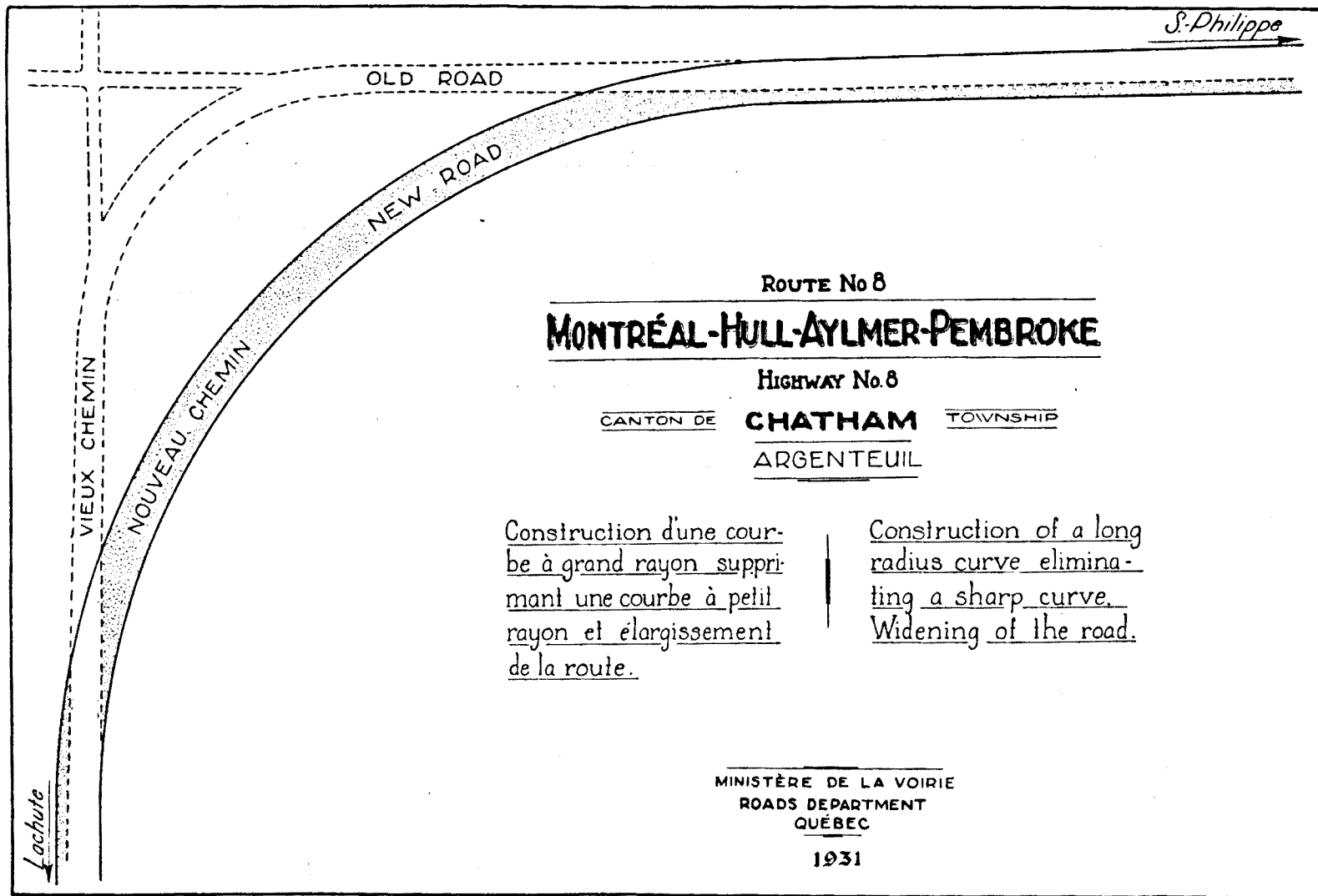
Nicolet, v.....	Lévis-Fort-Covington.....	Entrée du pont sur la rivière Nicolet—Approaches of the bridge on Nicolet River. . .	Amélioration de courbes de chaque côté du pont—Im- provement of curves on each side of the bridge
-----------------	---------------------------	--	--

PAPINEAU

Buckingham, c.....	Buckingham-Mont-Laurier.....		Elargissement et redressement, 3.1 milles—Widening and straightening, 3.1 miles
Portland-Est.....	Buckingham-Mont-Laurier.....		Elargissement et redresse- ment, 3.7 milles—Widen- ing and straightening, 3.7 miles

PONTIAC

Onslow-Sud.....	Montréal-Hull-Aylmer-Pembroke.....	Chemin étroit; courbes dan- gereuses—Narrow road;— dangerous curves.....	Redressement et élargisse- ment, 5.60 milles—Straightening and widening, 5.60 miles
Bristol.....	Montréal-Hull-Aylmer-Pembroke.....	3 courbes à angle droit—3 right angle curves.....	Remplacées par 3 courbes, 500' de rayon—Replaced by 3 radius curve, 500'
Litchfield.....	Montréal-Hull-Aylmer-Pembroke.....	Chemin étroit et mauvaises courbes—Narrow road and bad curves.....	Elargissement de courbes, 0.50 M.—Widening of curves, 0.50 M.
Fort-Coulonge.....	Montréal-Hull-Aylmer-Pembroke.....	Pavage étroit dans le village— Narrow pavement in the village.....	Elargissement du pavage, 0.94 M.—Widening of pavement 0.94 M.



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

PONTIAC (suite—con.)

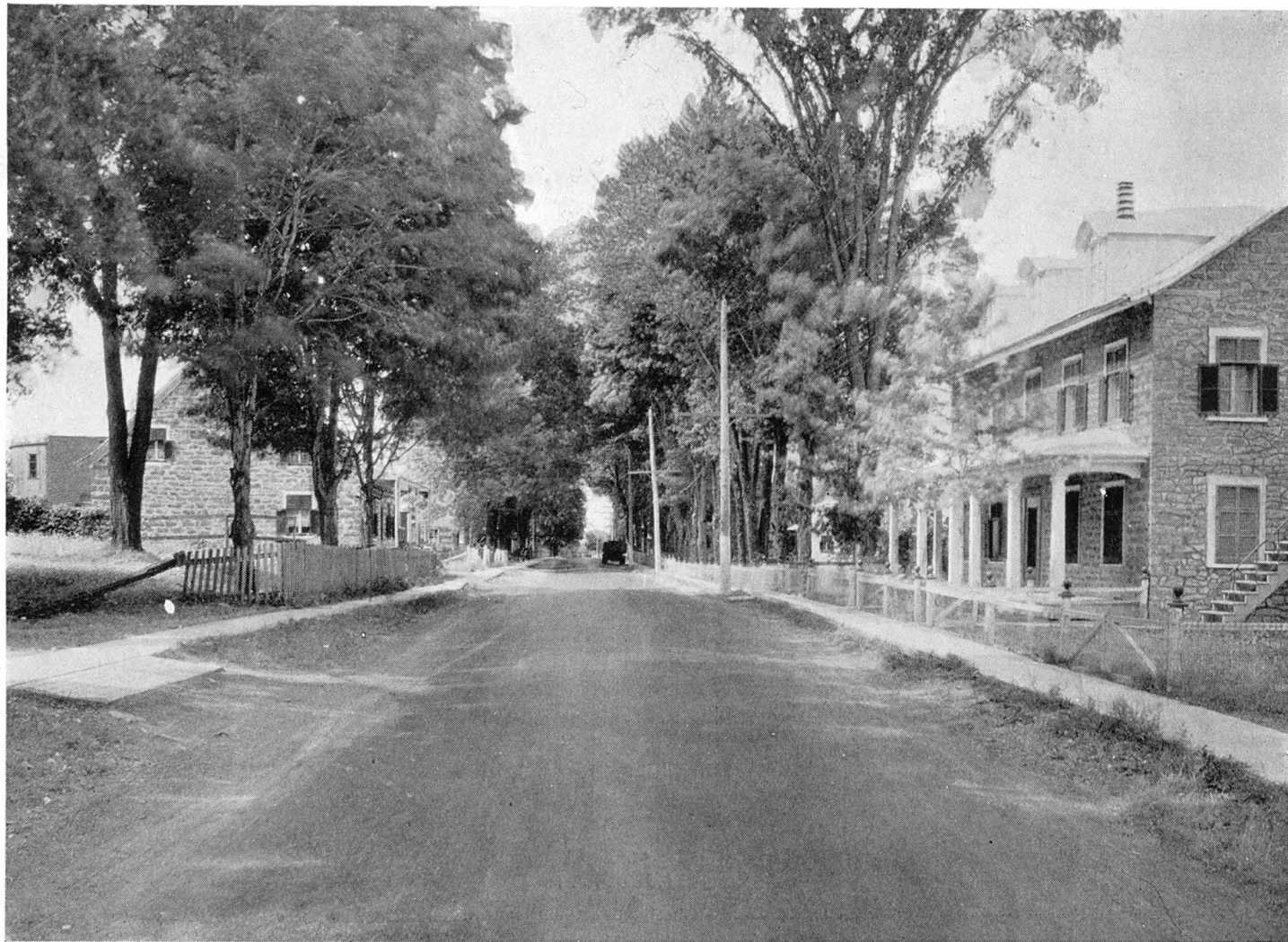
Waltham & Bryson.....	Montréal-Hull-Aylmer-Pembroke.....	Courbe étroite et dangereuse —Narrow and dangerous curve.....	Redressement et élargisse- de courbe, 200'—Straight- ening and widening of curve 200'
-----------------------	------------------------------------	---	--

PORTNEUF

Cap-Santé, p.	Edmundston-Rivière-du-Loup- Québec-Montréal-Toronto.....	Courbe masquée — Blind cur- ve.....	Redressement, défrichement et élargissement, 0.10— Straightening, clearing and widening, 0.10 m.
Cap-Santé, p.	Ch. du Bois de l'Ail.....	Chemin étroit et bombé— Narrow and high crowned road.....	Correction de bombement, élargissement, 1 m.—Cor- rection of crown, widening, 1 m.
Cap-Santé, p.	Edmundston-Rivière-du-Loup- Québec-Montréal-Toronto.....	Chemin étroit et fossés pro- fonds—Narrow road and deep ditches.....	Remplissage de fossés et élar- gissement, 2.00 m.—Filling in of ditches and widening, 2.00 m.
Deschambault, p.	Edmundston-Rivière-du-Loup- Québec-Montréal-Toronto.....	Chemin étroit et fossés pro- fonds—Narrow road and deep ditches.....	Remplissage de fossés et élar- gissement, 1.25 m.—Filling in of ditches and widening, 1.25 m.
Deschambault, p.	Route Arcand.....	Chemin étroit et fossés pro- fonds—Narrow road and deep ditches.....	Remplissage de fossés et élar- gissement, 0.50 m.—Filling in the ditches and widening, 0.50 m.

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
PORTNEUF (suite—con.)			
Donnacona, v.....	Edmundston-Rivière-du-Loup- Québec-Montréal-Toronto.....	Fossés profonds—Too deep ditches.....	Drains, remplissage de fossés, élargissement, 0.15 m.— Drainage, filling in of dit- ches, widening, 0.15 m.
Grondines, p.....	Edmundston-Rivière-du-Loup- Québec-Montréal-Toronto	Fossés profonds, chemin tor- tueux—Too deep ditches, crooked road.....	Remplissage de fossés, élargis- sement, redressement, 1.50 m.—Filling in of ditches, widening, straightening, 1.50 m.
Grondines, p.....	Route de la Station.....	Chemin étroit—Narrow road.	Remplissage de fossés, redres- sement, élargissement, 2.00 m.—Filling in of ditches, straightening, widening,— 2.00 m.
Pointe-aux-Trembles, p..	Route Bernard.....	Chemin étroit et tortueux— Narrow and crooked road.	Elargissement et redresse- ment, 1.00 m.—Widening and straightening, 1.00 m.
Pont-Rouge, v.....	Chemin Capsa.....	Chemin étroit et tortueux— Narrow and crooked road.	Elargissement et redressement 1.00 m.—Widening and straightening, 1.00 m.
Portneuf, p.....	Chemin St-Charles.....	Chemin étroit et tortueux— —Narrow and crooked road	Elargissement et redressement 1.50 m.—Widening and straightening, 1.50 m.
Portneuf, p.....	Bois Mou-Chapelle.....	Chemin étroit et tortueux— Narrow and crooked road.	Elargissement et redressement 2.00.—Widen and straight- ening, 2.00 m.

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
PORTNEUF (suite—con.)			
St-Alban, p.....	Falardeau-Savard.....	Chemin étroit et fossés pro- fonds—Narrow road and too deep ditches.....	Remplissage de fossés et élar- gissement, 0.50 m.—Filling in of ditches and widening, 0.50 m.
St-Alban, p.....	Bertrand-Genest.....	Chemin étroit et fossés pro- fonds—Narrow road and too deep ditches.....	Remplissage de fossés et élar- gissement, 2.25 m.—Filling of ditches and widening, 2.25 m.
St-Augustin, p.....	Lac St-Joseph.....	Chemin étroit et fossés pro- fonds—Narrow road and too deep ditches.....	Remplissage de fossés et élar- gissement, 1.00 m.—Filling in of ditches and widening, 1.00 m.
St-Basile, p.....	Ch. bois de l'Ail.....	Chemin étroit et fossés pro- fonds—Narrow road and too deep ditches.....	Remplissage de fossés et élar- gissement, 0.50 m.—Filling in of ditches and widening, 0.50 m.
St-Basile, p.....	St-Joseph.....	Chemin étroit et fossés pro- fonds—Narrow road and too deep ditches.....	Remplissage de fossés et élar- gissement, 0.05 m.—Filling in of ditches and widen- ing, 0.05 m.
St-Basile, p.....	Route Ste-Angélique.....	Chemin étroit et fossés pro- fonds—Narrow road and too deep ditches.....	Remplissage de fossés et élar- gissement, 0.50 m.—Filling in of ditches and widen- ing, 0.50 m.
St-Basile, p.....	Rang Ste-Anne—Ste. Anne range.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 0.50 m.—Wi- dening, 0.50 m.
St-Basile, p.....	Rang St-Georges.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 0.50 m.—Wi- dening, 0.50 m.



MONTREAL-HULL

St-Martin

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
PORTNEUF (suite—con.)			
St-Basile, p.....	Rang St-Jacques.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, remplissage de fossés, 0.50 m.—Widening, filling in of ditches, 0.50 m.
St-Casimir, p.....	Ch. nord de la Rivière Ste-Anne.....	Chemin étroit et fossés profonds—Narrow road and too deep ditches.....	Elargissement et remplissage des fossés, 0.25 m.—Widening and filling in of ditches, 0.25 m.
St-Casimir, v.....	Chemin Principal—Main road.....	Chemin trop bombé — Too high-crowned road.....	Pavage BB, correction de bombement, 0.50 m.—BB pavement, correction of crown, 0.50 m.
St-Casimir, v.....	Route St-Ubalde.....	Chemin trop bombé — Too high-crowned road.....	Pavage BB, correction de bombement, 0.25 m. — BB pavement, correction of crown 0.25 m.
St-Casimir Est, c.....	Ch. sud Rivière Ste-Anne.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 0.25 m.—Widening, 0.25 mile
Ste-Catherine, p.....	St-Augustin-Lac St-Joseph.....	Fossés profonds et chemin étroit—Too deep ditches and narrow road.....	Elargissement, redressement, remplissage de fossés, 2.00 m.—Widening and straightening, filling in of ditches, 2.00 m.
St-Jean-Baptiste.....	Edmundston-Rivière-du-Loup-	Chemin étroit et fossés profonds.....	Drain, élargissement, remplissage de fossés, 0.15 m.—Draining, widening and filling in of ditches, 0.15 m.
Ste-Jeanne-de-Neuville...	Grand Capsa.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 2.00 m.—Widening, 2.00 m.

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
PORTNEUF (Suite—con.)			
Ste-Jeanne-de-Neuville, p Fossambault.		Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement et recharge- ment, 2.50 m.—Widening and new course of gravel, 2.50 m.
Sre-Jeanne-de-Neuville, p Rang de l'Enfant-Jésus—L'Enfant Jesus range.		Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement et recharge- ment, 1.00 m. — Widening and new course of grave, 1.00 m.
St-Léonard, p.	Ch. du lac Simon—Lac Simon road. . .	Chemin étroit et tortueux— Narrow and crooked road.	Elargissement et redresse- ment, 0.50 m.—Widening and straightening, 0.50 m.
St-Raymond, p.	Rte du Pont Noir.	Chemin étroit et tortueux— Narrow and crooked road.	Elargissement, redressement et rechargement, 1.50 m.— Widening, straightening & a new course of gravel, 1.50 m.
St-Raymond, p.	Ch. nord de la riv. Ste-Anne.	Chemin étroit et tortueux— Narrow and crooked road.	Elargissement et redresse- ment, 1.25 m.—Widen- ing and straightening, 1.25 m.
St-Raymond, v.	Rue St-Pierre—St. Pierre Street.	Chemin trop bombé — Too high-crowned road.	Pavage BB et correction de bombement, 0.25 m. — BB pavement and correction o- the crown, 0.25 m.
St-Raymond, v.	Rue St-Joseph—St-Joseph street.	Chemin trop bombé — Too high-crowned road.	Pavage BB et correction de bombement, 0.25 m. — BB pavement and correction o- the crown, 0.25 m.

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
PORTNEUF (Suite—con.)			
St-Thuribe, p.	Ch. sud de la Riv. Blanche.	Chemin étroit et fossés profonds—Narrow road and too deep ditches.	Remplissage de fossés et élargissement, 0.50 m.—Filling in of ditches and widening, 0.50 m.
St-Ubalde, p.	Rang Ste-Anne—Ste. Anne range.	Chemin étroit et tortueux—Narrow and crooked road.	Elargissement et redressement, 1.00 m.—Widening and straightening, 1.00 m.
St-Ubalde, p.	Rang St-Achille—St-Achille range.	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, redressement, remplissage, 1.25 m.—Widening, straightening, filling in, 1.25 m.
QUÉBEC			
Beauport, p.	St-Jean-Baptiste-Laval.	Chemin étroit et tortueux—Narrow and crooked road.	Elargissement, redressement, défrichement, 4 m.—Widening, straightening, clearing, 4 m.
Beauport, ville (town) ...	Québec-Chicoutimi-tour du Lac St-Jean-Québec.	Chemin étroit, pavage BB, 16', côte—Narrow road, BB pavement, 16', Hill.	Elargissement pavage BB, 10'—Widening pavement BB, 10'
Charlesbourg, v.	Québec-Chicoutimi-tour du lac St-Jean-Québec.	Chemin étroit et fossés profonds—Narrow road and too deep ditches.	Drainage de fossés, élargissement, 1.00 m.—Drainage of ditches, widening, 1.00 m.
St-Louis-de-Courville, ville (town)	Rue Vachon—Vachon St.	Chemin étroit et trop bombé—Narrow and too high-crowned road.	Elargissement et correction de bombement, 0.12 m.—Widening and correction of crown, 0.12 m.

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
QUÉBEC (suite—con.)			
Giffard, v.....	Bourg-Royal.....	Fossé profond, chemin étroit —Too deep ditches, narrow road.....	Drainage, remplissage de fos- sés, élargissement, correc- tion de courbes, 0.40 m.— Drainage, filling in of dit- ches, widening, correction of curves, 0.40 m.
Ancienne Lorette, p.....	Rang Bélair—Belair range.....	Chemin trop bombé— Too high-crowned road.....	Correction de bombement 1.00 m.— Correction of crown, 1.00 m.
L'Ancienne-Lorette, p....	Route Promenade.....	Chemin étroit et courbe mas- quée—Narrow road and blind curve.....	Elargissement, crib, etc., 0.25 m.—Widening, crib work, etc., 0.25 m.
L'Ancienne-Lorette, p....	Edmundston-Rivière-du-Loup- Québec-Montréal-Toronto.....	Courbe masquée—Blind cur- ve.....	Elargissement, redressement, 0.25 m.—Widening, straight- tening, 0.25 m.
Loretteville, v.....	Rue Principale—Main Street.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement du pavage BB 0.40 m.—Widening of pave- ment BB, 0.40 m.
Loretteville, v.....	Route Pincourt.....	Chemin étroit et croche—Nar- row and crooked road.....	Elargissement et redresse- ment, 0.25 m.—Widening and straightening, 0.25 m.
Loretteville, v.....	Grand Désert.....	Chemin étroit et croche— Narrow and crooked road.	Elargissement et redresse- ment, 0.25 m.—Widening and straightening, 0.25 m.
Montmorency, v.....	Avenue Ruelle.....	Chemin trop bombé et fossés profonds—Too high crown- ed road and too deep dit- ches.....	Drainage des fossés, correc- tion de bombement, élar- gissement, 0.50 m.—Drain- age of ditches, correction of the crown, widening, 0.50 m.

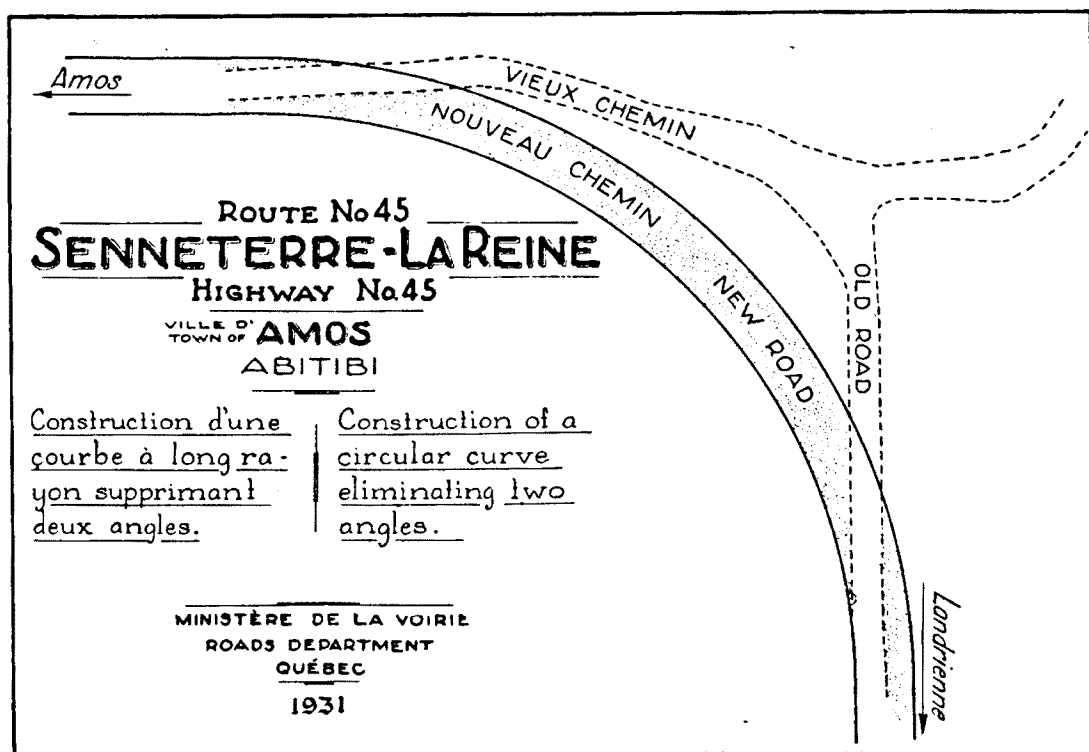
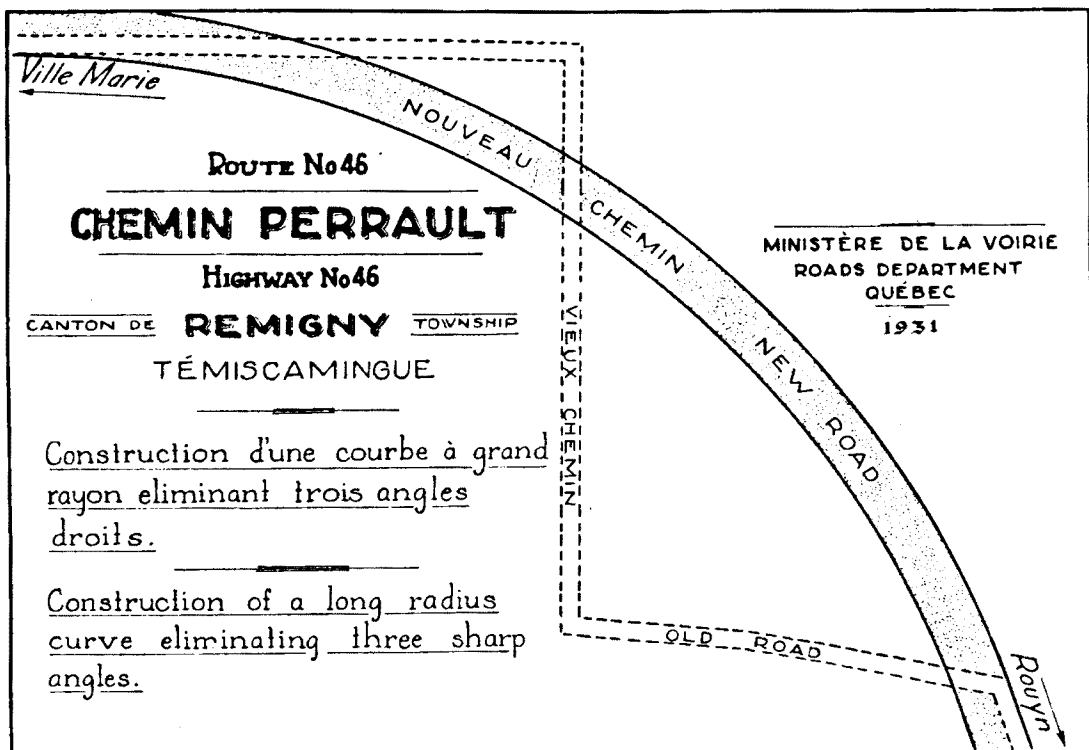
MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN — NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature de l'endroit avant l'amélioration — Nature of the road before improvement	Nature de l'amélioration — Nature of the improvement
QUÉBEC(suite—con.)			
N.-D.-des-Laurentides, p.	Québec, Chicoutimi-tour du Lac St-Jean-Québec.....	Courbes masquées, chemin é- troit—Blind curves, nar- row road.....	Correction de courbes, rem- plissage des fossés, élargis- sement, 2.50 m.—Correction of curves, filling in of dit- ches, widening, 2.50 m.
N.-D.-des-Laurentides, p.	Ch. du lac St-Charles & Trav. de l'Eglise.....	Chemin étroit—Narrow road.	Remplissage de fossés et élar- gissement, 2 m.—Filling in of ditches and widening, 2 m.
Québec Ouest, v.....	Ch. St-Charles nord.....	Chemin croche et étroit— Narrow and crooked road.	Elargissement et redresse- ment, 0.25 m.—Widening and straightening, 0.25 m.
Sillery, p.....	Montréal-Sherbrooke-Thetford Mines Québec.....	Angle prononcé—Sharp angle	Courbe, rayon 500'—Curve, radius 500'
Sillery, p.....	Route de l'Eglise.....	Chemin étroit et côte—Nar- row road and hill.....	Elargissements, 0.25 m.—Wi- denings, 0.25 m.
Stoneham, c.....	Québec-Chicoutimi-tour du lac St-Jean-Québec.....	Chemin étroit et croche— Narrow and crooked road.	Redressement et défriche- ment, 1.00 m.—Straighten- ing and clearing, 1.00 m.
St-Ambroise, p.....	Rang St-Claude—St. Claude range...	Chemin étroit, fossés profonds —Narrow road, too deep ditches.....	Elargissement, remplissage de fossés, 1.00 m.—Widening, filling in of ditches, 1.00 m.
St-Ambroise, p.....	Rang Ste-Geneviève—Ste-Geneviève range.....	Chemin étroit, fossés profonds —Narrow road, too deep ditches.....	Elargissement, remplissage de fossés, 0.25 m.—Widening, filling in of ditches, 0.25 m,

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
QUÉBEC (Suite—con.)			
St-Dunstan-du-Lac-Beauport, p.	Chemin Principal—Main road.	Chemin étroit et croché— Narrow and crooked road.	Elargissement, remplissage de fossés et redressement, 1.00 m.—Widening, filling in of ditches, straightening, 1.00 m.
St-Félix-de-Cap-Rouge, p.	Chemin du Calvaire—Roadside Cross road.	Chemin étroit et croché— Narrow and crooked road.	Elargissement et redressement, déblai, 0.25 m.—Widening, straightening, clearing, 0.25 m.
Valcartier Est, p.	Chemin Principal—Main road.	Chemin étroit et croché— Narrow and crooked road.	Elargissement et redressement, 2.00 m.—Widening and straightening, 2.00 m.
St-Gabriel O, p.	Chemin Rivière aux Pins—Rivière aux Pins road.	Chemin étroit, courbe—Narrow road, curve.	Elargissement, redressement, déblai, 2.00 m.—Widening, straightening, clearing 2.00 m.
St-Gérard-Magella, p.	Ch. 14 et 40 arpents—14 & 40 acres road.	Chemin étroit et tortueux— Narrow and crooked road.	Elargissement, remplissage de fossés et redressement, 1.70 m.—Widening, filling in of ditches and straightening, 1.70 m.
St-Gérard-Magella, p.	Chemin Val St-Michel—Val St- Miche road.	Chemin étroit et tortueux— Narrow and crooked road.	Elargissement, remplissage de fossés et redressement, 1.25 m.—Widening, filling in of ditches and straightening, 1.25 m.



