

CANQ
V0
100
1933



MINISTÈRE DES
COMMUNICATIONS

BIBLIOTHÈQUE
ADMINISTRATIVE

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

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

288966

CANQ
VO
100
1933

PROVINCE DE
QUÉBEC
PROVINCE

MINISTÈRE DE LA VOIRIE

ROADS DEPARTMENT

RAPPORT DE
1933
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

1933

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 1933.

Respectfully submitted,

J. E. PERRAULT,

Minister of Roads

QUEBEC, January 9, 1934

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 1933.

Respectueusement soumis,

J.-E. PERRAULT,

Ministre de la voirie

QUÉBEC, 9 janvier 1934

TABLE DES MATIÈRES

	page
Chapitre I—Revue de l'année.....	10
Chapitre II—Résumé des travaux de l'année.....	90
Chapitre III—Longueur totale des chemins améliorés.....	94
Chapitre IV—Etat de construction du réseau des grandes routes.....	95
Chapitre V—Le tourisme.....	98
Chapitre VI—Véhicules automobiles enregistrés dans la province; statistiques du tourisme; recensement de la circulation; accidents d'automobiles.....	152
Chapitre VII—Entretien des routes régionales et provinciales.....	171
Chapitre VIII—Entretien des chemins améliorés.....	175
Chapitre IX—Revêtements permanents.....	178
Chapitre X—Améliorations diverses.....	183
Chapitre XI—Suppression des passages à niveau.....	205
Chapitre XII—Construction des grandes routes.....	206
Chapitre XIII—Construction des chemins municipaux.....	210
Chapitre XIV—Construction et réparation des ponts et ponceaux.....	214
Chapitre XV—Embellissement.....	220

CONTENTS

	page
Chapter I—Review of the Year.....	11
Chapter II—Summary of the work of 1933.....	91
Chapter III—Total length of improved roads.....	94
Chapter IV—Progress of construction of the Main Highways System.	95
Chapter V—Tourism.....	99
Chapter VI—Motor vehicles registered in the Province of Quebec: statistical data on tourism; traffic census; automobile accidents.	152
Chapter VII—Maintenance of provincial and regional highways.....	171
Chapter VIII—Maintenance of roads at the Government's expense. ...	175
Chapter IX—Permanent pavements.....	178
Chapter X—Various improvements.....	183
Chapter XI—Elimination of railroad grade crossings.....	205
Chapter XII—Construction of main highways.....	206
Chapter XIII—Construction of municipal roads.....	210
Chapter XIV—Construction and repair of bridges and culverts.	214
Chapter XV—Road embellishment.....	220



MONTREAL-SHERBROOKE

Nouveau chemin autour du lac Orford, montrant le terrassement terminé. Le pavage reste à poser.

New road around Lake Orford, showing subgrade completed. The pavement has yet to be laid.

REVUE DE L'ANNÉE

REVIEW OF THE YEAR

CHAPITRE I

REVUE DE L'ANNÉE 1933

Le budget de la voirie ayant subi une nouvelle réduction en 1933, l'exécution de plusieurs projets de construction et de revêtements permanents a dû être remise à plus tard. L'exécution de certaines entreprises commencées en 1932 a, pour la même cause, subi un ralentissement. Il y a eu peu de construction sur les chemins municipaux.

Toutefois, malgré le peu d'argent dont il disposait, le département a pu poursuivre ses travaux sur quelques routes à grande circulation, terminer même, dans le district de Montréal, une nouvelle artère donnant accès aux Laurentides, et pourvoir ailleurs à quelques améliorations urgentes.

Comme toujours, l'entretien des chemins améliorés a retenu toute l'attention des ingénieurs. Depuis trois ans les budgets d'entretien ont subi une contraction continue. Seule l'économie la plus rigide, le perfectionnement des méthodes et l'efficacité toujours accrue du personnel ont pu faire durer les budgets de façon à couvrir toute la période d'entretien. Ce résultat n'a pas été atteint sans peine. Il a fallu à cette fin établir pour chaque ingénieur une répartition mensuelle et même quotidienne de la dépense à effectuer sur chaque mille de chemin, tenir compte en détails de la nature des revêtements et de la conformation géographique des différents districts, ainsi que de la nature et du volume de la circulation.

Jusqu'ici cette pénurie de fonds a passé presque inaperçue aux yeux du public voyageur. Le département a réussi à entretenir de façon satisfaisante les quinze mille milles de chemin dont il a charge. Il a même pu effectuer ici et là des améliorations qui s'imposaient, supprimer quelques tournants particulièrement dangereux et assurer plus de sécurité aux automobilistes. Il est toutefois hors de doute que l'épaisseur et la résistance de certains revêtements de gravier ont diminué et que ces revêtements devront être renforcés à brève échéance.

Au chapitre des réfections et de l'aménagement de routes modernes pour la grande circulation, il faut noter que le public admet de plus en plus unanimement la sagesse de la méthode adoptée par le département. L'on a même constaté l'an dernier un changement notable d'opinion en certains milieux.

En effet, quelques-uns des rares reproches que recevait parfois le département consistaient à dire que la "modernisation" de nos routes avançait trop lentement; que l'on ne bâtissait ni assez large ni assez droit; que nos routes faisaient pauvre figure près de celles de certains états américains et des provinces voisines. On a semblé réaliser en 1933 que la province de Québec occupait une situation particulière dans le domaine routier, et qu'il était impossible d'établir de comparaison entre nous et nos voisins. On a réalisé que le réaménagement des routes de la province était déjà bien avancé, que les routes construites au cours des dernières années rivalisaient parfaitement avec les grandes routes des provinces et des états voisins, que la province de Québec n'avait pas les moyens d'accélérer son programme de réfection, et que nous aurions d