MONTREAL-HULL

St-Eustache



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

QUÉBEC (Suite—con.)

St-Gérard-Magella, p. . . .	Route Neuve.	Chemin étroit et tortueux— Narrow and crooked road.	Elargissement, remplissage de fossés et redressement, 0.75 m.—Widening, filling in of ditches and straightening, 0.75 m.
-----------------------------	----------------------	--	--

RIMOUSKI

N.-D.-du-Sacré-Cœur,	Rivière-du-Loup-Ste-Flavie.	Courbe prononcée, 950'— Sharp curve, 950'	Redressement et déplacement de bâtisse, long. 800'— Straightening and building removed, lgt. 800'
Ste-Cécile-du-Bic, p.	Rivière-du-Loup-Ste-Flavie.	Courbe prononcée, 690'— Sharp curve, 690'	Redressement et défrichement 600'—Straightening and clearing, 600'

ROUVILLE

N.-D.-de-Bonsecours.	Montréal-Sherbrooke.	Accotements étroits et dan- gereux—Narrow and dan- gerous shoulders.	Elargissement et amélioration des courbes—Widening and improvement of curves
Ste-Marie-de-Monnoir.	Montréal-Sherbrooke.	Courbes brusques, fossés pro- fonds—Sharp curves and too deep ditches.	Courbes à grands rayons— Long radius curves
St-Michel-de-Rougemont.	Montréal-Sherbrooke.	Courbes brusques, fossés pro- fonds — Sharp curves, too deep ditches.	Courbes à grands rayons— Long radius curves

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
ROUVILLE—(suite—con.)			
St-Paul-d'Abbotsford . . .	Montréal-Sherbrooke	Courbes brusques, fossés profonds — Sharp curves, too deep ditches.	Courbes à grands rayons—Long radius curves
L'Ange-Gardien	Abottsford à Farnham—Abbotsford to Farnham	2 coins à angles droits — 2 right angles	2 courbes renversées à grands rayons — 2 reversed long radius curves
SHEFFORD			
Granby, c	Cowansville-Granby	Chemin étroit, 20', inondé en temps de pluie—Narrow road, 20', washed-out when raining	Elargissement à 22', et relever sur longueur de $\frac{1}{4}$ mille — Widening to 22', and raising on $\frac{1}{4}$ mile long
Ste-Pudentienne, p	Granby-Drummondville	Chemin étroit, 18' à 20', mauvaise courbe et profil—Narrow road, 18' to 20', bad curve and profile	Elargie à 28', correction de 5 courbes et profil, $\frac{3}{4}$ mille—Widening to 28', correction of 5 curves and profile, $\frac{3}{4}$ mile.
Roxton Falls, c	Ch. du 10è et 11è rang—10th. and 11th. range road	Angle, chemin étroit, 18'—Angle, narrow road, 18' . . .	Courbe 409' rayon, élargir à 28' et correction du profil, 560'—Curve, radius 409', widening to 28' and correction of alignment
St-Alphonse-de-Granby, p	Chemin du 3è rang—3rd. range road .	Chemin étroit, 16'—Narrow road	Elargir à 22', longueur améliorée, 1500'—Widening to 22', improved length, 1500'

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

SHEFFORD (suite—con.)

Ste-Anne-de-Stukeley, p..	Waterloo-Richmond.....	Chemin étroit et sinueux, 18' —Narrow and winding road 18'.....	Elargir à 28' et redressement de 2 courbes—Widening to 28' and straightening of 2 curves
Granby, c.....	Montréal-Sherbrooke.....	Chemin étroit, 22'—Narrow road, 22'.....	Elargissement, 30' et 66' entre les clôtures, long. améliorée 2 m—Widening, 30' and 66' between fences, im- proved length, 2 milles.
Granby, c.....	Granby-Drummondville.....	Angle—Angle.....	Remplacer par courbe, rayon 500', long. 1000'—Replaced by curve, radius 500', total by curve, radius 500', total length 1000'
Ely sud, c.....	Waterloo-Richmond.....	Chemin étroit, 18' à 20', mau- vaise courbe—Narrow road, 18' to 20', bad curves.....	Elargir à 28' et redresser une courbe de 382' rayon, long. améliorée $\frac{1}{4}$ mille—Widen- ing to 28' and straighten- ing of a curve, radius 382', improved length $\frac{1}{4}$ mile.

SHERBROOKE

Ascot, c.....	Sherbrooke-Norton Mills.....	Courbe prononcée—Sharp curve.....	Elargissement de la route, 3000'—Widening of the road 3000'
---------------	------------------------------	--------------------------------------	---



BERTHIER-JOLIETTE-LACHUTE

St-Canut

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
STANSTEAD			
Ste-Catherine-de-Hatley	Magog-Coaticook.....	Courbes prononcées — Sharp curves.....	Elargissement de la route, 10,- 560'—Widening of the high- way, 10,560'
Magog, c.....	Magog-Coaticook.....	Courbes prononcées — Sharp curves.....	Elargissement de la route, 24,- 818'—Widening of the high- way, 24,818'
Coaticook, ville (town)...	Sherbrooke-Norton Mills.....	Courbes prononcées — Sharp curves.....	Elargissement de la route, 1600' — Widening of the highway, 1600'
ST-HYACINTHE			
N.-D.-de-St-Hyacinthe...	Petit St-François.....	Angle droit dangereux—Dan- gerous right angle.....	Courbe de 102.3 de rayon— Curve, radius 102.3
ST-JEAN			
L'Acadie.....	Beauharnois-St-Jean.....	2 courbes prononcées — 2 sharp curves.....	Courbe, rayon 2291', longueur éliminée, 1025' — Curve, radius 2291', eliminated lgt. 1025'
St-Luc et l'Acadie.....	Montréal-Rouse's Point via St-Jean...	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Redressement actuel 995', lon- gueur éliminée, 1083'—Ac- tual straightening, 995', lgt. eliminated, 1083'
St-Luc.....	Montréal-Rouse's Point via St-Jean...	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Courbe, rayon 1495', redresse- ment actuel, 865', long. éli- minée 994'—Curve, radius 1495', straightening 865', length eliminated, 994'

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

ST-Maurice

Ste-Flore, p.....	Trois-Rivières-La Tuque	Courbe prononcée (B. Lafrenière)—Sharp curve (B. Lafrenière).....	Redressement sur 600' long. par 15' larg.—Straightening on 600' long by 15' side
Ste-Flore, p.....	Trois-Rivières-La Tuque.....	Courbe prononcée (Edm. Dupont).....	Redressement, 772' long. x 25' large—Straightening, 772' long x 25' wide
Trois-Rivières, p.....	Edmundston-Rivière-du-Loup-Québec-Montréal-Toronto.....	Chemin étroit, 20' — Narrow road, 20'.....	Remplissage de fossés, élargissement en gravier, long. 18,443' x 5' large—Filling in of ditches, widening with gravel, 18443' x 5' wide
Yamachiche, p.....	Edmundston-Rivière-du-Loup-Québec-Montréal-Toronto.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Amélioration de courbe, 150' long x 9' large—Curve improved, 150' long x 9' wide
St-Barnabé, p.....	Intersection ch. du 1er rang et chemin du village.....	Angle droit—Right angle. ...	Amélioration de courbe, long. 200' long x 45' large—Curve improved, 200' long x 45' wide
Yamachiche, p.....	Route Vide Poche.....	Angle droit—Right angle. ...	Amélioration de courbe, long. 515' x 12' large—Curve improved, 500' long x 12' wide
St-Elie, p.....	Ch. 4è rang—4th. range road.....	Chemin étroit, 22'—Narrow road, 22'.....	Elargissement, 14' sur 4300'—Widening, 14' x 4300'

TÉMISCAMINGUE

Beauchatel, c.....	Macamic-Rouyn-Témiscamingue (Chemin Perrault).....	Chemin étroit et courbé—Narrow and curved road.....	Elargissement à 50', redressement, 5280'—Widening, 50' Straightening, 5280'
--------------------	--	---	---

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
TÉMISCAMINGUE (Suite—con.)			
Rouyn, c.	Macamic-Rouyn-Témiscamingue. (Chemin Perrault).....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 50', 6336' de long—Widening, 50', 6336' long
Beauchatel.....	Macamic-Rouyn-Témiscamingue (Chemin Perrault).....	Courbe prononcée et cachée— Sharp and hidden curve...	Redressement et élargissement sur 700'—Straightening & widening on 700'
Beauchatel.....	Macamic-Rouyn-Témiscamingue (Chemin Perrault).....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement à 30', 2640' long—Widening to 30',— 2640' long
Monbeillard.....	Macamic-Rouyn-Témiscamingue (Chemin Perrault).....	Chemin sinueux, courbes ca- chées—Winding road, blind curves.....	Nivellement, remblais, redres- sement sur 1110', déblais— Levelling, fills, straighten- ing on 1110', clearing.
Monbeillard.....	Macamic-Rouyn-Témiscamingue (Chemin Perrault).....	4 courbes prononcées—4 sharp curves.....	Redressement sur une lon- gueur de 900'—Straighten- ing on a length of 900'
Monbeillard.....	Macamic-Rouyn-Témiscamingue (Chemin Perrault).....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement à 30', 17,434'— Straightening to 30', 17,434'
Désandrouin.....	Macamic-Rouyn-Témiscamingue (Chemin Perrault).....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement à 30', 15,840'— Widening, 30', 15,840'
Rémigny.....	Macamic-Rouyn-Témiscamingue (Chemin Perrault).....	Courbes cachées (8)—Blind curves.....	Redressement, 5700'—Strai- ghtening, 5700'
Rémigny.....	Macamic-Rouyn-Témiscamingue (Chemin Perrault).....	3 courbes prononcées—3 sharp curves.....	Redressement, 1400'— Straightening, 1400'
Guérin, c.	Macamic-Rouyn-Témiscamingue (Chemin Perrault).....	Angle droit caché—Blind right angle.....	Courbe de 528'—Curve, 528'

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

TÉMISCAMINGUE (suite—con.)

Guérin, c.....	Macamic-Rouyn-Témiscamingue (Chemin Perrault).....	Chemin étroit, 16'—Narrow road, 16'.....	Elargissement à 30', 4 milles de longueur, redressement de 6 courbes, minage, rem- blais—Widening to 30', 4 miles long, straightening of 6 curves, blasting, fills.
Guérin, v.....	Macamic-Rouyn-Témiscamingue (Chemin Perrault).....	Angle droit—Right angle....	Courbe penchée, rayon 50'— Inclined curve, radius 50'
Nédélec.....	Macamic-Rouyn-Témiscamingue (Chemin —errault).....	Chemin étroit, 20'—Narrow road, 20'.....	Elargissement à 66', 5280' est, 3648' ouest—Widening to 66', 5280' East, 3648' West
Guigues.....	Macamic-Rouyn-Témiscamingue (Chemin Perrault).....	Chemin onduleux — Winding road.....	Remblais, 5804' v. c. de terre —Fills, 5804 c. y. earth
Duhamel-Ouest.....	Macamic-Rouyn Témiscamingue (Chemin Perrault).....	Courbes cachées—Blind curve	Redressement et élargisse- ment, 1100'—Straigh ing and widening, 1100'

TÉMISCOUATA

Rivière-du-Loup, ville (town).....	Rivière-du-Loup-Ste-Flavie.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Courbe, rayon 600', long. 1500'—Curve, radius 600', length 1500'
Ste-Rose-du-Dégelé, p...	Edmundston-Québec.....	Plusieurs courbes prononcées —Many sharp curves.....	Courbe, rayon 1500', long. 3200'—Curve, radius 1500',

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
TERREBONNE			
St-Louis-de-Terrebonne.	Montée Gagnon.	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement à 50', 1.30 m. Widening to 50', 1.30 m. long.
Ste-Thérèse, p.	Montée Gagnon.	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement à 50' et nivel- lement de côté. Courbe, rayon 500'—Widening to 50' and levelling of hill. Curve, radius 500'
Ste-Thérèse, p.	Bas Ste-Thérèse.	Chemin étroit, 14'—Narrow road, 14'.	Elargissement à 18', 2.5 m.— Widening to 18', 2.5 m.
Ste-Thérèse, p.	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.	Chemin étroit, 16'—Narrow road.	Elargissement à 20', 1.5 m.— Widening to 20', 1.5 m.
Ste-Thérèse, v.	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.	Chemin étroit, 14'—Narrow road, 14'.	Elargissement à 16', 0.25 m.— Widening to 16', 0.25 m.
St-Sauveur, p.	Montée Riv. à Cimon.	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement à 24', 0.50 m.— Widening to 24', 0.50 m.
St-Sauveur, p.	Chemin de Front—Front road.	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement à 24', 0.44 m.— Widening to 24', 0.44 m.
Ste-Agathe, v.	Tour du lac—Around the Lake.	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement à 24', 2.00 m.— Widening to 24', 2.000 m.
Ste-Agathe, v.	Lachute-Ste-Agathe.	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement à 24', 1.00 m.— Widening to 24', 1.00 m.
Wolfe, c.	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement à 24', 2.00 m.— Widening to 24', 2.00 m.
Salaberry & Grandison.	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki Hull.	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement à 24', 2.5 m.— Widening to 24', 2.5 m.
Salaberry & Grandison	Lachute-St-Jovite.	Courbes masquées—Blind cur- ves.	Elargissement de courbes, 1000'—Widening of curves, 1000'

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

TERREBONNE (Suite—con.)

Salaberry & Grandison..	Lac Tremblant.....	Courbes masquées — Blind curves.....	Elargissement de courbes, 1000'—Widening of curves, 1000'
St-Jos.-de-Mt-Rolland, p.	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Courbe, rayon 500', 800' long — Curve, radius 500', 800' long
St-Louis-de-Terrebonne, Lachute-Charlemagne, via Oka.....		Chemin étroit, 12' — Narrow road 12'.....	Elargissement à 20', 0.5 m.— Widening to 20', 0.5 m.

VAUDREUIL

Ste-Jeanne-de-l'Ile-Perrot	Edmundston-Rivière-du-Loup- Québec-Montréal-Toronto.....	Courbe masquée et prononcée — Blind and sharp curve...	Elargissement de courbe, sur- élévation et défrichement, 450' long—Widening of cur- ve, raising and clearing, 450' long.
Ste-Jeanne-de-l'Ile-Perrot	Edmundston-Riv. du-Loup Québec-Montréal-Toronto.....	Courbe masquée et prononcée — Blind and sharp curve...	Elargissement et surélévation de la courbe, 315' long.— Widening and raising of curve, 315' long
Como-Est, v.....	Montréal-Ottawa via Pte Fortune....	Traverse à niveau Level cross- ing.....	Redressement, 450' long.— Straightening, 450' long
Ste-Madeleine-de-Rigaud, p.....	Rigaud-Côteau-du-Lac.....	Route étroite, accidentée et trop boisée—Narrow road in broken country.....	Elargissement, défrichement et nivellement sur 0.5 m.— Widening, clearing and le- velling on 0.5 m.



LACHUTE-ST.-JOVITE

Brownsburg



Le lac Mataban, sur le parcours de la route Berthier-St-Michel-des-Saints

Lake Mataban, on the Berthier-St. Michel des Saints Highway

Route No 1 **MONTREAL-SHERBROOKE-THETFORD-MINES-QUEBEC**

Highway No. 8

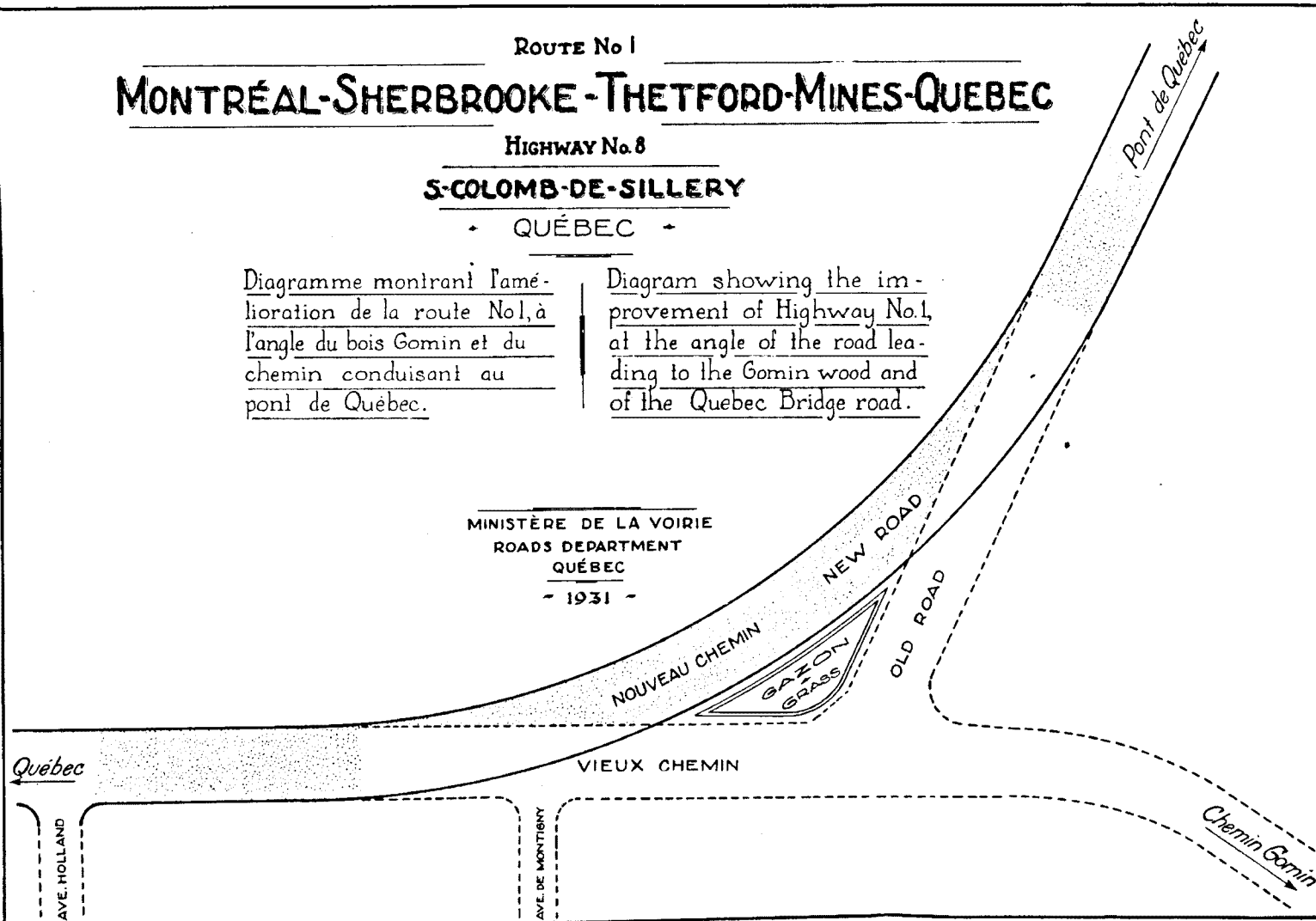
S-COLOMB-DE-SILLERY

• QUÉBEC •

Diagramme montrant l'amélioration de la route No 1, à l'angle du bois Gomin et du chemin conduisant au pont de Québec.

Diagram showing the improvement of Highway No. 1, at the angle of the road leading to the Gomin wood and of the Quebec Bridge road.

MINISTÈRE DE LA VOIRIE
ROADS DEPARTMENT
QUÉBEC
- 1931 -



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 (suite—con.)			
Como-Est, v.....	Montréal-Ottawa via Pte Fortune....	Chemin étroit, tortueux et bombé—Narrow, winding, and too high crowned road	Elargissement, redressement, relèvement des bords, surélévation des courbes sur 2.25 m.—Widening, straightening, raising of edges, superelevation of curves on 2.25 m.
St-Michel-de-Vaudreuil, v.....	Montréal-Ottawa via Pte Fortune....	Chemin étroit, tortueux et bombé—Narrow, winding, and too high crowned road	Elargissement, redressement, relèvement des bords, surélévation des courbes sur 1.00 m.—Widening, straightening, raising of edges, superelevation of curves to 1.00 m.
VERCHÈRES			
Contrecoeur, p.....	Lévis-Fort-Covington.....	Section de 4165' terminée par 2 angles droits—Section of 4165' ended by 2 right angles.....	Remplacé par section de 66' terminée par 2 courbes de 603' de rayon chacune. Long. totale: 3500'—Replaced by section of 66' ended by 2 curves, radius 603' each, total length: 3500'
Contrecoeur, v.....	Lévis-Fort Covington.....	Chemin étroit, 16', long. 3300'—Narrow road, 16', lgt: 3300'	Elargissement aux trottoirs, long. 3300'—Straightening to sidewalks, lgt.: 3300'

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

VAUDREUIL (Suite—con.)

Contrecoeur, v.....	Rue de la Station.....	Chemin étroit, 16'. Long. 1900' —Narrow road, 16'. Long. 1900'.....	Elargissement aux trottoirs, long. 1900'—Straightening to sidewalks, lgt 1900'
Verchères, v.....	Lévis-Fort Covington.....	Chemin étroit, 16'. Long. 1130' —Narrow road, 16'. Long. 1130'.....	Elargissement aux trottoirs, 1130'—Straightening to si- dewalks, 1130'
Varennnes, v.....	Lévis-Fort Covington.....	Chemin étroit, 16'. Long. 4705' —Narrow road 16'. Long. 4705'.....	Elargissement aux trottoirs, 4705'—Straightening to si- dewalks, 4705'

WOLFE

Marbleton, v.....	Montréal-Sherbrooke-Thetford Mines Québec.....	Courbes masquées—Blind cur- ves.....	Redressement sur 2,950'— Straightening on 2,950'
Stratford, c.....	Trois-Rivières-Woburn.....	Route très étroite et mauvais profil—Very narrow road and bad alignment.....	Elargissement sur 4,968'— Widening on 4,968'
Weedon, c.....	Trois-Rivières-Woburn.....	Courbes prononcées et mas- quées—Sharp and blind cur- ve.....	1 courbe, rayon 955.0', 1 cour- be, rayon 636.6'—1 curve, radius 955.0', 1 curve, ra- dius 636.6'

SOMMAIRE—SUMMARY

- 335 Angles droits, aigus, et courbes prononcées supprimés par des redressements ou par des courbes à long rayon.
Right and sharp angles, and sharp curves eliminated by straightening or by long radius curves.
- 41 Courbes ou tournants masqués où la visibilité a été améliorée par défrichement.
Blind curves or bad turns where the visibility was improved by clearing.
- 6 Côtes dangereuses améliorées.
Dangerous hills improved.
- 302 Chemins trop étroits élargis.
Narrow roads widened.
- 15 Chemins sujets à l'inondation, rehaussés.
Roads washed-out raised by stone fills.
- 11 Fossés remplacés par tuyaux, et allongements de ponts.
Ditches replaced by pipes, and lengthening of bridges.
- 7 Déplacements de bâtisses.
Buildings removed.
- 35 Améliorations de profils.
Improvement of profiles.
- 5 Nouveaux tracés.
New stretches.
- 5 Murs de soutènement.
Retaining walls.
- 10 Déblais et minage.
Clearing and blasting.
- 1 Escalier d'accès pour piétons.
Stair to bridge for pedestrians.

773

Ces diverses améliorations comportent une longueur totale de 353.17 milles

These various improvements form together a length of 353.17 miles

ROUTE No 6

BOULEVARD PERRON

HIGHWAY No. 6

CHANDLER

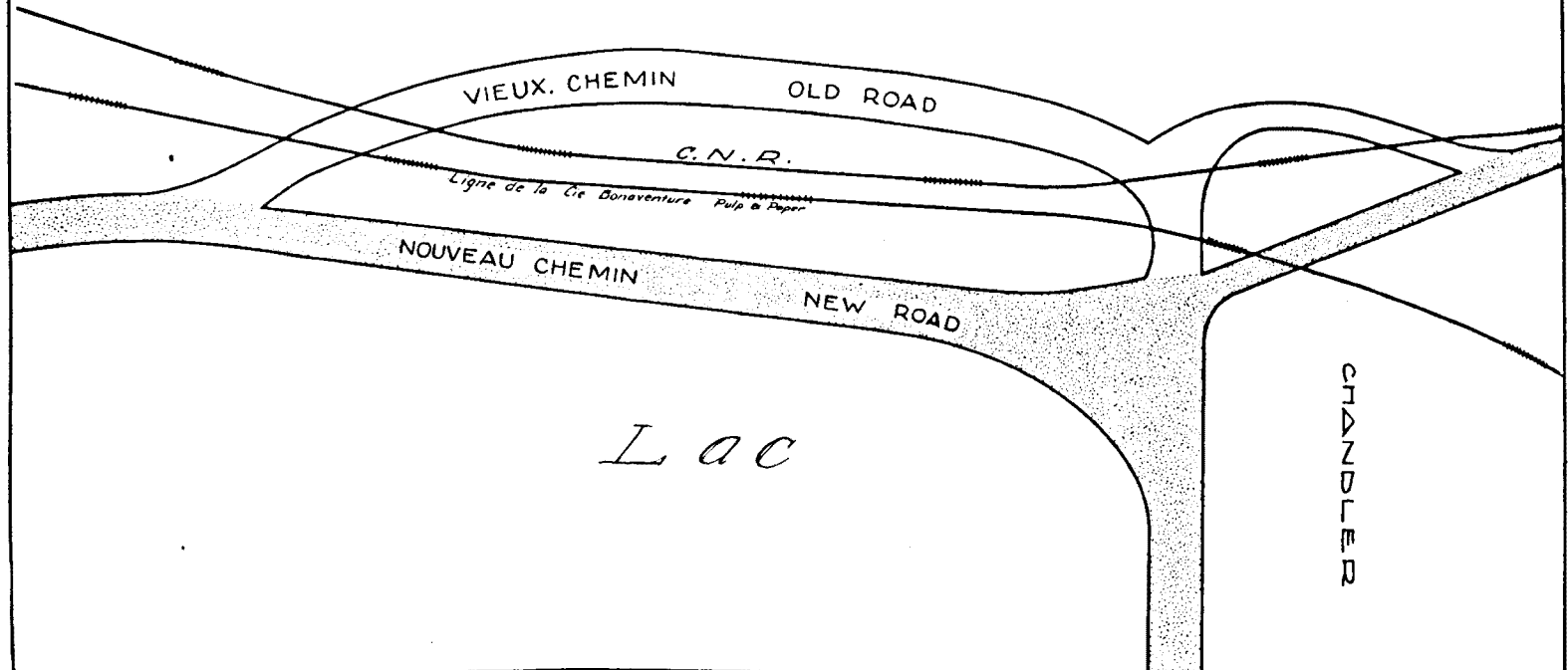
GASPÉ - SUD

Construction d'un nouveau chemin de 0.23 mille de longueur supprimant quatre passages à niveau dans une proportion de 98%.

Le vieux chemin ne servira qu'à la circulation locale.

Construction of a new road 0.23 mile long eliminating four level crossings to a percentage of 98%.

The old road will only be used by local traffic.



CHAPITRE IX

SUPPRESSION DES PASSAGES A NIVEAU DE CHEMINS DE FER

Liste des passages à niveau supprimés
en 1931.

CHAPTER IX

ELIMINATION OF RAILROAD LEVEL CROSSINGS

List giving the railroad level crossings
eliminated in 1931.

GASPÉ-SUD

Tour de la Gaspésie; Chandler

Suppression de quatre passages à
niveau sur la voie du C. N. R. Cette
suppression a été effectuée par suite
de la construction d'un nouveau che-
min d'une longueur de 1,242 pieds.
Circulation détournée de la voie: 98%.

Elimination of four level crossings
on the C. N. R. track. The above
elimination was secured by construct-
ing a new road of 1,242 feet long.
Traffic diverted from the crossing: 98%

Chemin de la Station; Chandler

Suppression totale de trois pas-
sages à niveau sur la voie du C. N. R.
par détournement du chemin sur une
longueur de 779 pieds.

Total elimination of three level
crossing on the C. N. R. by relocat-
ing the road on a length of 779 feet.

IBERVILLE-MISSISQUOI

Marieville-Cowansville; Ste-Brigide—Canton Farnham-Ouest

Suppression totale de deux passages
à niveau sur la voie du C. P. R. par
détournement de la route.

Total elimination of two level
crossings on the C. P. R. by relocat-
ing the road.

RIVIÈRE-DU-LOUP

Rivière-du-Loup-Ste-Flavie; Trois-Pistoles

Suppression totale d'un passage à
niveau sur la voie du C. N. R. par la
construction d'un passage en-dessous.

Total elimination of one level cross-
ing on the C. N. R. by the construct-
ion of a subway.

SHEFFORD

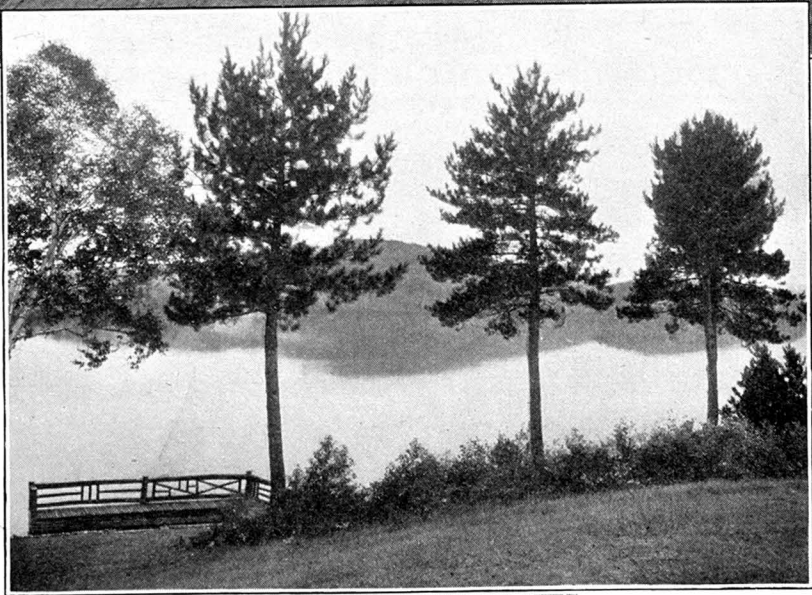
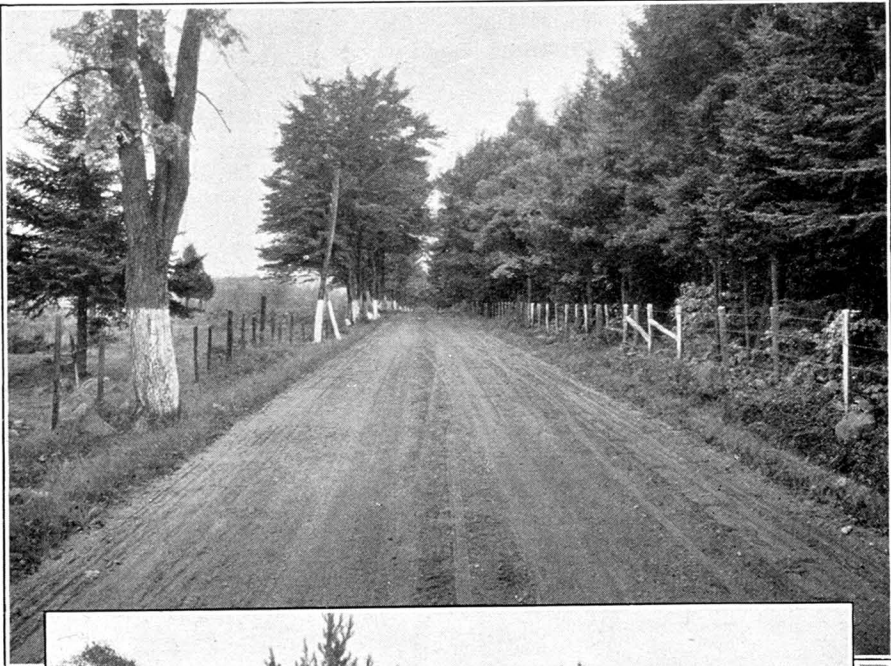
Waterloo-Roxton Falls; Roxton Falls Canton

Suppression totale de deux passa-
ges à niveau sur la voie du C. P. R.
par détournement du chemin.

Total elimination of two level
crossings on the C. P. R. by relocat-
ing the road.

Nombre total des passages à ni-
veau supprimés..... 12

Total number of level crossings
eliminated..... 12



1. Route Joliette-St-Côme conduisant au lac Rouge;
2. Le Lac Rouge

The Joliette-St.Côme Highway near Lake Rouge;
2. Lake Rouge

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 1931.

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 1931, under the direct control of the Roads Department.

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

The lengths are in miles

COMTÉ COUNTY	ROUTE et MUNICIPALITÉ HIGHWAY and MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction Under con- struction
1. MONTRÉAL-SHERBROOKE-THETFORD MINES-QUÉBEC				
COMPTON.....	East-Angus, ville, (t wn).. Westbury, c, (t).....	Gravier—Gravel Gravier—Gravel	0.46 1.24	
2. EDMUNDSTON-RIVIÈRE-DU-LOUP-QUÉBEC-MONTRÉAL-TORONTO				
CHAMPLAIN.....	Cap de Madeleine, ville, (town).....	Béton—Concrete	1.50	0.72
3. LÉVIS-FORT COVINGTON				
RICHELIEU.....	St-Joseph-de-Sorel, p.....	Gravier—Gravel	2.25	1.83
11. MONTRÉAL-MONT-LAURIER-MANIWAKI-HULL				
HULL.....	Hull-Ouest, c, (t).....	Gravier—Gravel	0.28	....
12. MONTRÉAL-ST-HYACINTHE-RICHMOND				
ST-HYACINTHE. .	Notre-Dame St-Hyacinthe.	Béton bitumineux Bitum. concrete	....	2.16
	Ste-Madeleine, p.....	Béton bitumineux Bitum. concrete	....	6.35
	Ste-Madeleine, v.....	Béton bitumineux Bitum. concrete	....	1.25

COMTÉ — COUNTY	ROUTE et MUNICIPALITÉ — HIGHWAY and MUNICIPALITY	Nature des travaux — Nature of the works	Longueur terminée — Length completed	En cons- truction — Under con- struction
15. QUÉBEC-CHICOUTIMI-TOUR DU LAC ST-JEAN-QUÉBEC				
CHICOUTIMI.....	St-Jean, c, (t).....	Gravier—Gravel	3.40	0.60
	Dumas, c, (t).....	Gravier—Gravel	3.50	0.80
	Grande Baie, p.....	Gravier—Gravel	....	1.71
	Grande-Baie, v.....	Gravier—Gravel	....	0.44
QUÉBEC.....	Parc National des Lau- rentides.....	Gravier—Gravel	10.00	3.00
MONTMORENCY...	Parc National des Lau- rentides.....	Gravier—Gravel	25.00	26.00
CHARLEVOIX.....	Parc National des Lau- rentides.....	Gravier—Gravel	7.00	2.00
CHICOUTIMI.....	Parc National des Lau- rentides.....	Gravier—Gravel	13.00	12.00
LAC ST-JEAN.....	Parc National des Lau- rentides.....	Gravier—Gravel	8.00	6.00
ROBERVAL.....	St-Jérôme, p.....	Gravier—Gravel	4.00	12.00

15A. ST-SIMÉON-TADOUSSAC-PORTNEUF

CHARLEVOIX.....	St-Siméon, v.....	Gravier—Gravel	0.61	....
	Callières, c, (t).....	Gravier—Gravel	7.00	3.73
SAGUENAY.....	Saguenay, c, (t).....	Gravier—Gravel	4.00	3.56
	Tadoussac, v.....	Gravier—Gravel	1.50	....
	Sacré-Cœur de Jésus, p....	Gravier—Gravel	6.00	4.50
	Les Bergeronnes, c, (t)....	Gravier—Gravel	1.50	1.50
	Les Escoumains.....	Gravier—Gravel	1.50	....
	St-Paul de Mille-Vache, c, (t).....	Gravier—Gravel	....	6.00
	Ste-Anne-de-Portneuf,c(t)	Gravier—Gravel	4.00	0.60

16. RICHMOND-YAMASKA

YAMASKA.....	St-Guillaume, p.....	Gravier—Gravel	3.79	....
DRUMMOND.....	St-Edmond, p.....	Gravier—Gravel	1.66	....

17. MONTRÉAL-OTTAWA (Via POINTE-FORTUNE)

VAUDREUIL.....	St-Michel de Vaudreuil, p	Béton bitumineux Bitum. concrete	....	9.98
	St-Lazare, p.....	Béton bitumineux Bitum. concrete	....	1.24
	Ste-Madeleine de Rigaud, p	Béton bitumineux Bitum. concrete	....	2.43

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
19. TROIS-RIVIÈRES-LA TUQUE				
LAVIOLETTE.....		Gravier—Gravel	20.00	20.00
21. SOREL-IBERVILLE-ST-JEAN				
IBERVILLE.....	St-Athanase, p.....	Gravier—Gravel	....	1.41
ROUVILLE.....	N.-Dame-du-Bon-Secours, p.....	Gravier—Gravel	0.16	1.26
27. EAST-ANGUS-BIRCHTON-BEECHER'S FALL				
COMPTON.....	St-Venant de Hereford, p..	Gravier—Gravel	1.00	1.25
30. LACHUTE-STE-AGATHE				
ARGENTEUIL....	Morin, c., (t).....	Gravier—Gravel	0.50	....
35. BUCKINGHAM-MONT-LAURIER				
PAPINEAU.....	Villeneuve, c, (t).....	Gravier—Gravel	8.00	3.20
	Bigelow, Black, c, (t).....	Gravier—Gravel	4.60	....
LABELLE.....	Wabasse, Dudley & Bou- thillier, c, (t).....	Gravier—Gravel	3.98	1.79
	Wabasse, Dudley & Bou- thilliers, P. N. E. c, (t)..	Gravier—Gravel	5.00	....
	Robertson & Pope, c, (t)..	Gravier—Gravel	1.39	....
46. CHEMIN PERRAULT (MACAMIC-ROUYN-TÉMISCAMINGUE)				
TÉMISCAMINGUE..	Mazenod, c, (t).....	Gravier—Gravel	....	11.00
	Dozois, c (t).....	Gravier—Gravel	....	5.50
47. ST-ROCH-CHAMBLY-ST-JEAN				
VERCHÈRES.....	St-Antoine sur Richelieu, p.	Gravier—Gravel	1.17	....
49. BLACK LAKE-ST-PIERRE-LES-BECQUETS				
NICOLET.....	St-Pierre-les-Becquets, p...	Gravier—Gravel	1.78	....
	Ste-Cécile de Lévrard, p...	Gravier—Gravel	0.58	....
	Ste-Sophie de Lévrard, p. .	Gravier—Gravel	6.26	....
	St-Joseph-de-Blandford, p.	Gravier—Gravel	3.27	....

SOMMAIRE PAR ROUTE

SUMMARY PER HIGHWAY

Longueur en milles	Length in miles	
	Longueur terminée	Longueur en construction
	Length completed	Length under construction
ROUTES — HIGHWAYS		
1. Montréal-Sherbrooke-Thetford-Mines-Québec...	1.70	....
2. Edmundston-Rivière-du-Loup-Québec-Montréal-Toronto.....	1.50	0.72
3. Lévis-Fort Covington.....	2.25	1.83
11. Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki-Hull.....	0.28	....
12. Montréal-St-Hyacinthe-Richmond.....	....	9.76
15. Québec-Chicoutimi-Tour du Lac St-Jean-Québec.	73.90	64.55
15A. St-Siméon-Tadoussac-Portneuf.....	26.11	19.89
16. Richmond-Yamaska.....	5.45	....
17. Montréal-Ottawa, via Pointe Fortune.....	....	13.65
19. Trois-Rivières-La Tuque.....	20.00	20.20
21. Sorel-Iberville-St-Jean.....	0.16	2.67
27. East Angus-Beecher Falls.....	1.00	1.25
30. Lachute-Ste-Angele.....	0.50	....
35. Masson-Buckingham-Mont-Laurier.....	22.97	4.99
46. Fabre-Témiscamingue.....	....	15.50
47. St-Roch-St-Jean.....	1.17	....
49. St-Pierre-Black Lake.....	11.89	....
TOTAL.....	168.88	154.81

SOMMAIRE PAR GENRE DE
PAVAGESUMMARY PER TYPE OF
PAVEMENT

Longueur en milles	Length in miles	
Gravier—Gravel....	167.38	130.68
Béton—Concrete.....	1.50	0.72
Béton bitumineux—Bituminous concrete.....	....	23.41
TOTAL.....	168.88	154.81
	{ milles miles	{ milles miles

CHAPITRE XI

CHAPTER XI

CONSTRUCTION DES CHEMINS MUNICIPAUX

CONSTRUCTION OF MUNICIPAL ROADS

Liste des travaux de construction exé-
cutés en 1931.

List of construction works done
in 1931.

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

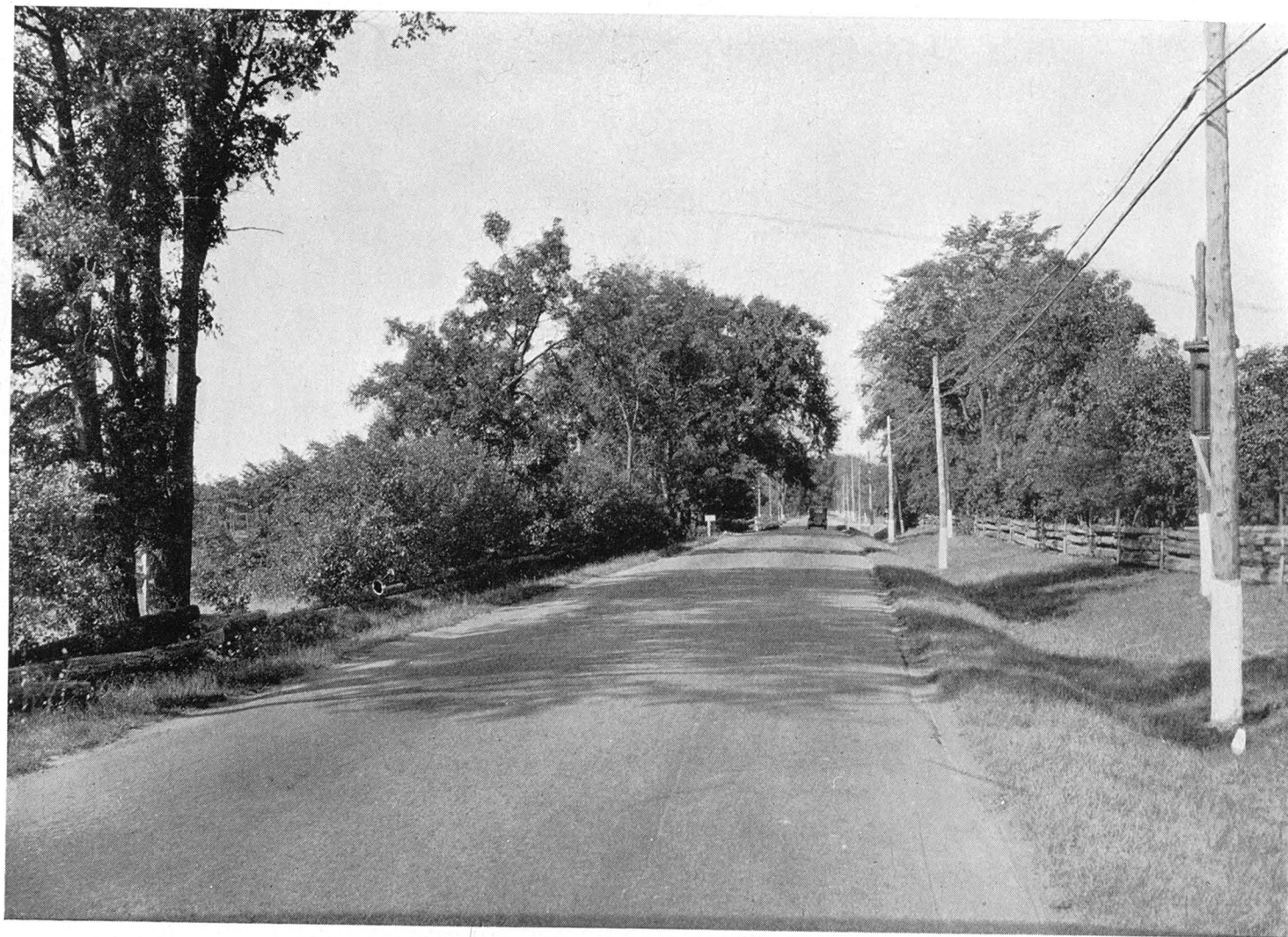
p = parish; v = village; t = townships.

Les longueurs sont en milles.

The lengths are in miles.

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction Under con- struction
ABITIBI.....	La Motte, c, (t).....	Gravier—Gravel	7.00	2.00
ARGENTEUIL.	Chatham, c, (t).....	Gravier—Gravel	7.26	....
	Grenville & Augmentation.	Gravier—Gravel	1.00	0.65
	Harrington, c, (t).....	Gravier—Gravel	1.00	4.55
	Howard, c, (t).....	Gravier—Gravel	1.00	0.96
	Montcalm, c, (t).....	Gravier—Gravel	4.00	2.45
	St-Jérusalem, p.....	Gravier—Gravel	1.00	....
ARTHABASKA.....	Chénier, p.....	Gravier—Gravel	....	2.00
	Chester Est, c, (t).....	Gravier—Gravel	....	2.05
	Chester Nord, c, (t).....	Gravier—Gravel	....	4.05
	Chester ouest, c, (t).....	Gravier—Gravel	1.09	1.05
	Stanford, c, (t).....	Gravier—Gravel	0.87	7.31
	St-Albert, p.....	Gravier—Gravel	....	5.00
	St-Christophe, p.....	Gravier—Gravel	....	4.05
	Ste-Clothilde-de-Horton, p,	Gravier—Gravel	....	3.05
	Ste-Elizabeth-de-Warwick			
	P.....	Gravier—Gravel	....	3.03
	St-Louis-de-Blanford, p. .	Gravier—Gravel	....	5.05
	St-Norbert, p.....	Gravier—Gravel	....	2.05
	St-Rémi-de-Tingwick, p...	Gravier—Gravel	....	1.75
	St-Rosaire, p.....	Gravier—Gravel	1.03	2.05
	Ste-Séraphine, p.....	Gravier—Gravel	....	1.08
	St-Valère de Bulstrode, p..	Gravier—Gravel	....	1.09
	Ste-Victoire, p.....	Gravier—Gravel	....	1.05
	Warwick, c, (t).....	Gravier—Gravel	1.00	0.90
	Arthabaska, v.....	Gravier—Gravel	....	0.50
	Daveluyville, v.....	Gravier—Gravel	....	0.25
	Tingwick.....	Gravier—Gravel	....	0.75
	Ste-Anne-du-Sault, p.....	Gravier—Gravel	....	2.05
	Maddington Falls, c, (t)...	Gravier—Gravel	....	2.00
	Victoriaville, v.....	Gravier—Gravel	....	0.50

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En construction Under construction
BAGOT.....	Ste-Christine, p.....	Gravier—Gravel	0.36	....
	St-Ephrem, p.....	Gravier—Gravel	4.10	....
	Ste-Hélène, p.....	Gravier—Gravel	0.40	....
	St-Liboire, p.....	Gravier—Gravel	1.15	....
	St-Nazaire, p.....	Gravier—Gravel	2.43	....
	Ste-Pie, p.....	Gravier—Gravel	6.53	....
	Ste-Rosalie, p.....	Gravier—Gravel	1.39	....
	St-Simon, p.....	Gravier—Gravel	1.40	....
	St-Théodore, p.....	Gravier—Gravel	0.89	....
BEAUCE.....	Aubert-Fallion.....	Gravier—Gravel	2.12	0.13
	Notre-Dame de Providen- ce, p.....	Gravier—Gravel	1.72	....
	Sacré-Cœur de Jésus, p....	Gravier—Gravel	0.18	0.38
	Shenley, c, (t).....	Gravier—Gravel	1.07	....
	Ste-Anges, p.....	Gravier—Gravel	0.21	0.05
	St-Benoît Labre, p.....	Gravier—Gravel	0.57	0.26
	St-Côme de Kénébec, p..	Gravier—Gravel	0.45	0.04
	St-Elzéar, p.....	Gravier—Gravel	1.53	0.81
	St-Ephrem-de-Tring, p....	Gravier—Gravel	0.64	0.56
	St-François, p.....	Gravier—Gravel	2.06	0.69
	St-Frédéric, p.....	Gravier—Gravel	0.42	0.97
	St-Joseph, p.....	Gravier—Gravel	0.31	0.34
	St-Jules, p.....	Gravier—Gravel	1.77	0.30
	Ste-Marie, p.....	Gravier—Gravel	1.11	0.19
	St-Martin, p.....	Gravier—Gravel	1.08	0.14
	St-Pierre de Broughton, p.	Gravier—Gravel	0.31	....
	St-Philibert, p.....	Gravier—Gravel	0.19	....
	St-Séverin, p.....	Gravier—Gravel	0.75	0.19
	St-Théophile, p.....	Gravier—Gravel	0.48	....
	St-Victor-de-Tring, p.....	Gravier—Gravel	0.92	0.22
	Tring-Jonction, v.....	Gravier—Gravel	0.04	0.35
	Comté de Beauce (Rte St- St-Louis.....	Gravier—Gravel	0.02	0.08
BEAUHARNOIS....	Ste-Cécile, p.....	Gravier—Gravel	0.79	....
	St-Stanislas de Kostka, p..	Gravier—Gravel	1.22	....
	St-Timothée, p.....	Gravier—Gravel	1.43	....
BELLECHASSE....	St-Gervais, p.....	Gravier—Gravel	3.00	....
	St-Lazare, p.....	Gravier—Gravel	4.00	....
	St-Damien, p.....	Gravier—Gravel	1.20	....
	N.-D. A. de Buckland, p..	Gravier—Gravel	2.30	....
	St-Cajetan d'Armagh, p....	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Nérée, p.....	Gravier—Gravel	0.75	....
	St-Philémon, p.....	Gravier—Gravel	4.00	....
	St-Magloire, p.....	Gravier—Gravel	2.00	....



HULL-PEMBROKE

Hull-Ouest

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
BELLECHASSE....	Ste-Sabine, p.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	Honfleur, p.....	Gravier—Gravel	1.50	....
BERTHIER.....	St-Barthélemi, p.....	Gravier—Gravel	1.14	0.73
	St-Cuthbert, p.....	Gravier—Gravel	1.20	....
	St-Norbert, p.....	Gravier—Gravel	0.50	0.65
	St-Gabriel, p.....	Gravier—Gravel	3.86	0.50
	St-Damien, p.....	Gravier—Gravel	1.32	0.56
	St-Michel-des-Saints, p. ...	Gravier—Gravel	2.00	9.00
	St-Charles-de-Mandeville, p.....	Gravier—Gravel	1.30	1.10
BONAVENTURE. . .	Carleton, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.10	0.60
	Escuminac.....	Gravier—Gravel	0.80	....
	Hope, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.89	....
	Maria, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.30	1.10
	Musseleyville.....	Gravier—Gravel	0.90	....
	New Richmond, c. (t)....	Gravier—Gravel	2.71	0.90
	Paspébiac, Ouest.....	Gravier—Gravel	0.30	....
	Port Daniel Ouest.....	Gravier—Gravel	0.27	....
	Restigouche Ouest.....	Gravier—Gravel	0.99	....
	Shigawake.....	Gravier—Gravel	1.60	0.30
	St-Bonaventure de Hamil- ton.....	Gravier—Gravel	1.59	....
	St-Alexis de Matapédia...	Gravier—Gravel	1.45	....
	St-Laurent de Matapédia..	Gravier—Gravel	0.48	....
	St-Charles de Caplan. . . .	Gravier—Gravel	2.44	....
	St-Godefroi, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.16	1.45
	St-Jean l'Evangéliste, p. .	Gravier—Gravel	0.76	....
	St-Siméon, p.....	Gravier—Gravel	0.30	0.15
BROME.....	Bolton Est, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.50	....
	Bolton Ouest, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.20	....
	Brome, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.15	....
	Eastman, v.....	Gravier—Gravel	0.75	....
	Farnham East, c. (t)....	Gravier—Gravel	2.00	....
	Foster, v.....	Gravier—Gravel	0.25	....
	Knowlton, v.....	Gravier—Gravel	0.25	0.25
	Potton, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.40	....
	Sutton, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.50	....
CHAMBLY.....	St-Bruno, p.....	Gravier—Gravel	0.16	....
	Greenfield Park, ville, (town).....	Gravier—Gravel	0.61	....
CHAMPLAIN.....	St-Luc, p.....	Gravier—Gravel	3.00	1.80
	Champlain, p.....	Gravier—Gravel	....	2.83

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction — Under con- struction
CHAMPLAIN.....	St-Prosper, p.....	Gravier—Gravel	3.24	20.08
	St-Stanislas, p.....	Gravier—Gravel	1.28	....
	St-Séverin, p.....	Gravier—Gravel	4.41	....
	St-Maurice, p.....	Gravier—Gravel	1.00	3.57
	St-Louis de France, p.....	Gravier—Gravel	....	2.77
	Mont-Carmel, p.....	Gravier—Gravel	2.31	2.97
	St-Adelphe, p.....	Gravier—Gravel	8.07	10.06
	Ste-Geneviève-de-Batiscan, p.....	Gravier—Gravel	1.00	3.62
	St-Narcisse, p.....	Gravier—Gravel	4.15	12.43
CHARLEVOIX.....	St-Pierre & St-Paul de-la- Baie-St-Paul, p.....	Gravier—Gravel	1.15	1.40
	Rivière-du-Gouffre.....	Gravier—Gravel	....	1.26
	St-Urbain, p.....	Gravier—Gravel	1.28	....
	Les Eboulements.....	Gravier—Gravel	1.94	0.13
	St-Irénée.....	Gravier—Gravel	0.62	....
	St-Etienne-de-la-Malbaie, p.....	Gravier—Gravel	2.03	0.62
	Ste-Agnès, p.....	Gravier—Gravel	0.21	....
	St-Fidèle, p.....	Gravier—Gravel	0.97	....
	St-Siméon, p.....	Gravier—Gravel	0.57	....
	St-Louis-de-l'Île aux Cou- dres.....	Gravier—Gravel	2.49	0.07
CHATEAUGUAY. ..	Ste-Clotilde, p.....	Gravier—Gravel	0.15	1.02
	St-Jean-Chrysostôme, p. .	Gravier—Gravel	2.56	0.87
	St-Antoine-Abbé, p.....	Gravier—Gravel	0.66	0.15
	Ste-Philomène, p.....	Gravier—Gravel	0.92	....
CHICOUTIMI.....	Port Alfred, ville (town)...	Gravier—Gravel	1.50	....
	Bagotville, ville (town)....	Gravier—Gravel	0.25	1.50
	Chicoutimi, c, (t).....	Gravier—Gravel	....	2.88
	Arvida, ville (town).....	Gravier—Gravel	....	2.00
	Kénogami, ville (town)....	Gravier—Gravel	....	0.10
	Dumas, c, (t).....	Gravier—Gravel	1.75	2.00
	St-Jean, c, (t).....	Gravier—Gravel	1.50	2.77
	Bagot, c, (t) Div. N. O. p.,	Gravier—Gravel	....	6.30
	Chicoutimi, c, (t),	Gravier—Gravel	4.75	3.20
	Riv.-du-Moulin, v.....	Gravier—Gravel	....	1.00
	Saguenay ville (town)....	Gravier—Gravel	....	2.00
	Jonquière, p.....	Gravier—Gravel	6.90	....
	Laterrière, p.....	Gravier—Gravel	....	7.30
COMPTON.....	Auckland, c, (t).....	Gravier—Gravel	0.21	....
	Bury, c, (t).....	Gravier—Gravel	2.10	....
	Clifton, c, (t).....	Gravier—Gravel	1.00	....

COMTÉ COUNTY	ROUTE et MUNICIPALITÉ HIGHWAY and MUNICIPALITY	Nature des travaux — Nature of the works	Longueur terminée — Length completed	En cons- truction — Under con- struction
COMPTON.....	Ditton, c, (t)	Gravier—Gravel	0.95	0.31
	East Angus, ville (town) ..	Gravier—Gravel	0.96	....
	East-Clifton, c, (t).....	Gravier—Gravel	0.25	0.10
	Eaton, c, (t).....	Gravier—Gravel	3.51	0.11
	Emberton, c, (t).....	Gravier—Gravel	1.39	....
	East-Hereford.....	Gravier—Gravel	0.98	....
	Hampden, c, (t).....	Gravier—Gravel	0.50	....
	Lingwick, c, (t).....	Gravier—Gravel	1.40	....
	Newport, c, (t).....	Gravier—Gravel	0.65	....
	Sawyerville, c.....	Gravier—Gravel	0.46	....
	St-Edwidge-de-Clifton	Gravier—Gravel	1.00	0.19
	St-Herménégilde, v.....	Gravier—Gravel	2.00	....
	St-Isidore-d'Auckland.....	Gravier—Gravel	0.44	....
	Westbury, c, (t).....	Gravier—Gravel	1.03	....
	Compton, c, (t).....	Gravier—Gravel	0.47	....
DEUX-MONTA- GNES.....	St-Eustache, p.....	Gravier—Gravel	2.15	....
	L'Annonciation d'Oka, P. N.....	Gravier—Gravel	2.00	1.00
	St-Placide, p.....	Gravier—Gravel	1.09	....
	St-Joseph-du-Lac, p.....	Gravier—Gravel	1.63	....
	Ste-Monique, p.....	Gravier—Gravel	2.50	0.50
	St-Canut, p.....	Gravier—Gravel	0.93	....
	St-Scholastique, p.....	Gravier—Gravel	0.31	2.75
	St-Eustache-sur-le-Lac, v..	Macadam	0.39	....
	St-Benoît, v.....	Gravier—Gravel	0.22	....
DORCHESTER....	Louis-Joliette, p.....	Gravier—Gravel	1.22	....
	Saint-Anselme, p.....	Gravier—Gravel	0.73	....
	Saint-Benjamin, p.....	Gravier—Gravel	2.52	0.93
	Saint-Benjamin, p.....	Gravier—Gravel	2.52	0.93
	Saint-Bernard, p.....	Gravier—Gravel	2.74	....
	Sainte-Claire, p.....	Gravier—Gravel	0.60	....
	St-Edouard-de-Frampton, p.....	Gravier—Gravel	1.34	0.37
	Ste-Germaine, p.....	Gravier—Gravel	2.39	....
	Ste-Hénédine, p.....	Gravier—Gravel	0.23	....
	St-Isidore, p.....	Gravier—Gravel	1.51	....
	St-Louis-de-Gonzague, p..	Gravier—Gravel	1.36	....
	Saint-Luc, p.....	Gravier—Gravel	....	1.04
	Saint-Malachie, p.....	Gravier—Gravel	1.81	0.06
	Ste-Marguerite, p.....	Gravier—Gravel	0.59	0.10
	Saint-Nazaire, p.....	Gravier—Gravel	0.48	0.10
	St-Odilon-de-Cranbourne, p.....	Gravier—Gravel	0.34	0.20
	Ste-Rose-de-Watford, p..	Gravier—Gravel	0.30	0.40
	Metgermette-Nord, c, (t)..	Gravier—Gravel	0.55	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction Under con- struction
DORCHESTER.....	Metgermette, Nord, ptie N c, (t).....	Gravier—Gravel	0.94	....
DRUMMOND.....	Durham, c, (t).....	Gravier—Gravel	1.12	0.65
	Durham Sud, -p.....	Gravier—Gravel	1.00	1.50
	Kingsey, c, (t).....	Gravier—Gravel	2.64	2.26
	Kingsey Falls, p.....	Gravier—Gravel	0.50	2.10
	Kingsey Falls, v.....	Gravier—Gravel	0.13	....
	Grantham, c, (t).....	Gravier—Gravel	1.09	1.00
	Notre-Dame-du-Bon Con- seil, p.....	Gravier—Gravel	0.76	1.00
	L'Avenir, p.....	Gravier—Gravell	....	1.61
	St-Edmond.....	Gravier—Gravel	0.51	0.61
	St-Eugène.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Germain-de-Grantham, p.....	Gravier—Gravel	0.82	0.50
	St-Lucien, p.....	Gravier—Gravel	....	2.00
	St-Majorique, p.....	Gravier—Gravel	3.75	....
	Wendover & Simpson.....	Gravier—Gravel	2.00	0.61
	Wickham, c, (t).....	Gravier—Gravel	0.25	0.75
FRONTENAC.....	Chesham, c, (t).....	Gravier—Gravel	0.86	....
	Courcelles, p.....	Gravier—Gravel	....	0.38
	Ditchfield & Spaulding, c, (t).....	Gravier—Gravel	....	0.42
	Gayhurst, c, (t).....	Gravier—Gravel	....	0.33
	Gayhurst, p, sud-est, c, (t)	Gravier—Gravel	....	0.64
	Lambton, p.....	Gravier—Gravel	0.82	0.74
	Marston, c, (t).....	Gravier—Gravel	....	0.27
	Marston Sud, c, (t).....	Gravier—Gravel	0.57	0.79
	Mégantic, ville (town)....	Gravier—Gravel	1.24	....
	Risborough & p, Marlow, c, (t).....	Gravier—Gravel	0.47	0.24
	St-Augustin-de-Woburn, p.	Gravier—Gravel	....	0.67
	Ste-Cécile-de-Whitton, p..	Gravier—Gravel	0.86	....
	St-Evariste-de-Forsyth....	Gravier—Gravel	2.23	....
	St-Gédéon, p.....	Gravier—Gravel	1.31	0.35
	St-Hilaire-de-Dorset, p....	Gravier—Gravel	1.37	....
	St-Hubert-de-Spaulding, p.	Gravier—Gravel	....	1.42
	St-Léon-de-Marston, p....	Gravier—Gravel	....	2.02
	St-Méthode-d'Adstock, p..	Gravier—Gravel	0.38	0.71
	St-Sébastien, p.....	Gravier—Gravel	....	2.39
	Whitton, c, (t).....	Gravier—Gravel	....	0.95
	Winslow-Nord, c, (t).....	Gravier—Gravel	....	2.65
FRONTENAC.....	Winslow-Sud, c, (t).....	Gravier—Gravel	0.13	0.23

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction — Under con- struction
GASPÉ NORD.....	St-Joachim de Tourelle, p.	Gravier—Gravel	3.45	....
	Cap Chat, p.	Gravier—Gravel	2.25	....
GASPÉ SUD.....	St-François de Pabos.....	Gravier—Gravel	3.56	1.10
	Ste-Adelaïde de Pabos.....	Gravier—Gravel	1.20	1.02
	Grande Rivière.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Pierre de la Malbaie, No 1.....	Gravier—Gravel	4.09	....
	Cap des Rosiers, (Grande Grève).....	Gravier—Gravel	3.20	....
GATINEAU.....	Hull Ouest.....	Gravier—Gravel	1.20	1.00
	Hull Est.....	Gravier—Gravel	0.35	....
	Eardley.....	Gravier—Gravel	1.75	....
	Lytton.....	Gravier—Gravel	2.35	....
	Montcerf.....	Gravier—Gravel	1.60	....
	Bois Franc.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	Masham Nord.....	Gravier—Gravel	2.50	....
HUNTINGDON.....	Low.....	Gravier—Gravel	11.00	....
	Franklin, c, (t).....	Gravier—Gravel	....	0.17
IBERVILLE.....	Godmanchester, c, (t).....	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Alexandre, p.....	Gravier—Gravel	3.25	1.00
	Ste-Anne-de-Sabrebois. . .	Gravier—Gravel	....	1.20
	St-Athanase, p.....	Gravier—Gravel	....	1.00
	Ste-Brigide, p.....	Gravier—Gravel	4.92	....
	St-Georges d'Henryville...	Gravier—Gravel	....	3.60
	St-Grégoire, p.....	Gravier—Gravel	....	0.30
ILES DE LA MADE- LEINE.....	St-Sébastien, p.....	Gravier—Gravel	....	0.39
	Hâvre-Aubert.....	Gravier—Gravel	1.40	....
	Hâvre aux Maisons.....	Gravier—Gravel	0.87	....
	Etang du Nord.....	Gravier—Gravel	2.25	....
	Grande-Entrée.....	Gravier—Gravel	0.45	....
JACQUES-CARTIER	Grosse Ile.....	Gravier—Gravel	0.50	....
	Conseil de Comté.....	Béton-Bitumineux		
		Bit. concrete	1.19	....
	Côte St-Luc, v.....	Béton Bitumineux		
		Bit. concrete	1.45	....
	La Présentation, p.....	Macadam	1.32	....
	Lachine, ville (town) & La Présentation, p.....	Macadam	0.27	....
Dorval, ville (town & La Présentation, p.....		Macadam	1.07	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En construction Under construction
JOLIETTE.....	St-Ambroise-de Kildare, p.	Gravier—Gravel	....	2.23
	St-Alphonse de Rodriguez.	Gravier—Gravel	....	0.13
	Ste-Mélanie, p.....	Gravier—Gravel	1.30	....
	Ste-Béatrix, p.....	Gravier—Gravel	....	1.00
	Ste-Elizabeth, p.....	Gravier—Gravel	....	2.32
	St-Félix, p.....	Gravier—Gravel	5.16	1.60
	St-Jean-de-Matha, p.....	Gravier—Gravel	1.30	....
	St-Cléophas, p.....	Gravier—Gravel	....	1.00
KAMOURASKA. ...	Chabot, c, (t).....	Gravier—Gravel	7.30	....
LABELLE.....	Clyde, c, (t).....	Gravier—Gravel	1.00	....
	Décarie, c, (t).....	Gravier—Gravel	2.90	0.25
	Ferme Neuve, v.....	Gravier—Gravel	0.51	....
	Ferme Neuve, p.....	Gravier—Gravel	5.82	....
	Joly, c, (t).....	Gravier—Gravel	0.50	3.03
	Labelle, c.....	Gravier—Gravel	0.38	....
	L'Ascension, p.....	Gravier—Gravel	0.78	2.25
	Loranger, c, (t).....	Gravier—Gravel	0.25	1.18
	Lac St-Paul, c, (t).....	Gravier—Gravel	1.00	2.59
	La Macaza, p.....	Gravier—Gravel	1.15	0.33
	Marchand, c, (t).....	Gravier—Gravel	1.54	2.50
	Mont-Laurier, v.....	Gravier—Gravel	0.56	....
	Mont St-Michel, v.....	Gravier—Gravel	4.00	2.58
	Robertson & Pope, c, (t).....	Gravier—Gravel	2.25	....
	Turgeon, c, (t).....	Gravier—Gravel	2.04	....
LAC ST JEAN.....	St-Henri-de-Taillon.....	Gravier—Gravel	1.13	....
	St-Cœur de Marie, v.....	Gravier—Gravel	0.08	....
	St-Gédéon.....	Gravier—Gravel	3.30	....
	St-Jérôme, p.....	Gravier—Gravel	2.41	0.75
	Ste-Monique (Honfleur)...	Gravier—Gravel	2.00	2.00
LAPRAIRIE.....	Laprairie, p.....	Gravier—Gravel	2.52	....
	St-Philippe.....	Gravier—Gravel	5.05	0.47
	St-Isidore.....	Gravier—Gravel	4.93	....
	St-Jacques-le Mineur.....	Gravier—Gravel	0.69	....
L'ASSOMPTION...	St-Lin, p.....	Gravier—Gravel	7.00	1.50
	St-Joachim, p.....	Gravier—Gravel	2.90	....
	St-Henri Mascouche, p....	Gravier—Gravel	3.50	....
	L'Assomption, p.....	Gravier—Gravel	1.33	....
	L'Epiphanie, p.....	Gravier—Gravel	0.46	....
	Repentigny.....	Gravier—Gravel	1.00	....
LAVAL.....	Pont Viau, v.....	Béton Bitumineux Bit. concrete	0.03.	....
	Abord-à-Plouffe.....	Béton Bitumineux Bit. concrete	0.06	....



MONT-LAURIER-HULL

Chelsea



St-Félicien, sur le parcours de la route du tour du
lac St-Jean

St-Félicien, on the Lake St. John Belt Highway

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction — Under con- struction
LAVIOLETTE.....	Almaville, v.....	Gravier—Gravel	....	0.20
	N.- D de la Présentation d'Almaville, p.....	Gravier—Gravel	....	0.98
	St-Théophile-du-Lac, p....	Gravier—Gravel	....	1.95
	St-Georges, v.....	Gravier—Gravel	....	0.41
	St-Thimothée, p.....	Gravier—Gravel	....	2.09
	St-Tite, p.....	Gravier—Gravel	3.51	5.31
	Ste-Thècle, p.....	Gravier—Gravel	3.52	....
	St-Jacques-des-Piles.....	Gravier—Gravel	1.22	3.74
	St-Roch de Mékinac, p....	Gravier—Gravel	....	5.11
LÉVIS.....	Rivière Boyer, p.....	Gravier—Gravel	....	0.74
	St-Etienne de Lauzon, p...	Gravier—Gravel	1.74	....
	St-Henri-de-Lauzon, p....	Gravier—Gravel	....	1.60
	St-Jean Chrysostôme, p. .	Gravier—Gravel	2.14	....
	St-Jos: de la Pte Lévis.....	Gravier—Gravel	....	3.70
	St-Lambert-de-Lauzon, p..	Gravier—Gravel	1.13	....
	St-Louis de Pintendre, p...	Gravier—Gravel	10.47	0.10
	St Nicolas Sud, p.....	Gravier—Gravel	0.61	0.11
L'ISLET.....	St-Aubert, p.....	Gravier—Gravel	....	1.31
	St-Adalbert, (Casgrain-Le- verrier) c, (t).....	Gravier—Gravel	....	4.00
	Ste-Perpétue, p.....	Gravier—Gravel	....	2.27
LOTBINIÈRE.....	Ste-Croix, p.....	Gravier—Gravel	4.68	0.58
	St-Antoine-de-Tilly, p....	Gravier—Gravel	3.48	1.00
	St-Apollinaire, p.....	Gravier—Gravel	5.44	1.28
	St-Gilles, p.....	Gravier—Gravel	2.59	....
	St-Agapit, p.....	Gravier—Gravel	1.40	....
	St-Flavien, p.....	Gravier—Gravel	1.20	....
	St-Flavien, v.....	Gravier—Gravel	0.51	....
	St-Patrice-de-Beaurivage, p	Gravier—Gravel	1.50	0.42
	St-Agapit, ville (town)....	Gravier—Gravel	0.06	....
	Issoudun, p.....	Gravier—Gravel	2.62	....
	Deschaillons, v.....	Gravier—Gravel	....	0.50
	Ste-Philomène de Fortier- ville, p.....	Gravier—Gravel	3.14	1.70
	Ste-Emélie, p.....	Gravier—Gravel	4.54	....
	St-Edouard, p.....	Gravier—Gravel	2.46	....
	St-Louis-de Lotbinière, p..	Gravier—Gravel	2.03	....
	Villeroy, p.....	Gravier—Gravel	1.23	0.13
	St-Narcisse-de-Beaurivage, p.....	Gravier—Gravel	2.85	....
	St-Sylvestre, p.....	Gravier—Gravel	1.12	....

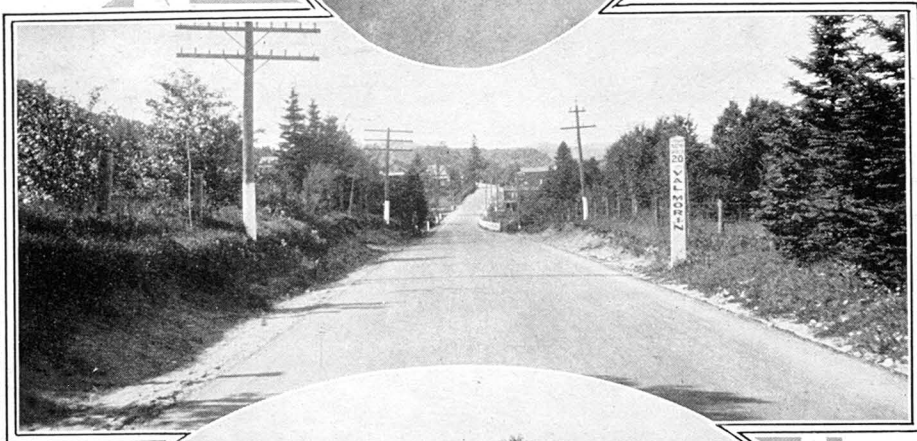
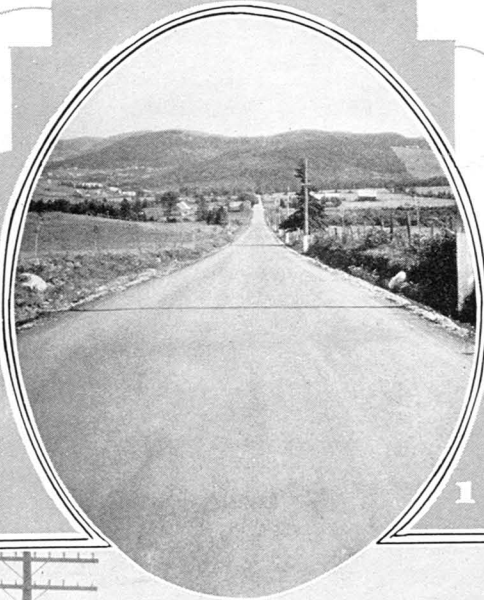
COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction — Under con- struction
MASKINONGÉ.....	St-Joseph-de-Maskinongé,			
	p.....	Gravier—Gravel	0.13	....
	St-Justin, p.....	Gravier—Gravel	2.79	....
	St-Paulin, p.....	Gravier—Gravel	1.27	....
	St-Paulin, v.....	Gravier—Gravel	0.20	....
	St-Didace, p.....	Gravier—Gravel	4.53	0.94
	Ste-Ursule, p.....	Gravier—Gravel	2.00	2.04
	St-Alexis-des-Monts, p. ...	Gravier—Gravel	0.80	....
	St-Antoine de la Riv.-du-			
	Loup, p.....	Gravier—Gravel	2.06	....
	Ste-Angèle de Prémont, p.	Gravier—Gravel	....	0.28
	St-Léon, p.....	Gravier—Gravel	2.05	3.88
MATANE.....	Ste-Félicité, p.....	Gravier—Gravel	2.85	....
	St-Jérôme, Matane, p....	Gravier—Gravel	2.01	4.56
	St-Jérôme, Matane, v....	Gravier—Gravel	0.39	....
	Comté de Matane (non or- ganisé) (Route Matane-Am- qui.....	Gravier—Gravel	15.50	....
	St-Ulric, p.....	Gravier—Gravel	1.00	1.00
	St-Ulric, v.....	Gravier—Gravel	0.69	....
	N.-D. Assomption McNi- der, p.....	Gravier—Gravel	3.55	3.00
	St-Octave de Métis, p....	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Octave de Métis, sud...	Gravier—Gravel	3.38	....
	Ste-Flavie, p.....	Gravier—Gravel	....	2.25
	Ste-Angèle de Mérici, p....	Gravier—Gravel	1.50	1.61
MATAPÉDIA.....	Lac-au-Saumon, v.....	Gravier—Gravel	....	1.21
	St-Antoine-de-Padoue de Kempt.....	Gravier—Gravel	1.40	....
	St-Benoît J. L. d'Amqui, v.	Gravier—Gravel	0.25	....
	St-Damase, p.....	Gravier—Gravel	1.43	....
	Causapscal, v.....	Gravier—Gravel	1.57	....
	Causapscal, p.....	Gravier—Gravel	....	2.45
	Ste-Florence de Beauriva- ge, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.32	....
	Ste-Jeanne d'Arc, p.....	Gravier—Gravel	1.40	0.60
	St-Léon le Grand.....	Gravier—Gravel	1.80	....
	Ste-Marie de Sayabec, p...	Gravier—Gravel	2.35	0.30
	St-Moïse, p.....	Gravier—Gravel	....	0.80
	St-Pierre du Lac, p.....	Gravier—Gravel	1.40	0.35
	St-Cléophas, p.....	Gravier—Gravel	1.55	0.15
	St-Jean Bte de Vianney...	Gravier—Gravel	....	2.00
	St-Zénon du Lac Humqui.	Gravier—Gravel	2.45	....
MÉGANTIC.....	Black Lake, v.....	Gravier—Gravel	1.28	....

COMTÉ — COUNTY	MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	Nature des travaux — Nature of the works	Longueur terminée — Length completed	En cons- truction — Under con- struction
MÉGANTIC.....	Coleraine, c, (t).....	Gravier—Gravel	1.38	....
	Corp. Riv. Blanche.....	Gravier—Gravel	0.40	....
	Somerset Sud.....	Gravier—Gravel	0.50	....
	S. C. de Marie, p.....	Gravier—Gravel	....	0.40
	Ireland Nord, c, (t)	Gravier—Gravel	0.57	1.66
	Thetford Sud.....	Gravier—Gravel	3.39	2.50
	Leeds, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.65	0.18
	St-Jacques de Leeds, p....	Gravier—Gravel	2.40	0.75
	Leeds Est.....	Gravier—Gravel	0.50	0.15
	St-Ant. de Pontbriand, p..	Gravier—Gravel	0.52	0.06
	Halifax Sud, c, (t).....	Gravier—Gravel	0.87	....
	St-Pierre-Baptiste, p.	Gravier—Gravel	0.67	0.15
	Somerset Nord, c, (t).....	Gravier—Gravel	0.75	....
	Inverness, c, (t).....	Gravier—Gravel	0.62	0.45
	Halifax Sud, Ptie ouest....	Gravier—Gravel	0.59	0.75
	Halifax Nord, c, (t).....	Gravier—Gravel	1.19	....
	Ste-Anastasie de Nelson, p.	Gravier—Gravel	0.23	....
MISSISQUOI.	Bedford, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	1.00
	Dunham, c, (t).....	Gravier—Gravel	5.17	....
	Farnham Ouest, c, (t)....	Gravier—Gravel	....	0.40
	Notre-Dame-de-Stanbridge,	Gravier—Gravel	....	0.15
	Stanbridge, c, (t).....	Gravier—Gravel	....	0.23
	St-Ignace-de-Stanbridge,..	Gravier—Gravel	2.56	....
	Stanbridge Station.....	Gravier—Gravel	....	2.02
	St-Armand Est.....	Gravier—Gravel	....	0.50
	St-Armand Ouest.....	Gravier—Gravel	....	0.70
	St-Georges de Clarenceville	Gravier—Gravel	....	1.20
	St-Pierre de Vérone.....	Gravier—Gravel	....	0.50
	Ste-Sabine.....	Gravier—Gravel	....	0.50
MONTCALM.....	St-Thomas de Faucault. . .	Gravier—Gravel	....	4.00
	Ste-Marie-de-Salomée, p...	Gravier—Gravel	0.02	....
	Ste-Julienne, p.....	Gravier—Gravel	0.74	....
	Rawdon, p.....	Gravier—Gravel	....	1.70
	Kilkenny, c, (t).....	Gravier—Gravel	....	2.00
MONTMAGNY.....	Lussier, c, (t).....	Gravier—Gravel	....	6.00
	Cap St-Ignace, p.....	Gravier—Gravel	3.00	....
	N.-D. du Rosaire, p.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Euphémie, p.....	Gravier—Gravel	2.00	....
	Montminy, c. (t)	Gravier—Gravel	1.50	....
	St-Apolline, p.....	Gravier—Gravel	2.00	....
	St-Fabien-de-Panet, p....	Gravier—Gravel	1.50	....
	St-Pierre, p.....	Gravier—Gravel	1.60	....

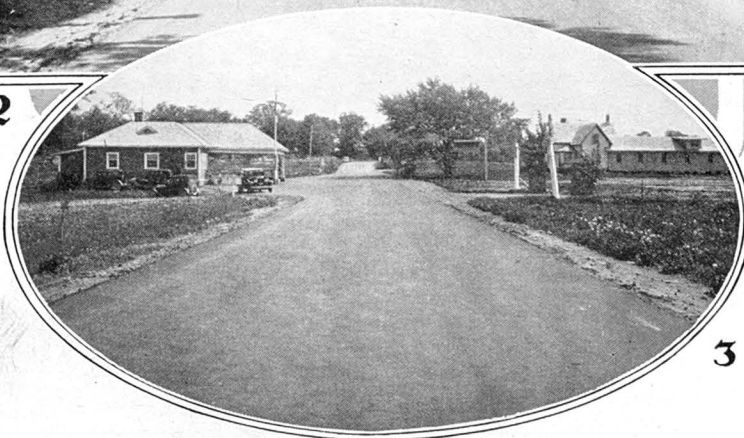
COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction — Under con- struction
MONTMORENCY...	Beaupré.....	Gravier—Gravel	0.19	....
	St-Ferréol, p.....	Gravier—Gravel	0.80	....
	Ste-Anne-de-Beaupré.....	Gravier—Gravel	1.53	....
NAPIERVILLE.....	St-Cyprien-de-Léry.....	Gravier—Gravel	0.39	....
	St-Edouard.....	Gravier—Gravel	1.39	....
	St-Patrice-de-Sherrington..	Gravier—Gravel	2.65	....
NICOLET.....	Annaville, v.....	Gravier—Gravel	....	0.05
	Bécancour, p.....	Gravier—Gravel	2.79	....
	Gentilly, p.....	Gravier—Gravel	....	4.42
	Gentilly, p.....	Sable & Glaise Sand Clay	....	1.30
	Lemieux, p.....	Gravier—Gravel	....	4.08
	Nicolet Sud, p.....	Gravier—Gravel	....	0.80
	Nicolet Sud, p.....	Sable & Glaise Sand Clay	....	2.41
	Précieux Sang, p.....	Gravier—Gravel	3.09	..
	Ste Angèle de Laval, p,..	Gravier—Gravel	....	3.30
	Ste-Brigitte des Saults: ...	Gravier—Gravel	3.29	....
	Ste-Cécile de Lévrard, p...	Gravier—Gravel	....	0.53
	St-Célestin, p.....	Gravier—Gravel	....	1.00
	Ste-Gertrude, p.....	Gravier—Gravel	0.85	0.81
	St-Grégoire, p.....	Gravier—Gravel	0.59	....
	St-Grégoire, p.....	Sable & Glaise Sand Clay	....	1.52
	St-Jean Bte Nicolet, p.....	Gravier—Gravel	0.83	1.30
	St-Joseph Blanford, p.....	Gravier—Gravel	....	3.01
	Ste Marie de Blanford, p..	Gravier—Gravel	....	2.10
	Ste-Monique, p.....	Gravier—Gravel	0.54	0.97
	Ste-Monique, p.....	Sable & Glaise Sand Clay	....	2.27
	St-Raphael, p.....	Gravier—Gravel	0.48	2.27
	Ste-Perpétue, p.....	Gravier—Gravel	....	1.37
	St-Samuel, p.....	Gravier—Gravel	....	1.17
	St-Sylvère, p.....	Gravier—Gravel	1.38	2.00
	St-Wenceslas, v.....	Gravier—Gravel	0.73	....
	St-Wenceslas, p.....	Gravier—Gravel	2.57	2.05
PAPINEAU.....	Ange Gardien, p.....	Gravier—Gravel	0.50	....
	Angers, v.....	Gravier—Gravel	0.60	....
	Buckingham, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.25	3.00
	Buckingham sud-est.....	Gravier—Gravel	0.50	....
	Lochaber Gore.....	Gravier—Gravel	2.74	....
	Lochaber Ouest.....	Gravier—Gravel	1.20	....
	Lochaber Nord.....	Gravier—Gravel	1.14	....
	Masson, v.....	Gravier—Gravel	0.47	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction — Under con- struction
PAPINEAU	Mulgrave, c, (t)	Gravier—Gravel	1.00	0.93
	Papineauville, v	Gravier—Gravel	0.23	....
	Ripon, c, (t)	Gravier—Gravel	2.19	....
	St-André Avellin, p	Gravier—Gravel	5.20	2.70
	St-Angélique	Gravier—Gravel	0.50	0.50
	St-Malachie	Gravier—Gravel	5.00	0.90
PONTIAC	Sheen Esher Aberdeen Ma- kaloff	Gravier—Gravel	1.09	....
	Ile du Grand Calumet	Gravier—Gravel	0.78	....
	Chichester	Gravier—Gravel	1.80	....
	Ile aux Allumettes Est.	Gravier—Gravel	1.19	....
	Litchfield	Gravier—Gravel	3.98	....
	Thorne	Gravier—Gravel	1.35	....
	Leslie Clapham, Hudders- field	Gravier—Gravel	0.50	....
PORTNEUF	Portneuf, p	Gravier—Gravel	0.50	0.06
	St-Alban, p	Gravier—Gravel	2.60	....
	Saint-Augustin, p	Gravier—Gravel	0.75	....
	St-Casimir, p	Gravier—Gravel	1.75	....
	St-Casimir est, v	Gravier—Gravel	1.00	0.50
	Ste-Catherine, p	Gravier—Gravel	....	3.00
	Ste-Christine, p	Gravier—Gravel	....	1.00
	Saint-Gilbert, p	Gravier—Gravel	....	0.50
	Saint-Léonard, p	Gravier—Gravel	....	0.40
	St-Raymond, v	Gravier—Gravel	0.75	....
	St-Raymond, p	Gravier—Gravel	1.50	....
	St-Rémi du Lac au Sable, p	Gravier—Gravel	0.40	....
QUÉBEC	Beauport, p	Gravier—Gravel	1.65	....
	Camp Valcartier	Gravier—Gravel	2.60	....
	Charlesbourg-est, p	Gravier—Gravel	0.50	....
	Ancienne Lorette, p	Macadam	1.60	....
	Petite-Rivière, p	Gravier—Gravel	....	0.50
	Loretteville, v	Gravier—Gravel	0.22	....
	Montmorency, v	Gravier—Gravel	0.36	....
	N.-D. des Laurentides, p	Gravier—Gravel	0.27	....
	Sillery, p	Gravier—Gravel	0.36	....
	Stoneham, c, (t)	Gravier—Gravel	1.25	....
	Saint-Emile, p	Gravier—Gravel	2.50	....
	Ste-Foy, p	Gravier—Gravel	0.60	....
	Valcartier-Est, p	Gravier—Gravel	1.10	....
	St-Gérard, p	Gravier—Gravel	2.00	....
RICHELIEU	St-Aimé	Gravier—Gravel	0.36	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction Under con- struction
RICHELIEU.....	St-Ours.....	Sable & Glaise Sand Clay	....	1.50
	Ste-Victoire.....	Sable & Glaise Sand Clay	....	2.00
RICHMOND.....	Asbestos, v.....	Gravier—Gravel	1.29	....
	Brompton, c, (t).....	Gravier—Gravel	1.41	0.75
	Brompton Gore, c, (t)....	Gravier—Gravel	1.65	0.77
	Bromptonville, ville (town)	Gravier—Gravel	0.87	0.10
	Cleveland, c, (t).....	Gravier—Gravel	1.56	....
	Danville, v.....	Gravier—Gravel	0.05	....
	Melbourne, c, (t).....	Gravier—Gravel	0.32	....
	Shipton, c, (t).....	Gravier—Gravel	3.00	0.24
	Stoke, c, (t).....	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Claude.....	Gravier—Gravel	1.13	....
RICHMOND.....	St-Frs.-X. de Brompton...	Gravier—Gravel	1.41	....
	St-Georges-de-Windsor....	Gravier—Gravel	0.94	....
	Windsor, c, (t).....	Gravier—Gravel	2.79	....
RIMOUSKI.....	St-Gabriel, p.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Donat, p.....	Gravier—Gravel	2.80	....
	Ste-Luce, p.....	Gravier—Gravel	4.00	....
	St-Anaclet, p.....	Gravier—Gravel	6.00	....
	St-Germain, p.....	Gravier—Gravel	1.60	....
	Ste-Blandine, p.....	Gravier—Gravel	0.30	....
	St-Narcisse, p.....	Gravier—Gravel	....	0.40
	N.-D. Sacré-Cœur, p.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	Ste-Cécile-du-Bic, v.....	Gravier—Gravel	3.20	....
	Ste-Cécile-du-Bic, p.....	Gravier—Gravel	15.40	....
	St-Valérien, p.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Fabien, p.....	Gravier—Gravel	3.00	1.60
	St-Simon, p.....	Gravier—Gravel	0.40	....
	St-Mathieu, p.....	Gravier—Gravel	3.00	....
RIVIÈRE-DU-LOUP	Bégon, c, (t).....	Gravier—Gravel	5.92	....
	Hocquart, c, (t).....	Gravier—Gravel	1.01	....
	St-Antonin, p.....	Gravier—Gravel	1.35	....
	St-Clément, p.....	Gravier—Gravel	1.25	....
	St-Epiphanie, p.....	Gravier—Gravel	4.25	....
	Ste-Françoise, p.....	Gravier—Gravel	0.85	....
	St-Hubert, p.....	Gravier—Gravel	5.00	....
	St-J.-Bte de l'Île Verte, p.	Gravier—Gravel	1.50	....
	St-Modeste, p.....	Gravier—Gravel	1.25	....
	St-Paul de la Croix, p.....	Gravier—Gravel	2.30	....
	Trois-Pistoles, p.....	Gravier—Gravel	1.40	....



2



3

1 et 2. Route Montréal-Mont-Laurier à Val Morin;
3. Route Montréal-St. Albans à Philipsburg, près
de la frontière de l'état du Vermont

1 and 2. Montreal-Mont Laurier Highway at Val
Morin; 3. The Montreal-St. Albans Highway at
Philipsburg, near the Vermont State Line

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction — Under con- struction
ROBERVAL.....	St-André.....	Gravier—Gravel	1.68	2.31
	St-Louis-de-Chambord. . .	Gravier—Gravel	0.73	....
	St-Thomas d'Aquin.....	Gravier—Gravel	1.21	1.00
	St-Emilien de Desbiens....	Gravier—Gravel	0.42	....
	Roberval, p.....	Gravier—Gravel	2.43	0.33
	St-Hedwidge.....	Gravier—Gravel	0.87	....
	St-Prime, p.....	Gravier—Gravel	0.81	0.99
	Notre-Dame de la Dorée. .	Gravier—Gravel	1.97	....
	St-Méthode.....	Gravier—Gravel	5.72	....
	Normandin.....	Gravier—Gravel	10.34	0.75
	Girard, c, (t).....	Gravier—Gravel	5.94	....
	St-Thomas Dydime.....	Gravier—Gravel	....	1.00
	Albanel, c, (t).....	Gravier—Gravel	0.84	4.00
	St-Michel de Mistassini. . .	Gravier—Gravel	1.97	1.50
	Ste-Jeanne d'Arc.....	Gravier—Gravel	7.83	6.89
	St-Félicien, v.....	Gravier—Gravel	0.12	....
	St-Eugène de Mistassini..	Gravier—Gravel	0.65	....
	Péribonka.....	Gravier—Gravel	2.50	....
ROUVILLE.....	Notre-Dame de Bonsecours	Gravier—Gravel	....	1.00
	L'Ange-Gardien.....	Gravier—Gravel	9.57	....
	St-Jean-Baptiste.....	Gravier—Gravel	5.82	....
	Ste-Marie-de-Monnoir....	Gravier—Gravel	1.63	....
	St-Mathias.....	Gravier—Gravel	2.32	....
SAGUENAY.....	Comeau Bay.....	Gravier—Gravel	1.50	....
SHEFFORD.....	Ely Est, c, (t).....	Gravier—Gravel	0.60	....
	Ely Ouest, c, (t).....	Gravier—Gravel	0.39	....
	Ely Nord, c, (t).....	Gravier—Gravel	1.25	....
	Ely Sud, c, (t).....	Gravier—Gravel	2.70	....
	Granby, c, (t).....	Gravier—Gravel	3.00	....
	Roxton Falls, c, (t).....	Gravier—Gravel	1.00	....
	Shefford, c, (t)—.....	Gravier—Gravel	2.35	....
	Shefford Ouest, v.....	Gravier—Gravel	0.35	....
	Stukely Nord, c, (t).....	Gravier—Gravel	0.25	....
	Stukely Sud, c, (t).....	Gravier—Gravel	2.22	....
	St Alphonse de Granby, p..	Gravier—Gravel	0.75	....
	Ste-Anne-de-Stukely, p....	Gravier—Gravel	0.25	....
	St-Joachim, p.....	Gravier—Gravel	1.20	....
	Ste-Cécile-de-Milton, p....	Gravier—Gravel	0.60	....
	Ste-Pudentienne, p.	Gravier—Gravel	0.51	....
	St-Valérien, c, (t).....	Gravier—Gravel	0.45	....
SHERBROOKE.....	Ascot, c, (t).....	Gravier—Gravel	1.28	4.03
	Ascot Corner, v.....	Gravier—Gravel	3.22	0.50
	Orford, c, (t).....	Gravier—Gravel	6.21	6.72

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
SHERBROOKE.....	Rock Forest.....	Gravier—Gravel	5.27	6.76
	St-Elie d'Orford.....	Gravier—Gravel	2.50	2.28
SOULANGES.....	St-Ignace du Coteau du Lac, p.....	Gravier—Gravel	1.83	....
	St-Joseph de Soulanges, p.....	Gravier—Gravel	1.60	....
	St-Polycarpe, p.....	Gravier—Gravel	13.31	....
	St-Télesphore, p.....	Gravier—Gravel	0.50	4.90
	St-Zotique, v.....	Gravier—Gravel	0.18	....
STANSTEAD.....	Ayer's Cliff, v.....	Gravier—Gravel	1.16	....
	Barford, c, (t).....	Gravier—Gravel	1.00	....
	Hatley Nord, v.....	Gravier—Gravel	0.25	0.15
	Hatley ouest, c, (t).....	Gravier—Gravel	0.75	....
	Hatley, v.....	Gravier—Gravel	0.51	....
	Magog, c, (t).....	Gravier—Gravel	2.10	2.25
	Stanstead, c, (t).....	Gravier—Gravel	3.15	0.50
	Ste-Catherine de Hatley ..	Gravier—Gravel	1.47	....
	St-Mathieu-de-Dixville....	Gravier—Gravel	0.80	....
ST-HYACINTHE. . .	La Présentation, p.....	Gravier—Gravel	1.35	....
	St-Bernard, p.....	Gravier—Gravel	1.33	....
	St-Charles, p.....	Gravier—Gravel	1.67	....
	St-Judes, p.....	Gravier—Gravel	2.68	....
	St-Damase, p.....	Gravier—Gravel	5.71	....
	St-Denis, p.....	Gravier—Gravel	....	0.28
	Notre-Dame de St-Hyacin- the, p.....	Gravier—Gravel	0.52	....
	St-Joseph, v.....	Gravier—Gravel	0.11	0.08
ST-JEAN.....	Notre-Dame du Mont-Car- mel.....	Gravier—Gravel	0.87	....
	St-Luc.....	Gravier—Gravel	0.61	....
	St-Blaise.....	Gravier—Gravel	1.04	....
	St-Bernard de Lacolle.....	Gravier—Gravel	3.14	0.40
	L'Acadie.....	Gravier—Gravel	1.55	1.50
	St-Valentin.....	Gravier—Gravel	0.32	0.15
ST-MAURICE. . . .	St-Boniface, v.....	Gravier—Gravel	0.75	....
	St-Boniface, p.....	Gravier—Gravel	0.81	2.00
	St-Gérard, p.....	Gravier—Gravel	0.93	1.00
	St-Barnabé, p.....	Gravier—Gravel	1.88	....
	St-Etienne, p.....	Gravier—Gravel	3.42	0.27
	Charette Mills, p.....	Gravier—Gravel	2.42	1.04
	St-Mathieu, p.....	Gravier—Gravel	....	0.90
	Ste-Flore, p.....	Gravier—Gravel	0.22	1.15
	Trois-Rivières, p.....	Gravier—Gravel	0.50	0.25

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction Under con- struction
TÉMISCAMINGUE.	St Louis de Nédelec, p. . .	Gravier—Gravel	....	0.79
	Notre-Dame-du-Nord, p. . .	Gravier—Gravel	0.47	1.78
	Notre-Dame des 15, p. . . .	Gravier—Gravel	1.00	1.28
	St-Bruno de Guigues, p. : .	Gravier—Gravel	2.70	....
	Duhamel Ouest, p.	Gravier—Gravel	3.39	1.79
	Ville Marie, v.	Gravier—Gravel	....	0.50
	Fabre, p.	Gravier—Gravel	5.58	....
	St Eugène de Guigues, p. .	Gravier—Gravel	1.40	2.75
	St-Isidore, p.	Gravier—Gravel	2.10	....
	Lorrainville, v.	Gravier—Gravel	0.38	....
	Lorrainville, p.	Gravier—Gravel	1.00	0.40
	Latulippe, p.	Gravier—Gravel	....	2.65
	Daserat, c, (t).	Gravier—Gravel	1.47	3.06
TÉMISCOUATA. . . .	Armand, c. (t).	Gravier—Gravel	2.45	....
	N.-D.-du-Lac, p.	Gravier—Gravel	2.90	....
	St-Benoît, Abbé, p.	Gravier—Gravel	2.95	....
	St-Jos., Riv.-Bleue, p. . . .	Gravier—Gravel	0.70	....
	St-Louis du Ha' Ha', p. . . .	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Pierre d'Escourt, p. . . .	Gravier—Gravel	0.81	....
	Ste-Rose du Déglé, p. . . .	Gravier—Gravel	3.30	....
	St-David d'Escourt, p. . . .	Gravier—Gravel	1.90	....
TERREBONNE. . . .	St-Jérôme, p.	Gravier—Gravel	2.50	3.00
	Piedmont.	Gravier—Gravel	3.00	....
	St-Sauveur des Monts, v. .	Gravier—Gravel	1.23	....
	Bréboeuf.	Gravier—Gravel	0.50	1.00
	Ste Sophie, p.	Gravier—Gravel	2.08	0.44
	Ste-Marguerite, p.	Gravier—Gravel	0.50	1.50
	Abercrombie, c, (t).	Gravier—Gravel	....	1.00
	Ste-Thérèse, p.	Gravier—Gravel	1.75	2.50
	St-Sauveur des Monts, p. .	Gravier—Gravel	1.16	....
	Ivry sur le Lac.	Gravier—Gravel	2.00	....
	Wolfe, c, (t).	Gravier—Gravel	2.00	3.66
	Salaberry & Grandison, c, (t).	Gravier—Gravel	1.00	1.00
	Doncaster, c, (t).	Gravier—Gravel	0.58	1.00
	St-Janvier, p.	Gravier—Gravel	2.33	....
	St-Louis de Terrebonne, p.	Gravier—Gravel	7.09	....
	Ste-Thérèse, ville (town): :	Macadam.	1.00	....
VAUDREUIL. . . .	Hudson, v.	Gravier—Gravel	0.12	....
	Hudson Heights, v.	Gravier—Gravel	0.28	....
	Ste-Justine de Newton, p. .	Gravier—Gravel	1.37	....
	St Lazare, p,	Gravier—Gravel	2.12	....
	Ste-Marthe, p.	Gravier—Gravel	0.79	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction — Under con- struction
VERCHÈRES.	St-Marc.	Sable & Glaise Sand Clay	1.55	....
	St-Julie.	Gravier—Gravel	1.59	....
	St-Amable.	Gravier—Gravel	1.46	....
	Belœil.	Gravier—Gravel	3.00	....
	St-Antoine-de-Padoue.	Gravier—Gravel	0.06	....
	Contrecoeur, p.	Sable & Glaise Sand Clay	0.36	....
	Contrecoeur, v.	Gravier—Gravel	0.10	....
WOLFE.	Beaulac, v.	Gravier—Gravel	0.29	....
	Disraéli, p.	Gravier—Gravel	0.75	0.60
	Disraéli, v.	Gravier—Gravel	0.15	....
	Ham Nord, c, (t)	Gravier—Gravel	1.18	0.10
	Ham Sud Ouest.	Gravier—Gravel	0.61	0.91
	N.-D. de Lourdes de Ham.	Gravier—Gravel	0.26	....
	St-Camille, c, (t)	Gravier—Gravel	1.00	....
	St Jacques le Majeur.	Gravier—Gravel	0.85	....
	St-Joseph de Ham-Sud.	Gravier—Gravel	0.60	....
	St-Fortunat de Wolfestown	Gravier—Gravel	1.00	0.57
	Stratford, c, (t)	Gravier—Gravel	0.60	....
	St-Raymond-de-Penna- ford.	Gravier—Gravel	0.62	....
WOLFE.	Weedon, c, (t)	Gravier—Gravel	1.49	....
	Wolfestown, c, (t)	Gravier—Gravel	1.89	1.25
	Wotton, c, (t)	Gravier—Gravel	0.83	....
YAMASKA.	La Visitation, p.	Gravier—Gravel	1.27	....
	St-Bonaventure, p.	Gravier—Gravel	1.29	0.27
	St-David, p.	Sable & Glaise Sand Clay	....	1.23
	St-Elphège, p.	Gravier—Gravel	....	2.56
	St-Gérard, p.	Gravier—Gravel	1.54	....
	St-Gérard, p.	Sable & Glaise Sand Clay	....	4.47
	St-Guillaume, p.	Sable & Glaise Sand Clay	....	4.08
	St-Guillaume, p.	Gravier—Gravel	....	1.95
	St-Joachim, p.	Gravier—Gravel	2.89	....
	St-Pie de Guire, p.	Gravier—Gravel	1.06	....

SOMMAIRE PAR COMTÉ

Longueurs en milles

COMTÉ

COUNTY

SUMMARY PER COUNTY

Lengths in miles

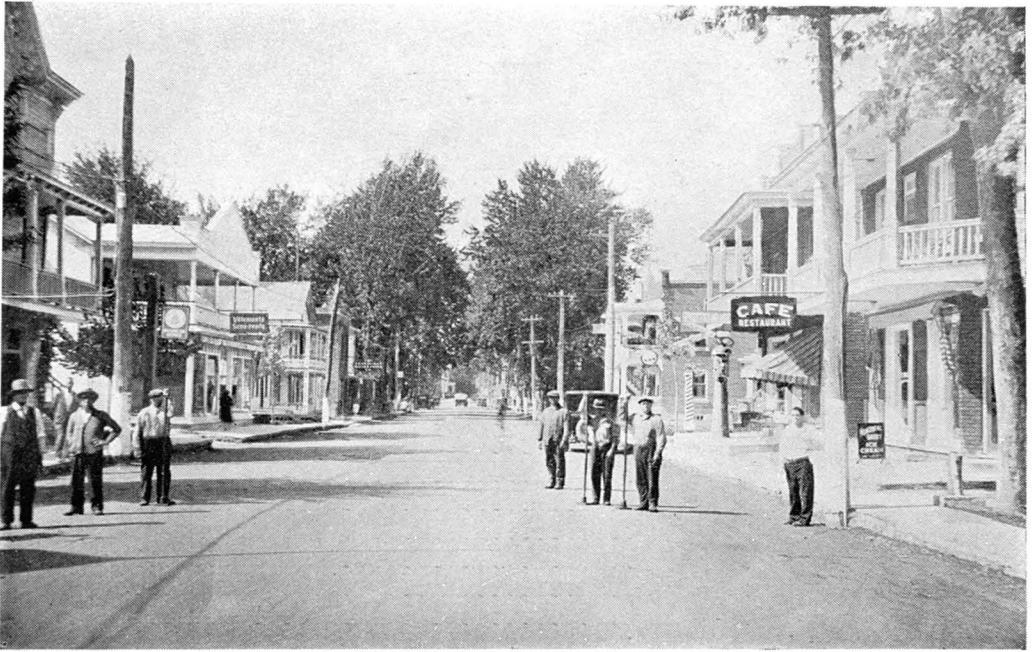
Longueur
terminéeLongueur en
constructionLength
completedLength under
construction

ABITIBI.....	7.00	2.00
ARGENTEUIL.....	15.26	8.61
ARTHABASKA.....	3.99	53.66
BAGOT.....	17.65	.....
BEAUCE.....	16.97	5.70
BEAUHARNOIS.....	3.44	.....
BELLECHASSE.....	20.75	.....
BERTHIER.....	11.32	12.54
BONAVENTURE.....	23.04	4.80
BROME.....	7.00	0.25
CHAMBLY.....	0.77	.....
CHAMPLAIN.....	28.46	42.13
CHARLEVOIX.....	11.26	3.48
CHATEAUGUAY.....	4.29	2.04
CHICOUTIMI.....	16.65	31.05
COMPTON.....	19.30	0.71
DEUX-MONTAGNES.....	11.22	4.25
DORCHESTER.....	19.65	3.20
DRUMMOND.....	15.57	15.59
FRONTENAC.....	10.24	15.20
GASPÉ NORD.....	5.70	.....
GASPÉ SUD.....	13.05	2.12
GATINEAU.....	21.75	1.00
HUNTINGDON.....	1.00	0.17
IBERVILLE.....	8.17	7.49
ÎLES DE LA MADELEINE.....	5.47	.....
JACQUES-CARTIER.....	5.30	.....
JOLIETTE.....	7.76	8.28
KAMOURASKA.....	7.30	.....
LABELLE.....	24.68	14.71
LAC ST-JEAN.....	8.82	2.75
LAPRAIRIE.....	13.19	0.47
L'ASSOMPTION.....	19.19	1.50
LAVAL.....	0.09	.....
LAVIOLETTE.....	7.03	19.79
LÉVIS.....	6.09	6.25
L'ISLET.....	.....	7.58
LOTBINIÈRE.....	44.85	5.61
MASKINONGÉ.....	15.83	7.14
MATANE.....	31.87	12.42
MATAPÉDIA.....	16.92	7.86
MÉGANTIC.....	16.51	7.10

COMTÉ COUNTY	Longueur terminée Length completed	Longueur en construction Length under construction
MISSISQUOI.....	7.73	11.50
MONTCALM.....	0.76	9.70
MONTMAGNY.....	12.00	.....
MONTMORENCY.....	2.52	.....
NAPIERVILLE.....	4.43	.....
NICOLET.....	17.14	38.64
PAPINEAU.....	22.52	8.03
PONTIAC.....	10.69	.....
PORTNEUF.....	9.25	5.46
QUÉBEC.....	15.01	0.50
RICHELIEU.....	0.36	3.50
RICHMOND.....	17.42	6.62
RIMOUSKI.....	42.70	2.00
RIVIÈRE-DU-LOUP.....	26.08	.....
ROBERVAL.....	46.03	18.77
ROUVILLE.....	19.34	1.00
SAGUENAY.....	1.50	.....
SHEFFORD.....	17.87	.....
SHERBROOKE.....	18.48	20.29
SOULANGES.....	17.42	4.90
STANSTEAD.....	11.19	2.90
ST-HYACINTHE.....	13.37	0.36
ST-JEAN.....	7.53	2.05
ST-MAURICE.....	10.93	6.61
TÉMISCAMINGUE.....	19.39	16.00
TÉMISCOUATA.....	17.01	.....
TERREBONNE.....	28.72	15.10
VAUDREUIL.....	4.68	.....
VERCHÈRES.....	8.12	.....
WOLFE.....	12.13	3.43
YAMASKA.....	8.05	14.56
Total.....	994.77 { milles miles	509.37 { milles miles

SOMMAIRE PAR GENRE DE
PAVAGESUMMARY PER TYPE OF
PAVEMENT

Longueurs en milles	Length in miles
Gravier—Gravel.....	984.48 488.59
Macadam.....	5.65
Sable et Glaise—Sand-Clay.....	1.91 20.78
Béton—Concrete.....	2.73
Total.....	994.77 { milles miles 509.37 { milles miles

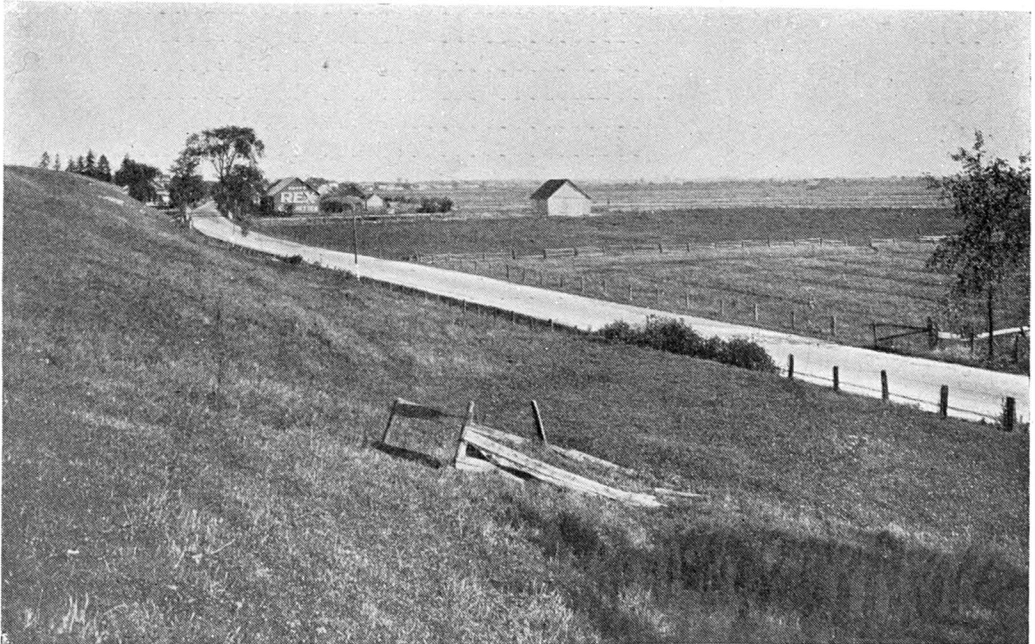


MONTREAL-QUEBEC

Louiseville

Pavage en béton bitumineux posé sur la rue St-Laurent.

Bituminous concrete pavement laid on St. Laurent Street.



MONTREAL-QUEBEC

St-Viateur

CHAPITRE XII

AMÉLIORATION DES CHEMINS DE TERRE

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

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

Les longueurs sont en milles

CHAPTER XII

IMPROVEMENT OF EARTH ROADS

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

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

The lengths are in miles

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Longueur améliorée Length improved
BERTHIER.....	St-Viateur, p.....	0.13
	St-Gabriel, p.....	0.50
	St-Zénon, p.....	1.50
CHAMPLAIN.....	La Visitation de Champlain, p.....	1.00
	St-Luc, p.....	1.00
	St-Narcisse, p.....	4.00
	St-Stanislas, p.....	1.50
	St-Séverin, p.....	0.50
CHARLEVOIX.....	St-François-Xavier, Pet. Riv., p.....	0.68
JOLIETTE.....	St-Côme, p.....	1.00
KAMOURASKA. ...	Ste-Anne de la Pocatière, p.....	1.20
	Ste-Hélène, paroisse.....	0.70
	St-André, p.....	0.56
	St-Onésime, p.....	1.16
	Rivière-Ouelle, p.....	1.52
	St-Joseph, p.....	1.70
	St-Alexandre, p.....	2.39
	Mont-Carmel, p.....	1.70
	St-Eleuthère, p.....	2.58
	St-Louis, p.....	1.32
	Woodbridge, c. (t).....	2.08
	Kamouraska, v.....	0.55
	Chabot, c, (t).....	3.35
	St-Pacôme, p.....	0.99
	St. Pacôme, v.....	0.15
LABELLE.....	Loranger, c. (t).....	4.00
L'ISLET.....	St-Eugène, p.....	2.37
	St-Cyrille, p.....	0.60
	St-Pamphile, p.....	2.96
	Ste-Perpétue, p.....	3.80
	Ashford, c. (t).....	1.89
	St-Aubert, p.....	3.50
	Ste-Louise, p.....	0.76

MASKINONGÉ.....	St-Didace, p.....	1.00
	Ste-Ursule, p.....	0.50
	Hunterstown, c. (t).....	0.15
	Ste-Angèle de Prémont, p.....	0.63
	St-Léon, p.....	0.09
	St-Joseph de Maskinongé, p.....	1.40
MÉGANTIC.....	St-Paulin, p.....	0.22
	Black Lake, v.....	0.40
	Coleraine, c. (t).....	0.36
MONTCALM.....	Chertsey,	4.80
PORTNEUF.....	Bois, c. (t).....	3.50
	Grondines, p.....	2.00
	St-Augustin, p.....	0.80
	St-Casimir, p.....	1.50
	St-Casimir, Est, v.....	2.00
	St-Raymond, p.....	1.75
	St-Thuribe, p.....	0.75
	St-Ubald, p.....	2.10
QUÉBEC.....	Ancienne-Lorette, p.....	1.00
	St-Gabriel Ouest, par.....	0.30
RIMOUSKI.....	St-Marcellin, p.....	1.25
	St-Frs-Xavier des Hauteurs, p.....	1.00
	Ste-Blandine, p.....	4.00
	St-Narcisse, p.....	0.80
SAGUENAY.....	Sacré-Cœur de Jésus, p.....	12.00
	Les Bergeronnes, c. (t).....	8.00
ST-HYACINTHE. . .	St-Thomas d'Aquin, p.....	2.25
ST-MAURICE.	St-Etienne, p.....	1.05
	Ste-Flore, p.....	0.69
	St-Elie, p.....	1.50
LONGUEUR TOTALE AMÉLIORÉE.....		112.53
TOTAL LENGTH IMPROVED		{ milles miles

CHAPITRE XIII

PONTS ET PONCEAUX

Liste des ponts et ponceaux construits
en 1931 moyennant des subventions
spéciales.

p = paroisse; v = village; c = canton

Les dimensions sont indiquées
en pieds

CHAPTER XIII

BRIDGES AND CULVERTS

List of bridges and culverts built dur-
ing 1931 with special subsidies.

= parish; v = village; t = township.

The dimensions are given in feet.

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature du pont Nature of the bridge	Portée, hauteur et largeur Span, Height and Width
ABITIBI.....	Landrienne, c. (t).....	Bois—Wood	20' x 8' x 24'
	La Reine, c. (t).....	Bois—Wood	12' x 8' x 24'
ARGENTEUIL...	Harrington, c. (t).....	Bois—Wood	100' x 10' x 24'
	Grenville, v.....	Béron—Concrete	20' x 14' x 30'
ARTHABASKA...	Chester Est, c. (t).....(5)	Tuyau—Pipe	15'' x 28'
	Chester Est, c. (t).....	Tuyau—Pipe	18'' x 24'
	Chester Est, c. (t).....	Tuyau—Pipe	24'' x 28'
	Chester Est, c. (t).....	Tuyau—Pipe	30'' x 28'
	Chester Nord, c. (t).....	Tuyau—Pipe	12'' x 22'
	Chester Nord, c. (t)....(4)	Tuyau—Pipe	16'' x 28'
	Chester Nord, c. (t).....	Tuyau—Pipe	16'' x 6'
	Chester Nord, c. (t).....	Tuyau—Pipe	15'' x 30'
	Chester Nord, c. (t).....	Tuyau—Pipe	15'' x 36'
	Chester Nord, c. (t).....	Tuyau—Pipe	18'' x 28'
	Chester Nord, c. (t).....	Tuyau—Pipe	18'' x 42'
	Chester Nord, c. (t).....	Tuyau—Pipe	18'' x 46'
	Chester Nord, c. (t).....	Tuyau—Pipe	24'' x 30'
	Chester Nord, c. (t).....	Tuyau—Pipe	24'' x 36'
	Chester Nord, c. (t).....	Tuyau—Pipe	48'' x 38'
	Chester Nord, c. (t)....(2)	Tuyau—Pipe	18'' x 6'
	Chester Ouest, c. (t)....	Tuyau—Pipe	36'' x 24'
	Stanford, c. (t).....(2)	Tuyau—Pipe	36'' x 24'
	Stanford, c. (t).....(4)	Bois—Wood	1' x 4' x 24'
	St-Christophe, p.....	Tuyau—Pipe	15'' x 28'
	St-Christophe, p.....	Tuyau—Pipe	24'' x 6'
	St-Christophe, p.....	Tuyau—Pipe	15'' x 26'
	St-Christophe, p.....	Tuyau—Pipe	24'' x 46'
	St-Chrystophe, p.....	Tuyau—Pipe	15'' x 24'
	St-Chrystophe, p.....	Tuyau—Pipe	60'' x 17'
	St-Norbert, p.....	Tuyau—Pipe	15'' x 24'
	St-Norbert, p.....	Tuyau—Pipe	18'' x 24'

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature du pont Nature of the bridge	Portée, hauteur et largeur Span, Height and Width
BAGOT.....	St-André d'Acton, p.....	Bois—Wood	18' x 8' x 20'
BELLECHASSE..	St-Damien, p.....	Béton—Concrete	18' x 5' x 23'
	St-Damien, p.....	Tuyau—Pipe	48" x 150'
	St-Damien, p.....	Tuyau—Pipe	15" x 58'
BERTHIER.....	St-Barthélemi, p.....	Bois—Wood	6' x 6' x 27'
	St-Barthélemi, p.....	Bois—Wood	12' x 8' x 20'
BRÔME.....	Farnham-Est, c. (t).....	Bois—Wood	7' x 5' x 22'
	Farnham-Est, c. (t).....	Bois—Wood	10' x 5' x 28'
CHARLEVOIX...	St-Etienne de la Malbaie, p	Béton—Concrete	11' x 11' x 15'
CHICOUTIMI....	Jonquière, p.....	Bois—Wood	18' x 12' x 22'
	Jonquière, p.....	(5) Bois—Wood	4' x 4' x 22'
	Jonquière, p.....	Bois—Wood	8' x 6' x 22'
	Jonquière, p.....	(2) Bois—Wood	3' x 3' x 22'
	Laterrière, p.....	Bois—Wood	12' x 8' x 24'
	Saguenay, ville (town) (2)	Bois—Wood	8' x 8' x 24'
	Saguenay, ville (town) (4)	Bois—Wood	2' x 2' x 24'
	St-Honoré, p.....	Bois—Wood	10' x 10' x 24'
	Taché, c. (t).....	Bois—Wood	18' x 12' x 21'
	Taché, c. (t).....	Bois—Wood	16' x 14' x 24'
	Taché, c. (t).....	Bois—Wood	8' x 8' x 24'
	Chicoutimi, c. (t).....	Bois—Wood	8' x 8' x 24'
	Chicoutimi.....	(2) Bois—Wood	2' x 2' x 22'
	Chicoutimi.....	(4) Bois—Wood	3' x 2' x 22'
	Bagot, c. div. N. O.....	Bois—Wood	3' x 3' x 24'
	Bagot, c. div. N. O.....	Bois—Wood	4' x 4' x 24'
	Bagot, c. div. N. O....	(2) Tuyau—Pipe	1.5' x 24'
	St-Fulgence, p.....	(2) Bois—Wood	18' x 24'
COMPTON.....	Bury, c. (t).....	Bois—Wood	12' x 8' x 29'
	Bury, v. (t).....	Tuyau—Pipe	24" x 32'
	Bury, c. (t).....	(2) Tuyau—Pipe	15" x 24'
	Cookshire, ville (town)...	Tuyau—Pipe	15" x 134'
	Cookshire, ville (town)...	Tuyau—Pipe	30" x 32'
	Eaton, c. (t).....	Tuyau—Pipe	15" x 24'
	Eaton, c. (t).....	Tuyau—Pipe	15" x 8'
	Eaton, c. (t).....	Tuyau—Pipe	15" x 38'
	Eaton, c. (t).....	Tuyau—Pipe	24" x 36'
	Eaton, c. (t).....	Bois—Wood	8' x 5' x 28'
	Emberton, c. (t).....	Tuyau—Pipe	24" x 50'
	Emberton, c. (t).....	Tuyau—Pipe	15" x 28'
	Hampden, c. (t).....	Tuyau—Pipe	18" x 24'
	Hampden, c. (t).....	Tuyau—Pipe	24" x 24'

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature du pont Nature of the bridge	Portée, hauteur et largeur Span, Height and Width
COMPTON	Lingwick, c. (t)	Tuyau—Pipe	15'' x 28'
	Newport, c. (t)	Tuyau—Pipe	18'' x 30'
	Newport, c. (t)	Tuyau—Pipe	36'' x 6'
	Scotstown, ville (town) . . .	Tuyau—Pipe	18'' x 34'
	Westbury, c. (t)	Tuyau—Pipe	24'' x 40'
DEUX-MONTA- GNES	St-Hermas, p.	Béton—Concrete	10' x 6' x 28'
	Ste-Monique, p.	Bois—Wood	8' x 7' x 20'
	Ste-Monique, p.	Bois—Wood	8' x 7' x 20'
DRUMMOND.	L'Avenir	Bois—Wood	10' x 5' x 26'
	L'Avenir	Tuyau—Pipe	52'' x 10'
	Wendover & Simpson, c.(t) .	Tuyau—Pipe	14'' x 26'
	Wendover & Simpson, c.(t) .	Tuyau—Pipe	36'' x 30'
GASPÉ-SUD.	Fox & Sydenham N.	Bois—Wood	20' x 14' x 35'
	Gaspé Baie Nord.	Bois—Wood	8' x 8' x 45'
GATINEAU.	Hull-Ouest	Bois—Wood	4' 8'' x 5' x 190'
	Hull-sud	Tuyau tôle—Iron pipe	36'' x 50'
	Hull-sud	Tuyau tôle—Iron pipe	48'' x 12'
	Hull-sud	Tuyau tôle—Iron pipe	15'' x 12'
	Hull-sud	Tuyau tôle—Iron pipe	36'' x 4'
	Hull-sud	Tuyau tôle—Iron pipe	18'' x 8'
	Hull-sud	Tuyau tôle—Iron pipe	18'' x 6'
	Hull-sud	(2) Béton—Concrete	36'' x 8'
	Eardley, c. (t)	Tuyau tôle—Iron pipe	24'' x 30'
	Eardley, c. (t)	Tuyau tôle—Iron pipe	48'' x 22'
JOLIETTE.	St-Ambroise-de-Kildare, p	Béton—Concrete	20' x 8' x 24'
	Div. entre St-Chs-Borro- mée et Ste-Elizabeth, p.	Bois—Wood	20' x 8' x 24'
LABELLE.	Clyde, c. (t)	Bois—Wood	16' x 12' x 24'
	Clyde, c. (t)	(2) Tuyau tôle—Iron pipe	15'' x 28'
	Joly, c. (t)	(3) Tuyau tôle—Iron pipe	15'' x 30'
	Marchand, c. (t)	(2) Tuyau tôle—Iron pipe	18'' x 40'
	Loranger, c. (t)	(2) Tuyau tôle—Iron pipe	15'' x 28'
	Montigny, c. (t)	Tuyau tôle—Iron pipe	15'' x 24'
	Boyer, c. O.	(3) Tuyau tôle—Iron pipe	16'' x 26'
	Campbell, c. P. E.	(6) Tuyau tôle—Iron pipe	15'' x 28'
	Val Barrette, v.	(2) Tuyau tôle—Iron pipe	15'' x 24'
	Mont-Laurier, v.	(3) Tuyau tôle—Iron pipe	18'' x 36'
	Robertson & Pope	Bois—Wood	12' x 8' x 24'

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature du pont Nature of the bridge	Portée, hauteur et largeur Span, Height and Width
LAC ST-JEAN...	St-Jérôme, p.	Bois—Wood	6' x 6' x 28'
	Ste-Croix, p.	Bois—Wood	4' x 4' x 36'
	Hébertville, p. (2)	Bois—Wood	4' x 4' x 26'
	Hébertville, p. (4)	Bois—Wood	2' x 4' x 22'
	Hébertville, p.	Bois—Wood	6' x 6' x 21'
	Hébertville, p.	Bois—Wood	6' x 6' x 38'
	Hébertville, p.	Bois—Wood	3' x 3' x 38'
	Hébertville Sta. (3)	Bois—Wood	3' x 3' x 38'
	St-Bruno, p. (3)	Bois—Wood	2' x 3' x 26'
	St-Bruno, p.	Bois—Wood	12' x 20' x 25'
	St-Bruno, p.	Bois—Wood	4' x 4' x 40'
	St-Gédéon, p.	Bois—Wood	6' x 6' x 75'
	St-Gédéon, p. (2)	Bois—Wood	4' x 4' x 40'
	St-Gédéon, p.	Bois—Wood	2' x 2' x 38'
	St-Joseph d'Alma, p. . . .	Bois—Wood	6' x 6' x 28'
	St-Joseph d'Alma, p. . . (3)	Bois—Wood	2' x 3' x 38'
	St-Joseph d'Alma, p. . . (2)	Bois—Wood	3' x 3' x 36'
	Délisle, canton. (2)	Bois—Wood	3' x 3' x 26'
	Pérignonka.	Bois—Wood	4' x 4' x 28'
	Pérignonka.	Bois—Wood	6' x 6' x 28'
	Ste-Jeanne d'Arc. (3)	Bois—Wood	3' x 3' x 26'
	Ste-Jeanne d'Arc.	Bois—Wood	9' x 6' x 28'
	St-Michel-de-Mistassini		
	(2)	Bois—Wood	2' x 2' x 30'
	Albanel, c. (t)	Bois—Wood	8' x 4' x 40'
	Albanel, c. (t)	Bois—Wood	4' x 4' x 40'
	Albanel, c. (t). (3)	Bois—Wood	3' x 3' x 28'
	Normandin, c. (t)	Bois—Wood	9' x 7' x 30'
	Normandin, c. (t) (3)	Bois—Wood	3' x 3' x 26'
	St-Prime, p.	Bois—Wood	4' x 4' x 36'
	N.-D. de la Dorée, p. (3)	Bois—Wood	3' x 4' x 26'
LAPRAIRIE.	Laprairie, p. (2)	Tuyau—Pipe	48' x 24''
	St-Mathieu.	Tuyau—Pipe	44' x 15''
	St-Philippe.	Tuyau—Pipe	40' x 21''
	St-Jacques-le-Mineur.	Tuyau—Pipe	24' x 15''
L'ASSOMPTION. .	Repentigny, p.	Béton—Concrete	6' x 6' x 26'
L'ISLET.	St-Roch des Aul., p.	Béton—Concrete	15' x 50' x 18'
	Tourville, p.	Béton—Concrete.	50' x 55' x 18'
LOTBINIÈRE.	St-Gilles, p.	Bois—Wood	16' x 6' x 22'
MASKINONGÉ. .	St-Justin, p.	Tuyau—Pipe	50' x 30''
	St-Léon, p.	Tuyau—Pipe	66' x 48''



MONTREAL-TERREBONNE-ST-DONAT

St-Esprit

COMTÉ — COUNTY	MUNICIPALITÉ — MUNICIPALITY	Nature du pont — Nature of the bridge	Portée, hauteur et largeur — Span, Height and Width
MONTCALM. . . .	Ste-M. Salomé, p. . . . (3)	Tôle—Iron	28' x 7'
MONTMAGNY. . . .	N.-D.-du-Rosaire.	Bois—Wood	20' x 5' x 26'
NAPIERVILLE. . . .	St-Rémi, p.	Béton—Concrete	40' x 12' x 6'
	St-Rémi, p.	Tuyau—Pipe	20' x 36''
	St-Rémi, p.	Tuyau—Pipe	20' x 18''
	St-Rémi, p.	Tuyau—Pipe	64' x 18''
	St-Rémi, p.	Tuyau—Pipe	56' x 15''
	St-Rémi, p. (2)	Tuyau—Pipe	24' x 15''
	St-Rémi, p.	Tuyau—Pipe	44' x 12''
	St-Rémi, p. (2)	Tuyau—Pipe	20' x 12''
	St-Rémi, p. (3)	Tuyau—Pipe	24' x 12''
	St-Rémi, p. (3)	Tuyau—Pipe	32' x 12''
	St-Rémi, p.	Tuyau—Pipe	28' x 12''
	St-Rémi, p.	Tuyau—Pipe	16' x 12''
	St-Rémi, p.	Tuyau—Pipe	68' x 15''
	St-Rémi, p. (2)	Tuyau—Pipe	24' x 18''
	St-Rémi, p.	Tuyau—Pipe	20' x 15''
	St-Cyprien de Léry.	Tuyau—Pipe	28' x 18''
PAPINEAU.	Bigelow-Black Wells et McGill.	Bois—Wood	523' x 62' x 20'
	Buckingham, c. (t).	Bois—Wood	8' x 12' x 52'
PONTIAC.	Onslow Sud.	Tôle—Iron	24' x 8'
PORTNEUF.	St-Alban, paroisse.	Béton—Concrete	6' x 4' x 54'
	St-Jean-Baptiste Les Ecu- cureuls, p.	Béton—Concrete	3' x 6' x 300'
RICHMOND.	Richmond, ville (town) . .	Béton—Concrete	2½' x 2½' x 30'
	Stoke canton.	Bois—Wood	18' x 8' x 26'
	Stoke canton.	Bois—Wood	8' x 6' x 24'
	Brompton Gore.	Bois—Wood	12' x 6' x 26'
	Brompton Gore.	Bois—Wood	10' x 7' x 26'
	Brompton, c. (t).	Bois—Wood	3' x 3' x 28'
	Brompton, c. (t).	Bois—Wood	3' x 2½' x 30'
	Brompton, c. (t).	Bois—Wood	2' x 2' x 28'
RIVIÈRE-DU- LOUP.	St-Hubert, p.	Bois—Wood	18' x 10' x 24'
	St-Hubert, p.	Bois—Wood	15' x 12' x 24'
	St-Modeste, p.	Bois—Wood	16' x 10' x 24'
	St-J.-Bte, Ile Verte, p.	Bois—Wood	18' x 12' x 24'
ROUVILLE.	Ste-Angèle.	Bois—Wood	10' x 8' x 20'

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature du pont Nature of the bridge	Portée, hauteur et largeur Span, Height and Width
SHERBROOKE...	Ascot, c. (t).....	Bois—Wood	18' x 7' x 24'
	Rock Forest.....	Bois—Wood	8' x 5' x 24'
	Ascot Corner.....	Tuyau—Pipe	1½' x 1½' x 56'
	Ascot Corner.....	Tuyau—Pipe	2' x 2' x 24'
	Ascot Corner.....	Tuyau—Pipe	1½' x 1½' x 26'
	Ascot Corner.....	Tuyau—Pipe	2' x 2' x 24'
	Orford, c. (t).....	Tuyau—Pipe	1½' x 1½' x 24'
	Orford, c. (t).....	Tuyau—Pipe	6' x 1½' x 16' x 26'
	Orford, c. (t).....	Tuyau—Pipe	1¼' x 1¼' x 28'
	Orford, c. (t).....	Tuyau—Pipe	1¼' x 1¼' x 26'
	Orford, c. (t).....	Tuyau—Pipe	1¼' x 1¼' x 24'
	Orford, c. (t).....	Tuyau—Pioe	2' x 2' x 24'
	Orford, c. (t).....	Tuyau—Pipe	2' x 2' x 26'
	Orford, c. (t).....	Tuyau—Pipe	2' x 2' x 24'
	Orford, c. (t).....	Tuyau—Pipe	1½' x 1½' x 26'
SOULANGES...	Ste-Claire d'Assise, p....	Béton—Concrete	4' x 4' x 40'
	St-Télesphore, p.....	Tuyau—Pipe	3' x 40'
	St-Zotique, p.....	(4)Béton—Concrete	10' x 5' x 40'
	St-Zotique, p.....	Béton—Concrete	19.5' x 5' x 40'
STANSTEAD...	Stanstead, c. (t).....	Tuyau—Pipe	6' x 6' x 8'
	Ste-Catherine-de-Hatley, p	Tuyau—Pipe	2' x 1' x 28'
	Ste-Catherine-de-Hatley, p	Tuyau—Pipe	2' x 2' x 26'
	Ste-Catherine-de-Hatley, p	Tuyau—Pipe	2' x 2' x 26'
	Ste-Catherine-de-Hatley, p	Tuyau—Pipe	2½' x 2½' x 26'
	Ste-Catherine de Hatley, p	Tuyau—Pipe	1½' x 1½' x 28'
	Ste-Catherine-de-Hatley, p	Tuyau—Pipe	1½' x 1½' x 28'
	Ste-Catherine-de-Hatley, p	Tuyau—Pipe	1¼' x 1¼' x 28'
	Ste-Catherine-de-Hatley, p	Tuyau—Pipe	1¼' x 1¼' x 26'
	Ste-Catherine-de-Hatley, p	Béton—Concrete	3' x 3' x 30'
	Hatley, c. (t).....	Tuyau—Pipe	2½' x 2½' x 36'
	Hatley, c. (t).....	Tuyau—Pipe	2' x 2' x 30'
	Hatley O., c. (t).....	Tuyau—Pipe	3' x 3' x 40'
ST-HYACINTHE	St-Thomas d'Aquin, p....	Bois—Wood	6' x 4' x 21'
	St-Thomas d'Aquin, p....	Bois—Wood	6' x 6' x 20'
ST-JEAN.....	St-Luc.....	Béton—Concrete	43' x 5' x 5'
	St-Luc de l'Acadie.....	Béton—Concrete	25' x 5' x 5'
	L'Acadie.....	Béton—Concrete	38' x 6' x 6'
	L'Acadie.....	Béton—Concrete	45' x 8' x 8'
	L'Acadie.....	Tuyau—Pipe	132' x 30''
	L'Acadie.....	Tuyau—Pipe	32' x 18''
	L'Acadie.....	Tuyau—Pipe	36' x 12''
	L'Acadie.....	Tuyau—Pipe	24' x 18''
	St-Jean, p.....	(2)Béton—Concrete	40' x 12' x 5'

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature du pont Nature of the bridge	Portée, hauteur et largeur Span. Height and Width
TÉMISCAMINGUE	Ville Rouyn.....	Bois—Wood	3' x 3' x 70'
	Rouyn, c. (t).....	Bois—Wood	3' x 3' x 65'
	Rouyn, c. (t).....	Bois—Wood	3' x 3' x 65'
	Rouin, c. (t).....	Bois—Wood	3' x 3' x 60'
	Beauchastel, c. (t).....	Bois—Wood	18' x 24' x 5'
	Beauchastel, c. (t).....	Bois—Wood	24' x 10' x 6'
	MonBeillard, c. (t).....	Tôle—iron	30' x 18"
	MonBeillard, c. (t).....	Tôle—Iron	28' x 20"
	MonBeillard, c. (t).....	Tôle—Iron	28' x 20"
	MonBeillard, c. (t).....	Tôle—Iron	28' x 20"
	MonBeillard, c. (t).....	Tôle—Iron	30' x 24"
	MonBeillard, c. (t).....	Tôle—Iron	28' x 18"
	Guigues.....	Bois—Wood	70' x 6' x 4'
	Guigues.....	Bois—Wood	65' x 6' x 4'
	Guigues.....	Bois—Wood	65' x 3' x 2'
TERREBONNE...	Duhamel Ouest.....	Bois—Wood	60' x 2' x 2'
	Guérin, c. (t).....	Bois—Wood	15" x 15"
	Guérin, c. (t).....	Bois—Wood	3' x 3'
	Ste-Agathe, p.....	Bois—Wood	73' x 12' x 20'
TERREBONNE...	Ste-Agathe, p.....	Bois & Acier—Wood & Steel	48' x 18' x 20'
	Ste-Marguerite, p.....	Bois & Acier—Wood & Steel	60' x 15' x 20'
VAUDREUIL...	St-Michel-de-Vaudreuil, p.	Tuyau—Pipe	3' x 30'
VERCHÈRES...	Verchères, p.....	Bois—Wood	3' x 4' x 25'
WOLFE.....	Garthby, c.....	Tuyau—Pipe	24" x 42"
	Garthby, c. (t).....	Tuyau—Pipe	24" x 26"
	Ham-Sud-Ouest.....	Tuyau—Pipe	15" x 24"
	Ham-Sud-Ouest.....	Tuyau—Pipe	18" x 24"
	Marbleton, village.....	Béton—Concrete	10' x 7' x 32'
	Marbleton, village.....	Tuyau—Pipe	24" x 32"
YAMASKA.....	St-Pie de Guire, p.....	Béton—Concrete	24" x 21'
	St-Pie de Guire, p.....	Béton—Concrete	36" x 24'
	St-David, p.....	Cèdre—Cedar	10' x 15' s 20'
	St-David, p.....	Cèdre—Cedar	6' x 7' x 26'
	St-Bonaventure, p.....	Cèdre—Cedar	20' x 9' x 24'
	St-Bonaventure, p.....	Cèdre—Cedar	8' x 8' x 20'
	St-Thomas de Pierreville, p.	Cèdre—Cedar	12' x 8' x 20'

NOMBRE TOTAL de ponts et
ponceaux construits en 1931..... 347

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

TOTAL NUMBER of bridges and
culverts built during 1931..... 347

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

CHAPITRE XIV

EMBELLISSEMENT

PLANTATION D'ARBRES D'ORNEMENT

Liste des municipalités dans les limites
desquelles il a été planté des arbres
en 1931.

CHAPTER XIV

EMBELLISHMENT

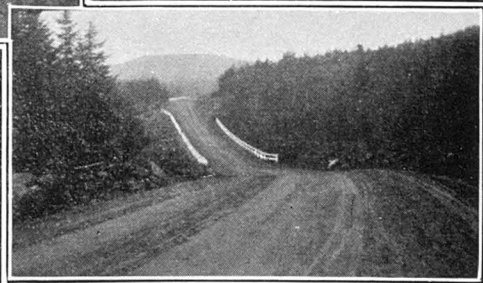
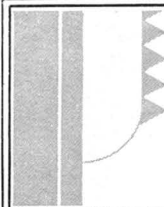
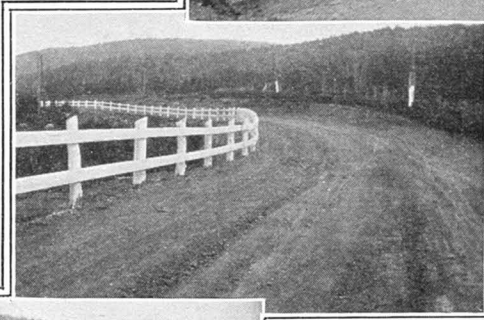
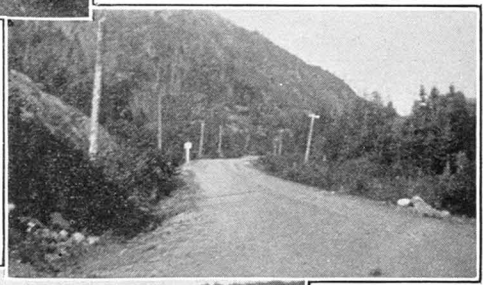
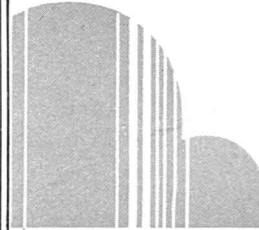
PLANTING OF ORNAMENTAL TREES

List of municipalities where trees have
been planted in 1931.

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-THEFTORD MINES-QUEBEC					
CHAMBLY.....	St-Hubert, p.....	Peuplier—Poplar...	.....		60
SHEFFORD.....	Granby, c. (t).....	Orme—Elm.....	.....		150
	Granby, c. (t).....	Peuplier—Poplar...	.....		161
BEAUCE.....	St-Frédéric, p.....	Orme—Elm.....	.....		20
	St-Frédéric, p.....	Peuplier—Poplar...	.....		50
	St-Frédéric, p.....	Pommier—Apple...	.....		10
	St-Frédéric, p.....	Bouleau—White Birch.....	.....		8
EDMUNDSTON RIVIERE-DU LOUP-QUEBEC-MONTREAL-TORONTO					
L'ISLET.....	L'Islet, p.....	Prunier—Canada Plum.....	.....		12
		Bouleau—White Birch.....	.....		6
	L'Islet, p.....	Cerisier—Cherry tree.....	.....		10
	L'Islet, p.....	Peuplier—Poplar...	.....		12
	St-Roch-des-Aulnaies, p.....	Erable—Maple.....	446	.....	
KAMOURASKA. ...	Ste-Anne-de-la-Pocatière, p..	Peuplier—Poplar...	.....		30
	Rivière-Ouelle, p.....	Peuplier—Poplar...	.....		76
	St-Pacôme, p.....	Pommier—Apple tree.....	.....		6

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés	
			Number of trees planted	
			Par le département By the Depart- ment	Par les proprié- taires By the rate- payers
EDMUNDSTON-RIVIÈRE-DU-LOUP-QUÉBEC-MONTRÉAL- TORONTO—(Suite—Con.)				
KAMOURASKA	St-Paschal, p.	Orme—Elm.	6	
	St-Paschal, p.	Pommier—Apple tree.	24	
	St-Paschal, p.	Prunier—Canada Plum.	6	
	Ste-Hélène, p.	Peuplier—Poplar.	100	
	Ste-Hélène, p.	Pommier—Apple tree.	42	
MONTMAGNY.	Berthier, p.	Peuplier—Poplar.	24	
	Cap St-Ignace, p.	Peuplier—Poplar.	60	
BELLECHASSE.	St-Vallier, p.	Peuplier—Poplar.	24	
QUÉBEC.	Ste-Foy, p.	Peuplier—Poplar.	30	
	Ste-Foy, p.	Orme—Elm.	10	
PORTNEUF.	Cap Santé, p.	Peuplier—Poplar.	60	
	Grondines, v.	Peuplier—Poplar.	30	
LÉVIS-FORT COVINGTON				
YAMASKA.	Pierreville, v.	Poplar—Peuplier.	25	
	Pierreville, v.	Epinette Bleue— Spruce.	10	
	Pierreville, v.	Cyprès—Cypress tree.	100	
LÉVIS-SHERBROOKE via RICHMOND				
ARTHABASKA.	Warwick, c. (t).	Peuplier—Poplar.	50	
BOULEVARD PERRON				
MATANE.	N.-D. Ass. McNider, p.	Peuplier—Poplar.	140	
	Ste-Flavie, p.	Peuplier—Poplar.	43	
	Mont-Joli, v.	Peuplier—Poplar.	163	
	Mont-Joli, v.	Pin—Pine.	8	
	Mont-Joli, v.	Cyprès—Cypress tree.	10	

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—(Suite—con.)					
MATANE	Mont-Joli, v.	Bouleau—White Birch.			2
	Mont-Joli, v.	Sapin—Fir tree.			10
	Mont-Joli, v.	Epinette—Spruce.			12
	St-Joseph Lepage, p.	Peuplier—Poplar.			118
	St-Joseph Lepage, p.	Erable—Maple.			6
	Ste-Félicité, p.	Peuplier—Poplar.			412
	Ste-Félicité, p.	Erable—Maple.			6
	Ste-Félicité, p.	Tilleul—Bass Wood.			50
	Ste-Félicité, p.	Orme—Elm.			50
BONAVENTURE.	Anse aux Gascons.	Erable—Maple.			25
	Paspébiac.	Erable—Maple.	260		
	New-Carlisle.	Erable—Maple.	380		
	St-Bonaventure-de-Hamil, p.	Peuplier—Poplar.			37
	St-Bonaventure-de-Hamil, p.	Erable—Maple.			12
	New-Richmond, c. (t).	Erable—Maple.			12
	Maria, canton, (t).	Erable—Maple.			12
	Maria, c. (t).	Noyer—Walnut tree			6
	Maria, c. (t).	Orme—Elm.			6
	Carleton sur Mer.	Peuplier—Poplar.			10
	Carleton sur Mer.	Erable—Maple.			10
MATAPÉDIA.	Ste-Marie de Sayabec, p.	Peuplier—Poplar.			236
	Ste-Marie de Sayabec, p.	Erable—Maple.			30
	Ste-Marie de Sayabec, p.	Pommier—Maple tree.			2
GASPÉ-NORD.	Ste-Anne-des-Monts,	Erable—Maple.			12
	Ste-Anne-des-Monts.	Saule—Willow.			37
	Ste-Anne-des-Monts.	Peuplier—Poplar.			49
	Ste-Anne-des-Monts.	Peuplier—Poplar.			25
GASPÉ-SUD.	Grande-Rivière.	Peuplier—Poplar.			6
	St-Pierre Malbaie No 2.	Erable—Maple.			1
	St-Pierre Malbaie, No 2.	Orme—Elm.			1
	St-Pierre Malbaie, No 2.	Saule—Willow.			1
	St-Pierre Malbaie No 2.	Frène—Ash.			1
	Gaspé, v.	Peuplier—Poplar.			27
	Chandler.	Peuplier—Poplar.			100



SAINT-SIMÉON-BAIE-STE-CATHERINE

Quelques aspects de la route, construite dans l'un des districts les plus difficiles de la province. Autour du lac qui paraît dans une des photographies, il a fallu miner un passage pour le chemin

A few aspects of the Highway, constructed in one of the most broken districts in the Province. Around the lake shown in one of the scenes, the road had to be blasted through

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés — Number of trees planted — Par le département — By the Département — By the rate- payers	Par les proprié- taires — By the rate- payers	
BOULEVARD PERRON—(Suite—con.)					
CASPÉ-SUD	Chandler	Erable—Maple	18		
	Chandler	Peuplier—Poplar	6		
	Chandler	Sorbier—Sorb	12		
	St-Alban-du-Cap-des-Rosiers	Erable—Maple	14		
	Ste-Adélaïde-de-Pabos	Peuplier—Poplar	28		
MONTRÉAL-ST. ALBANS					
IBERVILLE	St-Sébastien	Peuplier—Poplar	30		
RIVIÈRE-DU-LOUP-STE-FLAVIE					
RIMOUSKI	Ste-Cécile Bic,	Erable—Maple	12		
	Pointe-au-Père, p	Pin—Pine	24		
	Pointe-au-Père, p	Cormier—Mountain Ash	10		
	Pointe-au-Père, p	Peuplier—Poplar	30		
	Pointe-au-Père, p	Erable—Maple	4		
	St-Germain, p	Bouleau—White Birch	6		
	St-Germain, p	Cerisier—Cherry tree	2		
	St-Germain, p	Pommier—Apple tree	1		
	St-Germain, p	Saule—Willow	6		
	St-Siméon, p	Peuplier—Poplar	25		
	ROUGEMONT-STHYACINTHE-DRUMMONDVILLE-TROIS-RIVIÈRES				
	BAGOT	St-Dominique, p	Orme—Elm	90	
St-Dominique, p		Erable—Maple	80		
St-Dominique, p		Peuplier—Poplar	44		
Acton Vale		Plaine—Soft Maple	6		
Acton Vale		Epinette—Spruce	14		
MONTRÉAL-ROUSE'S POINT via ST-JEAN					
ST-JEAN	N.-D.-du-Mont-Carmel	Peuplier—Poplar	32		
QUÉBEC-CHICOUTIMI-TOUR DU LAC ST-JEAN-QUÉBEC					
QUÉBEC	N.-D.-des-Laurentides, p	Peuplier—Poplar	52		

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
QUÉBEC-CHICOUTIMI-TOUR DU LAC ST-JEAN-QUÉBEC—(Suite—Con.)				
QUÉBEC.....	Charlesbourg, v.....	Peuplier—Poplar...	....	18
	Giffard, v.....	Peuplier—Poplar...	....	73
	Beauport, ville.....	Peuplier—Poplar...	....	12
	St-Louis-de-Courville, v.....	Peuplier—Poplar...	....	20
MONTMORENCY...	St-Jean-de-Boischatel, v.....	Peuplier—Poplar...	....	28
	Ste-Anne-de-Beaupré, v.	Peuplier—Poplar...	....	4
	Beaupré.....	Peuplier—Poplar...	....	36
	St-Joachim.....	Peuplier—Poplar...	....	8
	St-Joachim.....	Pommier—App tree.....	....	9
CHARLEVOIX.....	Cap-à-l'Aigle, v.....	Peuplier—Poplar...	....	8
	Cap-à-l'Aigle, v.....	Orme—Elm.....	....	4
	Cap-à-l'Aigle, v.....	Erable—Elm.....	....	8
	Cap-à-l'Aigle, v.....	Pine—Pine.....	....	4
	Cap-à-l'Aigle, v.....	Saule—Willow. ....	....	4
	St-Irénée.....	Peuplier—Poplar...	....	12
SAGUENAY.....	St-Paul de Mille Vaches.	Peuplier—Poplar...	....	75
CHICOUTIMI.....	Chicoutimi, c. (t).....	Peuplier—Poplar...	....	3
ROBERVAL.....	Normandin, v.....	Peuplier—Poplar...	....	12
	Roberval, ville.....	Erable—Maple.....	....	100
	Roberval, ville.....	Noyer—Walnut tree	....	100
	Roberval, ville.....	Peuplier—Poplar...	....	100
	Roberval, ville.....	Orme—Elm.....	....	100
	Roberval, ville.....	Peuplier—Poplar...	....	100
	St-Emilien des Desbiens....	Peuplier—Poplar...	....	50

VICTORIAVILLE-DRUMMONDVILLE

ARTHABASKA.....	Ste-Clotilde, p.....	Peuplier—Poplar...		24
-----------------	----------------------	--------------------	------	----

SOREL-IBERVILLE-SAINT-JEAN

IBERVILLE.....	St-Athanase, p.....	Peuplier—Poplar...	....	24
ROUVILLE.....	Richelieu, v.....	Peuplier—Poplar...	....	10

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
LÉVIS-JACKMAN					
BEAUCE.....	St-François, p.....	Peuplier—Poplar...	40		
	St-Côme-de-Kénébec, p.....	Peuplier—Poplar...	40		
	Beauceville-Est, v.....	Erable—Maple.....	50		
	Aubert-Gallion.....	Peuplier—Poplar...	25		
SAINT-JEAN-PORT-JOLI-ST-PAMPHILE-ST-CAMILLE					
L'ISLET.....	Tourville, p.....	Bouleau—White Birch.....	7		
	Tourville, p.....	Epinette—Spruce ..	10		
	Tourville, p.....	Peuplier—Poplar...	60		
	Tourville, p.....	Orme—Elm.....	6		
	Tourville, p.....	Chêne—Oak.....	4		
SAINT-VALLIER-ST-CAMILLE-SAINT-GEORGES-MÉGANTIC					
BEAUCE.....	Aubert-Gallion.....	Peuplier—Poplar...	45		
WATERLOO - HUNTINGDON - (via Lacolle)					
MISSISQUOI.....	St-Pierre-de-Vérone.....	Peuplier—Poplar...	131		
	St-Pierre-de-Vérone.....	Orme—Elm.....	4		
	Bedford, c. (t).....	Peuplier—Poplar...	150		
	Stanbridge Station.....	Peuplier—Poplar...	250		
	Dunham C. (t).....	Peuplier—Poplar...	199		
BEAUMARNOIS-SAINT-JEAN					
NAPIERVILLE....	St-Cyprien de Léry.....	Peuplier—Poplar. ..	24		
	St-Edouard.....	Peuplier—Poplar...	80		
MARIEVILLE-FARNHAM-COWANSVILLE					
MISSISQUOI.....	Cowansville.....	Peuplier—Poplar...	137		

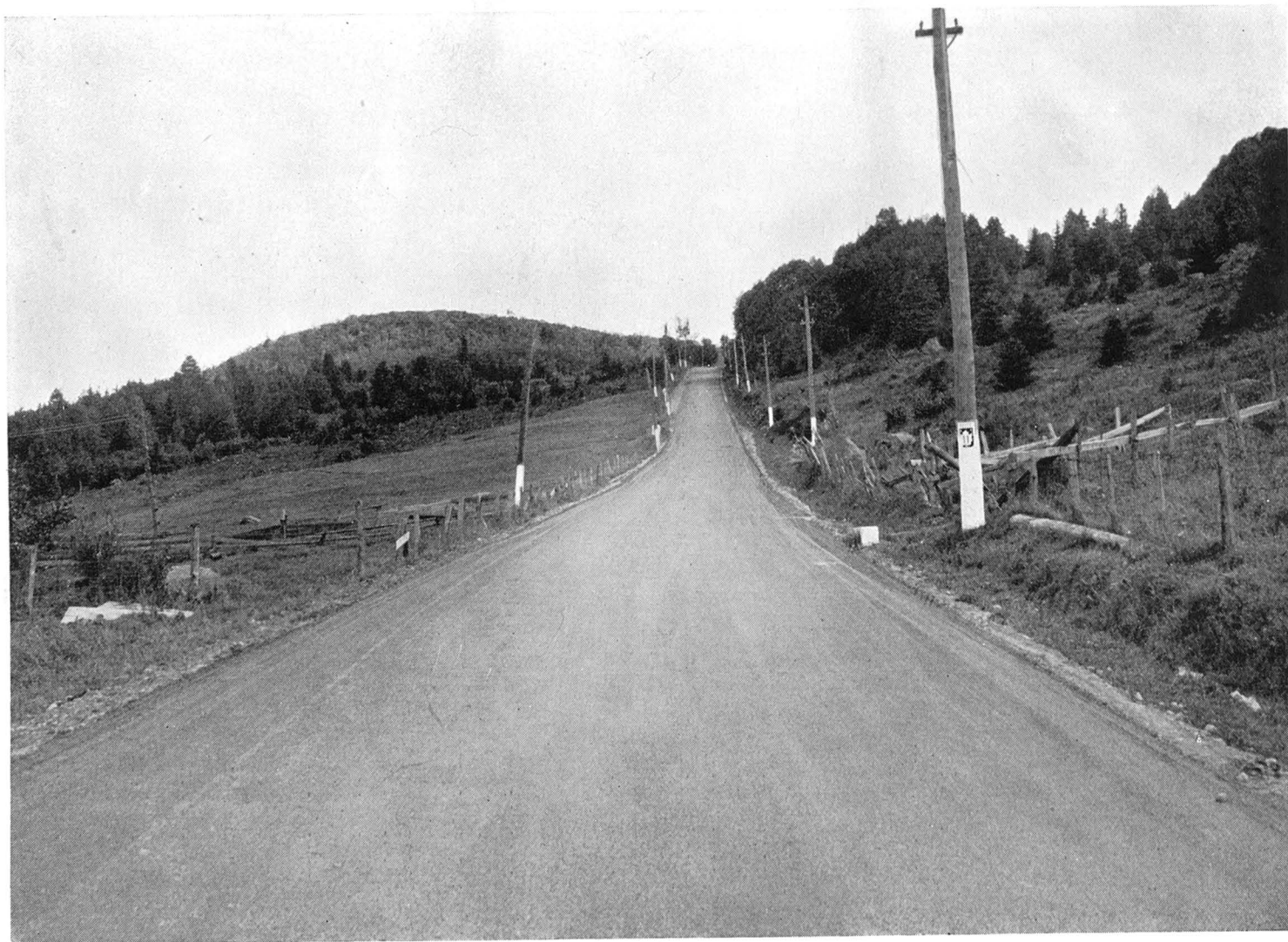
COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés. Number of trees planted	
			Par le département By the Department	Par les proprié- taires By the rate- payers
BERTHIER-JOLIETTE-ST-COME via SAINT-AMBROISE				
BERTHIER..... } JOLIETTE..... } MONTCALM..... }	 }	Peuplier—Poplar...	....	2721
		Pommier—Apple tree.....	....	568
		Erable—Maple.....	....	570
		Orme—Elm.....	....	236
		Prunier—Plum tree	....	142
		Cerisier—Cherry tree.....	....	26
		Sorbier—Sorb.....	....	22
		Pin—Pine.....	....	378
		Mélèze—Larch.....	....	20
SAINT-ROCH-CHAMBLY-SAINT-JEAN				
ST-JEAN.....	St-Luc.....	Peuplier—Poplar...	....	4
	St-Luc.....	Orme—Elm.....	....	5
	St-Luc.....	Erable—Maple.....	....	5
VERCHÈRES.	St-Antoine-sur-Richelieu ...	Peuplier—Poplar...	....	50
	Belœil.....	Peuplier—Poplar...	....	85
LAPRAIRIE-HEMMINGFORD				
NAPIERVILLE.....	St-Edouard.....	Peuplier—Poplar...	....	94
IBERVILLE-FARNHAM				
IBERVILLE.....	St-Grégoire.....	Peuplier—Poplar...	...	174
TOTAL.....			1819	10137
GRAND TOTAL.....			11956	

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
CHEMINS SECONDAIRES					
SECONDARY HIGHWAYS					
BEAUCE.....	Aubert-Gallion.....	Peuplier—Poplar...	....	70	
	St-Frédéric, p.....	Orme—Elm.....	....	20	
	St-Frédéric, p.....	Peuplier—Poplar...	....	50	
	St-Frédéric, p.....	Pommier—Apple tree.....	....	10	
	St-Frédéric, p.....	Bouleau—White Birch.....	....	8	
	St-François, p.....	Peuplier—Poplar...	....	40	
	St-Côme-de-Kénébec, p.....	Peuplier—Poplar...	....	40	
	Beauceville-Est, v.....	Erable—Maple.....	....	50	
	L'Enfant-Jésus, v.....	Peuplier—Poplar...	....	24	
	St-Ephrem-de-Tring, p.....	Peuplier—Poplar...	..	8	
BELLECHASSE.	St-Vallier, p.	Peuplier—Poplar...	....	15	
BONAVENTURE. . .	Grand Cascapédia	Peuplier—Poplar...	....	77	
COMPTON.....	Eaton, c. (t).....	Peuplier—Poplar...	....	500	
DORCHESTER.....	St-Anselme, p.....	Erable—Maple.....	....	2	
IBERVILLE.....	St-Sébastien.....	Peuplier—Poplar...	....	167	
	St-Athanase, p.....	Peuplier—Poplar...	....	30	
	St-Athanase, p.....	Epinette—Spruce ..	....	9	
LÉVIS.....	St-Romuald d'Etchemin, p. .	Orme—Elm.....	....	50	
MONTMAGNY.....	St-François, p.....	Peuplier—Poplar...	....	100	
	Berthier en bas, p.....	Peuplier—Poplar...	....	50	
	Berthier en bas.....	Pommier—Apple tree.....	....	24	
	Berthier en bas.....	Bouleau—White Birch.....	....	2	
	Montmagny, ville.....	Peuplier—Poplar...	....	12	
NAPIERVILLE.....	St-Michel.....	Peuplier—Poplar...	....	36	
ST-JEAN.....	St-Blaise, p.....	Peuplier—Poplar...	....	60	

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
PORTNEUF.....	Grondines, v.....	Peuplier—Poplar...	....	20
	Grondines, p.....	Peuplier—Poplar...	....	10
	Portneuf, v.....	Peuplier—Poplar...	....	20
	St-Basile, p.....	Peuplier—Poplar...	....	12
	Cap-Santé, p.....	Peuplier—Poplar...	....	10
	St-Augustin, p.....	Peuplier—Poplar...	....	50
QUÉBEC.....	Ste-Foy, p.....	Peuplier—Poplar...	....	10
	Charlesbourg, p.....	Peuplier—Poplar...	....	15
	St-Louis-de-Courville, v.....	Peuplier—Poplar...	....	25
	Montmorency.....	Peuplier—Poplar...	....	30
	Ancienne-Lorette, p.....	Pommier—Apple tree.....	....	15
TOTAL.....			—	1672
GRAND TOTAL.....				1672

SOMMAIRE—SUMMARY

Nombre d'arbres plantés par le département Quantity of trees planted by the Department	1819
Nombre d'arbres plantés par les particuliers Quantity of trees planted by the rate payers	11809
TOTAL.....	13628



MONTRÉAL-MONT-LAURIER

Ste-Agathe

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	1931	Total
Erable—Maple.....	1,496	3,060	1,264	3,059	12,908	8,408	7,240	4,513	2,153	44,101
Peuplier—Poplar.....	1,382	7,524	4,957	6,895	21,719	18,896	29,051	13,307	8,742	112,474
Orme—Elm.....	150	5,161	3,216	2,112	4,037	3,612	4,611	2,001	770	25,670
Tilleul—Bass-Wood.....	.....	348	.....	48	244	.....	105	2	50	798
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	419	3616
Frêne—Ash.....	304	94	157	185	1,097	202	2,747	.....	1	4,787
Aulne—Alder.....	25	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29
Bouleau—White-Birch.....	153	84	3	16	4,067	128	274	4	39	4,768
Chêne—Oak.....	.....	15	.....	.....	101	239	.....	.....	4	359
Noyer—Butter-Nut.....	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	106	109
Sorbier—Mountain-Ash.....	83	.....	77	.....	737	50	254	10	58	1,269
Pommier—Apple-Tree.....	.....	.....	5,191	5,148	13,562	6,793	3,031	380	784	31,889
Mélèze—Tamarak.....	807	2	100	.....	400	.....	.....	.....	40	1,349
Liard—Cotton wood.....	.....	.....	.....	.....	35	.....	.....	.....	.....	35
Tremble—Aspen.....	.....	.....	.....	.....	5,538	113	.....	58	.....	5,709
Ostryer—Iron Wood.....	.....	.....	.....	.....	257	.....	.....	.....	.....	257
Plaine—Soft Maple.....	.....	.....	.....	.....	773	452	.....	.....	6	1,231
Cèdre—Cedar.....	.....	.....	.....	.....	20	20	80	25	.....	145

Prunier—Canada Plum.....	.....	.....	.....	.....	109	.....	21	4	194	328
Acacia—Acacia.....	.....	.....	.....	.....	41	.....	.....	6	.....	47
Saule—Willow.....	.....	.....	.....	.....	10	386	480	65	48	989
Epinette—Spruce.....	.....	.....	.....	.....	.....	334	122	93	55	704
Sapin—Fir.....	.....	.....	.....	.....	.....	338	.....	2	10	350
Noisetier—Nut-Tree.....	.....	.....	.....	.....	.....	11	.....	.....	.....	11
Marronnier—Chestnut tree...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	2
Cerisier—Cherry tree.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	.....	39	45
Cypres—Cypress.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	200	110	310
Total.....	5,336	16,407	15,057	17,487	66,370	40,864	49,017	20,995	13,628	245,161

CHAPITRE XV

CHAPTER XV

CHAUX—LIME

Chaux fournie pour le blanchissage des maisons, granges et dépendances.

Lime supplied for whitewashing houses, barns and outbuildings.

COMTÉ — COUNTY	Quantité fournie en livres — Quantity supplied in pounds	COMTÉ — COUNTY	Quantité fournie en livres — Quantity supplied in pounds
Arthabaska.....	3,500	Mégantic.....	4,350
Bagot.....	33,500	Missisquoi.....	510
Beauce.....	1,000	Montcalm.....	150
Bellechasse.....	26,500	Montmagny.....	7,200
Berthier.....	19,775	Montmorency.....	23,100
Bonaventure.....	2,205	Napierville.....	1,800
Chambly.....	12,821	Nicolet.....	51,950
Champlain.....	31,674	Portneuf.....	59,600
Charlevoix.....	24,985	Québec.....	42,600
Chicoutimi.....	1,200	Richelieu.....	4,130
Deux-Montagnes.....	2,470	Richmond.....	13,000
Drummond.....	21,511	Rimouski.....	1,650
Gaspé-Nord.....	20,470	Rivière-du-Loup.....	14,787
Gaspé-Sud.....	23,025	Rouville.....	3,148
Iberville.....	2,700	Sherbrooke.....	13,000
Joliette.....	550	Stanstead.....	13,000
Kamouraska.....	8,400	St-Hyacinthe.....	24,475
Labelle.....	8,690	St-Jean.....	350
Lac-St-Jean.....	2,100	Témiscamingue.....	11,825
Laprairie.....	2,805	Témiscouata.....	1,192
L'Assomption.....	850	Terrebonne.....	4,553
Laviolette.....	23,250	Verchères.....	32,911
Lévis.....	9,052	Wolfe.....	400
L'Islet.....	9,575	Yamaska.....	61,880
Lotbinière.....	17,900		
Matane.....	1,600		
Matapédia.....	5,350	Grand total.....	664,019

CHAPITRE XVI

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION

1931

Du samedi matin, 1er août, au lundi soir, 31 août.

Circulation des automobiles observée chaque jour du mois d'août à certains points des principales routes interprovinciales.

Le tableau donné ci-dessous donne le nombre total d'automobiles de promenade enregistrées au cours du mois d'août à chaque poste de comptage. Les tableaux qui suivent indiquent, pour chaque poste, le nombre d'automobiles enregistrées chaque jour.

Via	AUTOMOBILES ENTRÉES DANS LA PROVINCE, DURANT LE MOIS D'AOUT— TOURING CARS ENTERING THE PROVINCE DURING THE MONTH OF AUGUST			
	Québec	Autres provinces Other provinces	Etats-Unis United States	Total
Cross Point	2,180	920	162	3,262
Matapédia	1,896	3,460	710	6,066
Ste-Rose-du-Dé-gelé	852	2,275	1,993	5,120
Dorion route 2	16,928	6,352	13,022	36,302
Dorion route 17	24,239	4,201	3,075	31,515
Hull	78,990	260,624	11,707	351,321
TOTAL	125,085	277,832	30,669	433,586

CHAPTER XVI

TRAFFIC CENSUS

1931

From Saturday morning, August 1, to Monday night, August 31.

Daily count of the automobile traffic during the month of August at certain points on the principal interprovincial highways.

The table on this page shows the total number of touring cars counted during the month of August at each recording station.

The tables on the following pages show the daily count at each recording station.

AUTOMOBILES SORTIES DE LA PROVINCE DURANT LE MOIS D'AOUT— TOURING CARS LEAVING THE PROVINCE DURING THE MONTH OF AUGUST			
Québec	Autres provinces Other provinces	Etats-Unis United States	Total
2,264	1,024	542	3,830
1,804	3,350	708	5,862
797	2,187	1,827	4,811
17,637	6,217	8,805	32,659
31,084	5,217	3,855	40,156
81,193	254,960	9,823	345,976
134,779	272,955	25,560	433,294

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION—TRAFFIC CENSUS

1931

Du samedi matin, 1er août, au lundi soir 31 août—From Saturday morning, August 1, to Monday night, August 31

ROUTE No 6—CROSS POINT (N. B.—Quebec)

Date ENTRÉES DANS LA PROVINCE
ENTERING THE PROVINCE

SORTIES DE LA PROVINCE
LEAVING THE PROVINCE

Date

Août	Québec	Autres provin- ces Other Provin- ces	Etats- Unis Unit- ed States	Total
1	58	38	4	100
2	68	56	3	127
3	50	17	3	70
4	86	26	...	112
5	103	32	8	143
6	56	28	3	87
7	53	20	3	76
1-7	474	217	24	715
8	96	32	1	129
9	67	53	7	127
10	67	23	3	93
11	52	22	4	78
12	58	24	6	88
13	73	24	4	101
14	56	21	6	83
8-14	469	199	31	699
15	85	29	8	122
16	72	40	8	120
17	64	22	5	91
18	78	28	9	115
19	59	29	7	95
20	67	23	5	95
21	76	14	9	99
15-21	501	185	51	737
22	66	27	9	102
23	91	55	5	151
24	114	28	2	144
25	75	22	9	106
26	63	38	9	110
27	54	26	5	85
28	74	34	6	114
22-28	537	230	45	812
29	69	23	4	96
30	64	41	5	110
31	66	25	2	93
1-31	2,180	920	162	3,262

Québec	Autres provin- ces Other Provin- ces	Etats- Unis Unit- ed States	Total
82	41	19	142
62	46	9	117
58	27	13	98
72	24	12	108
106	26	9	141
44	27	16	87
62	32	11	105
486	223	89	798
104	33	12	149
69	51	51	135
57	19	15	91
62	28	21	111
68	21	12	101
62	37	21	120
64	20	17	101
486	209	113	808
97	38	19	154
94	34	13	141
66	31	16	113
78	28	24	130
66	29	10	105
58	40	22	120
71	26	27	124
530	226	131	887
81	27	21	129
77	61	25	163
122	41	28	191
77	27	21	125
64	31	15	110
53	33	18	104
70	41	25	136
544	261	153	958
67	33	27	127
78	44	16	138
73	28	13	114
2,264	1,024	542	3,830

Août
1
2
3
4
5
6
7
1-7
8
9
10
11
12
13
14
8-14
15
16
17
18
19
20
21
15-21
22
23
24
25
26
27
28
22-28
29
30
31
1-31

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION—TRAFFIC CENSUS

1931

Du samedi matin, 1er août, au lundi soir 31 août—From Saturday morning, August 1, to Monday night, August 31.

ROUTE No 6—MATAPÉDIA (N. B.—Québec)

Date ENTRÉES DANS LA PROVINCE
ENTERING THE PROVINCE

SORTIES DE LA PROVINCE
LEAVING THE PROVINCE

Août	Québec	Autres provin- ces Other Provin- ces	Etats- Unis Unit- ed States	Total
1	68	106	4	178
2	86	198	9	293
3	57	65	18	140
4	51	187	18	256
5	97	174	23	294
6	60	105	23	188
7	76	112	26	214
1-7	495	947	121	1,563
8	65	97	27	189
9	73	181	21	275
10	60	86	21	167
11	63	90	24	177
12	59	97	12	168
13	53	60	16	129
14	56	91	29	176
8-14	429	702	150	1,281
15	75	136	27	238
16	45	140	34	219
17	52	99	21	172
18	60	76	28	164
19	49	78	20	147
20	62	73	39	174
21	40	81	24	145
15-21	383	683	193	1,259
22	64	127	23	214
23	56	170	49	275
24	74	105	60	239
25	61	88	19	168
26	56	91	17	164
27	53	80	20	153
28	44	87	10	141
22-28	408	748	198	1,354
29	65	114	15	194
30	63	184	19	266
31	53	82	14	149
1-31	1,896	3,460	710	6,066

Août	Québec	Autres provin- ces Other Provin- ces	Etats- Unis Unit- ed States	Total
1	79	89	11	179
2	94	193	21	308
3	50	69	19	138
4	52	181	15	258
5	75	198	23	296
6	48	100	17	165
7	52	109	22	183
1-7	450	949	128	1,527
8	58	94	26	178
9	66	172	19	257
10	56	78	21	155
11	64	78	23	165
12	59	106	18	183
13	53	60	22	135
14	54	87	28	169
8-14	410	675	157	1,242
15	68	120	31	219
16	47	163	33	243
17	48	107	22	177
18	53	84	24	161
19	52	90	25	167
20	49	71	26	146
21	42	67	26	135
15-21	359	702	187	1,248
22	53	114	27	194
23	57	143	44	244
24	99	116	43	258
25	64	74	21	159
26	64	85	17	166
27	52	73	17	142
28	42	62	18	122
22-28	431	667	187	1,285
29	42	107	9	158
30	56	166	31	253
31	56	84	9	149
1-31	1,804	3,350	708	5,862

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION—TRAFFIC CENSUS

1931

Du samedi matin, 1er août, au lundi soir 31 août—From Saturday morning, August 1, to Monday night, August 31.

ROUTE No 2—STE-ROSE-DU-DÉGELÉ (N.-B.—Québec)

Date ENTRÉES DANS LA PROVINCE
ENTERING THE PROVINCE

SORTIES DE LA PROVINCE
LEAVING THE PROVINCE

Août	Québec	Autres provin- ces Other Provin- ces	Etats- Unis Unit- ed States	Total	Québec	Autres provin- ces Other Provin- ces	Etats- Unis Unit- ed States	Total	Août
1	26	73	50	149	38	56	37	131	1
2	32	141	98	271	33	148	92	273	2
3	18	63	21	102	35	51	32	118	3
4	27	68	63	158	23	67	68	158	4
5	32	55	56	143	28	60	48	136	5
6	35	68	46	149	21	62	50	133	6
7	23	73	45	141	28	62	53	143	7
1-7	193	541	379	1 113	206	506	380	1,092	1-7
8	36	77	49	162	38	61	40	139	8
9	30	154	105	289	34	147	108	289	9
10	13	51	49	113	23	63	38	124	10
11	24	53	65	142	28	48	44	120	11
12	24	57	60	141	19	61	55	135	12
13	26	57	50	133	29	56	62	147	13
14	32	43	70	145	24	52	39	115	14
8-14	185	492	448	1,125	195	488	386	1,069	8-14
15	23	68	111	202	23	72	81	176	15
16	35	105	88	228	30	109	115	254	16
17	32	66	54	152	24	65	51	140	17
18	22	76	69	167	15	81	51	147	18
19	27	51	58	136	25	69	56	150	19
20	29	61	80	170	26	61	70	157	20
21	24	57	70	151	17	54	78	149	21
15-21	192	484	530	1,206	160	511	502	1,173	15-21
22	21	68	54	143	22	54	52	128	22
23	23	137	100	260	18	130	115	263	23
24	34	71	63	168	22	61	42	125	24
25	29	61	80	170	22	70	53	145	25
26	20	57	70	147	18	51	51	120	26
27	26	65	55	146	29	68	46	143	27
28	31	62	39	132	22	45	50	117	28
22-28	184	521	461	1,166	153	479	409	1,041	22-28
29	35	73	44	152	20	54	41	115	29
30	32	111	88	231	40	107	76	222	30
31	31	53	43	127	23	43	33	99	31
1-31	852	2,275	1,993	5,120	797	2,187	1,827	4,811	1-31

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION TRAFFIC CENSUS

1931

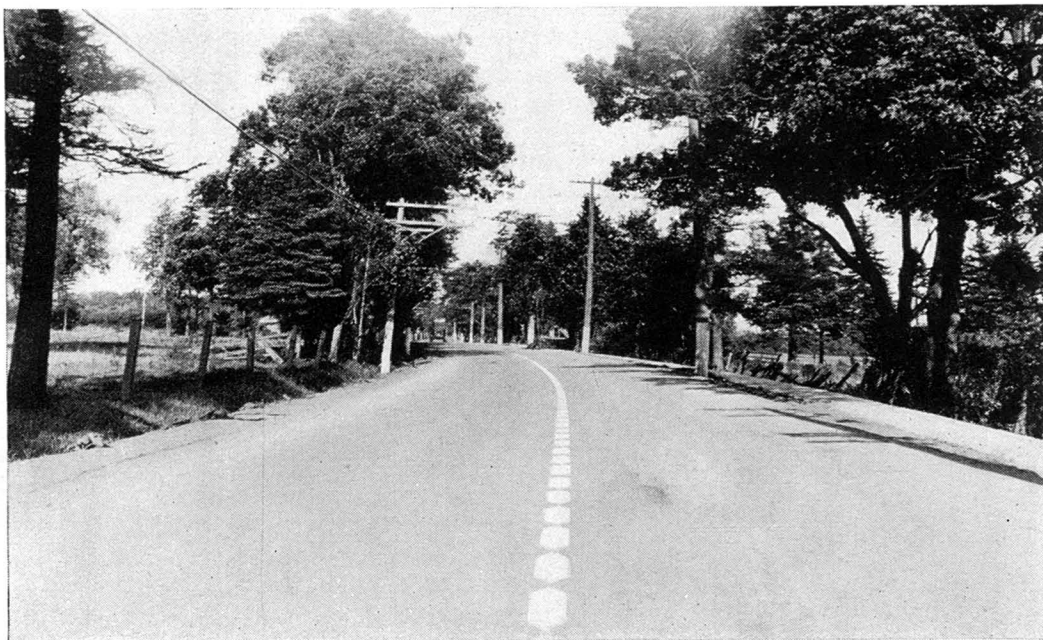
Du samedi matin, 1er août, au lundi soir 31 août—From Saturday morning, August 1, to Monday night, August 31.

ROUTE No 2—DORION (Ontario-Québec)

Date ENTRÉES DANS LA PROVINCE
ENTERING THE PROVINCE

SORTIES DE LA PROVINCE
LEAVING THE PROVINCE Date

Août	Québec	Autres provin- ces Other Provin- ces	Etats- Unis Unit- ed States	Total	Québec	Autres provin- ces Other Provin- ces	Etats- Unis Unit- ed States	Total	Août
1	359	364	196	919	652	175	155	982	1
2	851	520	290	1,661	838	387	143	1,368	2
3	398	303	490	1,191	453	441	245	1,099	3
4	291	181	431	903	405	191	279	875	4
5	368	173	555	1,096	461	186	306	953	5
6	394	165	508	1,067	428	178	248	854	6
7	420	170	417	1,007	500	177	316	993	7
1-7	3,081	1,876	2,887	7,844	3,727	1,705	1,692	7,124	1-7
8	492	193	318	1,003	797	165	284	1,246	8
9	988	260	385	1,633	695	205	252	1,152	9
10	419	229	433	1,081	414	169	312	895	10
11	481	202	540	1,223	565	165	295	1,025	11
12	455	193	483	1,131	485	152	287	924	12
13	423	168	520	1,111	451	174	296	921	13
14	510	170	366	1,046	563	226	337	1,126	14
8-14	3,768	1,415	3,045	8,228	3,970	1,256	2,063	7,289	8-14
15	535	225	362	1,122	813	192	248	1,253	15
16	1,203	252	344	1,799	889	258	169	1,316	16
17	510	224	500	1,234	508	191	208	907	17
18	390	158	537	1,085	410	132	284	826	18
19	466	160	572	1,198	497	162	397	1,056	19
20	438	165	556	1,159	502	181	375	1,058	20
21	485	203	568	1,256	495	221	403	1,119	21
15-21	4,027	1,387	3,439	8,853	4,114	1,337	2,084	7,535	15-21
22	551	185	357	1,093	731	191	265	1,185	22
23	1,168	222	342	1,732	862	247	280	1,389	23
24	541	185	413	1,139	457	196	288	941	24
25	398	159	531	1,088	467	162	313	942	25
26	376	100	428	904	441	152	294	887	26
27	355	125	359	839	411	165	365	941	27
28	466	149	305	920	522	201	345	1,068	28
22-28	3,855	1,125	2,735	7,715	3,891	1,314	2,148	7,353	22-28
29	532	147	283	962	724	202	270	1,196	29
30	1,300	266	365	1,931	900	233	317	1,450	30
31	365	136	268	769	311	170	231	712	31
1-31	16,928	6,352	13,022	36,302	17,637	6,217	8,805	32,659	1-31

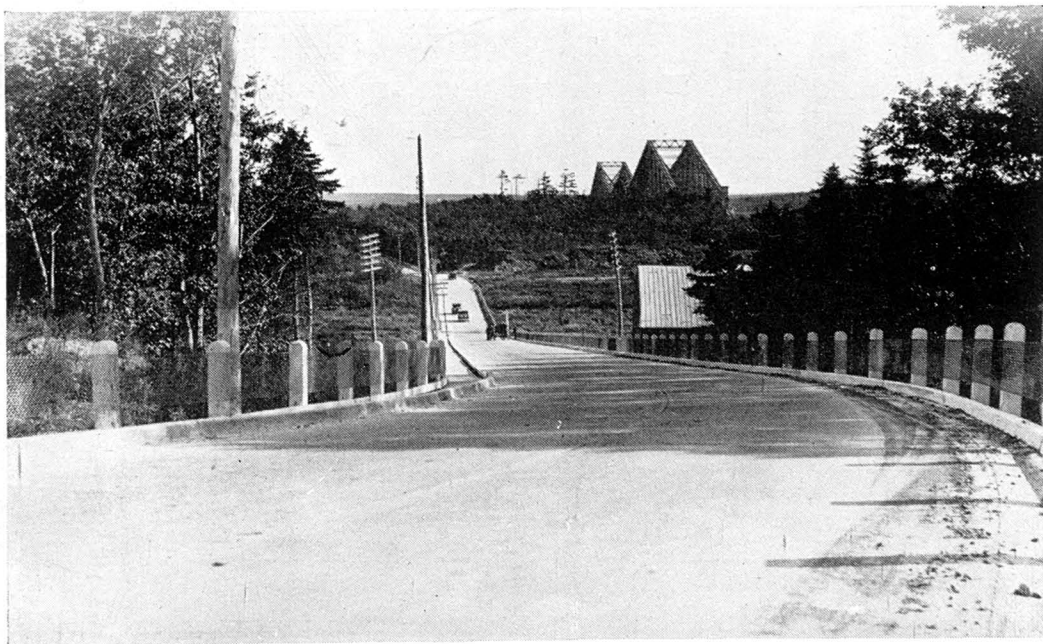


ROUTE No 1—QUÉBEC—PONT DE QUÉBEC

Le chemin a été élargi, redressé et pavé en béton bitumineux

HIGHWAY No. 1—QUEBEC CITY—QUEBEC
BRIDGE

This section was straightened, widened and paved with bituminous concrete



ROUTE No 1—SECTION DE QUÉBEC AU
PONT DE QUÉBEC

Chemin d'approche en béton de ciment

HIGHWAY No. 1—QUEBEC CITY—QUEBEC
BRIDGE SECTION

Cement concrete pavement on approach to Bridge

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION—TRAFFIC CENSUS

1931

Du samedi matin, 1er août, au lundi soir 31 août—From Saturday morning, August 1, to Monday night, August 31.

ROUTE No 17—DORION (Ontario-Québec)

Date ENTRÉES DANS LA PROVINCE
ENTERING THE PROVINCE

SORTIES DE LA PROVINCE
LEAVING THE PROVINCE Date

Août	Québec	Autres provin- ces Other Provin- ces	Etats- Unis Unit- ed States	Total	Québec	Autres provin- ces Other Provin- ces	Etats- Unis Unit- ed States	Total	Août
1	801	270	58	1,129	938	166	75	1,179	1
2	1,206	343	50	1,599	1,361	267	95	1,723	2
3	742	180	77	999	935	470	149	1,554	3
4	864	132	111	1,107	1,034	199	141	1,374	4
5	644	115	137	896	877	171	135	1,183	5
6	540	125	106	771	779	165	147	1,091	6
7	655	138	128	921	866	155	118	1,139	7
1-7	5,452	1,303	667	7,422	6,790	1,593	860	9,243	1-7
8	718	181	37	936	1,361	188	153	1,702	8
9	1,031	142	67	1,240	1,129	190	100	1,419	9
10	619	154	114	887	817	179	146	1,142	10
11	601	120	107	828	917	170	158	1,245	11
12	540	96	114	750	659	141	156	1,056	12
13	555	112	116	783	785	130	138	1,053	13
14	585	112	123	820	842	161	136	1,139	14
8-14	4,649	917	678	6,244	6,610	1,159	987	8,756	8-14
15	813	178	95	1,086	1,335	219	85	1,639	15
16	1,449	203	100	1,752	1,456	215	97	1,768	16
17	704	110	103	917	948	146	101	1,195	17
18	646	125	125	896	832	138	148	1,118	18
19	630	95	141	866	877	120	152	1,149	19
20	603	74	143	820	788	113	149	1,050	20
21	551	80	103	734	873	129	105	1,107	21
15-21	5,396	865	810	7,071	7,109	1,080	837	9,026	15-21
22	703	135	94	932	1,188	133	100	1,421	22
23	1,398	176	129	1,703	1,646	211	125	1,982	23
24	655	82	88	825	900	122	117	1,139	24
25	648	104	101	853	887	126	128	1,141	25
26	700	94	92	886	935	133	162	1,230	26
27	664	79	89	832	835	129	147	1,111	27
28	673	82	90	845	843	110	113	1,066	28
22-28	5,441	732	683	6,876	7,234	964	892	9,090	22-28
29	821	120	62	1,003	1,198	124	102	1,424	29
30	1,835	167	104	2,106	1,500	186	95	1,781	30
31	645	77	71	793	643	111	82	836	31
1-31	24,239	4,201	3,075	31,515	31,084	5,217	3,855	40,156	1-31

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION—TRAFFIC CENSUS

1931

Du samedi matin, 1er août, au lundi soir 31 août—From Saturday morning, August 1, to Monday night, August 31.

ROUTE No 8—HULL-PONT INTERPROVINCIAL (Ontario-Québec)

Date ENTRÉES DANS LA PROVINCE
ENTERING THE PROVINCE

SORTIES DE LA PROVINCE
LEAVING THE PROVINCE Date

Août	Québec	Autres provin- ces Other Provin- ces	Etats- Unis Unit- ed States	Total
1	1,193	4,369	230	5,792
2	836	2,131	218	3,185
3	1,239	4,015	185	5,439
4	1,375	2,782	359	4,516
5	980	4,167	278	5,425
6	1,534	3,588	295	5,417
7	1,558	3,522	162	5,242
1-7	8,715	24,574	1,727	35,016
8	2,471	4,040	270	6,781
9	1,765	2,035	108	3,907
10	1,567	4,717	216	6,500
11	1,661	3,958	239	5,858
12	1,767	3,003	148	4,918
13	1,531	4,750	94	6,375
14	1,751	5,506	248	7,505
8-14	12,512	28,009	1,323	41,844
15	1,912	5,278	162	7,352
16	1,396	4,350	205	5,951
17	1,245	3,496	165	4,906
18	1,340	4,079	239	5,658
19	1,230	3,802	187	5,219
20	1,505	3,566	235	5,306
21	1,410	3,521	269	5,200
15-21	10,038	28,092	1,462	39,592
22	1,800	5,106	209	7,115
23	1,250	3,514	164	4,928
24	1,700	4,108	318	6,126
25	1,420	4,288	155	5,863
26	1,640	4,178	177	5,995
27	1,800	3,843	140	5,783
28	1,740	4,731	178	6,649
22-28	11,350	29,768	1,341	42,459
29	1,740	4,483	155	6,378
30	1,560	4,044	177	5,781
31	1,420	3,635	123	5,178
1-31	47,335	122,605	6,308	176,248

Québec	Autre s provin- ces Other Provin- ces	Etats- Unis Unit- ed States	Total	Août
1,514	4,372	192	6,078	1
855	1,997	256	3,108	2
1,323	4,051	153	5,527	3
1,417	2,568	254	4,239	4
1,014	4,228	201	5,443	5
1,576	3,611	173	5,360	6
1,632	3,442	127	5,201	7
9,331	24,269	1,356	34,956	1-7
2,234	3,570	225	6,029	8
1,096	2,872	73	4,041	9
1,551	4,638	167	6,356	10
1,692	4,076	150	5,918	11
1,617	2,900	123	4,640	12
1,562	4,458	60	6,080	13
1,700	5,125	137	6,962	14
11,452	27,639	935	40,026	8-14
1,913	5,351	138	7,402	15
1,400	3,766	119	5,285	16
1,360	3,781	137	5,278	17
1,220	3,432	159	4,811	18
1,250	3,711	146	5,107	19
1,440	3,377	164	4,971	20
1,370	3,650	139	5,159	21
9,953	27,068	992	38,013	15-21
1,760	5,207	171	7,138	22
1,340	3,641	116	5,097	23
1,600	4,065	152	5,817	24
1,360	3,813	109	5,282	25
1,880	4,176	153	6,209	26
1,900	3,915	230	6,045	27
1,820	4,710	133	6,663	28
11,660	29,527	1,064	42,251	22-28
2,320	4,616	134	7,070	29
1,600	4,330	138	6,068	30
1,468	3,696	74	5,238	31
47,784	121,145	4,693	173,622	1-31

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION—TRAFFIC CENSUS

1931

Du samedi matin, 1er août, au lundi soir 31 août—From Saturday morning, August 1, to Monday night, August 31.

ROUTE No 8—HULL-PONT DES CHAUDIÈRES—(Ontario-Québec)

Date ENTRÉES DANS LA PROVINCE
ENTERING THE PROVINCE

Sorties DE LA PROVINCE
LEAVING THE PROVINCE Date

Août	Québec	Autres provin- ces Other Provin- ces	Etats- Unis Unit- ed States	Total
1	1,188	4,048	181	5,417
2	479	1,859	94	2,432
3	725	3,328	106	4,159
4	852	3,248	118	4,218
5	906	2,786	88	3,790
6	965	3,478	84	4,527
7	904	3,197	108	4,209
1-7	6,019	21,944	779	28,742
8	1,438	4,458	119	6,015
9	418	1,293	39	1,750
10	1,119	3,546	116	4,781
11	985	3,275	123	4,383
12	982	3,020	96	4,098
13	846	2,906	71	3,823
14	1,037	2,953	114	4,104
8-14	6,825	21,451	678	28,954
15	1,166	4,594	132	5,892
16	370	1,489	87	1,946
17	636	2,977	105	3,718
18	744	3,329	141	4,214
19	729	3,085	92	3,906
20	746	3,002	145	3,893
21	793	3,489	94	4,376
15-21	5,184	21,965	796	27,945
22	640	3,231	99	3,970
23	329	1,600	63	1,992
24	930	1,157	111	2,198
25	816	2,520	55	3,391
26	1,048	3,138	96	4,282
27	890	3,194	88	4,172
28	880	2,902	97	3,879
22-28	5,533	17,742	609	23,884
29	1,136	3,799	119	5,054
30	412	1,698	67	2,177
31	918	2,669	59	3,646
1-31	26,027	91,268	3,107	120,402

Québec	Autres provin- ces Other Provin- ces	Etats- Unis Unit- ed States	Total	Août
1,169	3,582	118	4,869	1
412	1,738	71	2,221	2
675	3,285	108	4,068	3
858	3,165	99	4,122	4
854	2,729	94	3,677	5
786	3,239	78	4,103	6
893	2,767	102	3,762	7
5,647	20,505	670	28,822	1-7
1,376	4,295	94	5,765	8
471	1,633	61	2,165	9
1,031	3,384	95	4,510	10
869	2,841	116	3,826	11
919	2,728	83	3,730	12
958	3,023	105	4,086	13
982	2,530	105	3,617	14
6,606	20,434	659	27,699	8-14
1,253	4,417	110	5,780	15
501	1,510	53	2,064	16
748	2,830	76	3,654	17
819	2,789	108	3,716	18
866	2,797	101	3,764	19
753	2,817	111	3,681	20
941	3,368	115	4,424	21
5,881	20,528	674	27,083	15-21
668	2,754	62	3,484	22
492	1,624	68	2,184	23
976	1,958	102	3,036	24
1,046	2,454	52	3,552	25
1,112	2,618	82	3,812	26
1,199	2,937	89	4,225	27
911	2,673	105	3,689	28
6,404	17,018	560	23,982	22-28
1,432	3,578	110	5,120	29
535	1,503	106	2,144	30
1,049	2,615	49	3,713	31
27,554	86,181	2,828	116,563	1-31

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION—TRAFFIC CENSUS

1931

Du samedi matin, 1er août, au lundi soir 31 août—From Saturday morning, August 1, to Monday night, August 31.

ROUTE No 8—HULL-PONT CHAMPLAIN—(Ontario-Québec)

Date ENTRÉES DANS LA PROVINCE
ENTERING THE PROVINCE

Sorties DE LA PROVINCE
LEAVING THE PROVINCE Date

Août	Québec	Autres provin- ces Other Provin- ces	Etats- Unis Unit- ed States	Total
1	177	1,460	41	1,678
2	269	1,669	58	1,996
3	171	1,439	46	1,656
4	158	1,232	60	1,450
5	181	1,456	52	1,689
6	201	1,924	44	2,169
7	135	1,143	43	1,321
1-7	1,292	10,323	344	11,959
8	155	1,620	60	1,835
9	199	1,841	60	2,100
10	144	1,043	59	1,246
11	158	1,203	51	1,412
12	141	1,280	68	1,489
13	137	1,179	60	1,376
14	161	1,367	91	1,619
8-14	1,095	9,533	449	11,077
15	192	2,121	103	2,416
16	296	2,151	90	2,537
17	156	1,691	113	1,960
18	177	1,667	128	1,972
19	182	1,909	147	2,238
20	182	1,646	136	1,964
21	146	1,814	121	2,081
15-21	1,331	12,999	838	15,168
22	182	2,219	174	2,525
23	307	2,210	88	2,605
24	169	952	65	1,186
25	149	1,031	51	1,231
26	188	1,238	65	1,491
27	174	1,072	51	1,297
28	163	1,060	56	1,279
22-28	1,332	9,782	500	11,614
29	148	1,310	52	1,510
30	295	1,937	72	2,304
31	135	867	37	1,039
1-31	5,628	46,751	2,292	54,671

Québec	Autres provin- ces Other Provin- ces	Etats- Unis Unit- ed States	Total	Août
201	1,298	35	1,534	1
279	1,751	54	2,084	2
177	1,764	52	1,993	3
173	1,385	51	1,609	4
179	1,538	45	1,762	5
213	1,457	45	1,715	6
157	1,187	33	1,377	7
1,379	10,380	315	12,074	1-7
142	1,445	35	1,622	8
273	1,895	61	2,229	9
141	1,062	66	1,269	10
174	1,138	56	1,368	11
134	1,323	81	1,538	12
135	1,264	54	1,453	13
164	1,389	97	1,650	14
1,163	9,516	450	11,129	8-14
200	2,085	111	2,396	15
313	2,394	93	2,800	16
130	1,877	152	2,159	17
182	1,665	128	1,975	18
178	1,861	147	2,186	19
190	1,698	122	2,010	20
145	1,936	127	2,208	21
1,338	13,516	880	15,734	15-21
204	2,178	120	2,502	22
345	2,327	96	2,768	23
159	934	52	1,145	24
149	1,070	50	1,269	25
225	1,179	68	1,472	26
173	1,080	70	1,323	27
160	1,111	61	1,332	28
1,415	9,879	517	11,811	22-28
160	1,176	45	1,381	29
273	2,175	66	2,514	30
127	992	29	1,148	31
5,855	47,634	2,302	55,791	1-31

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 029 774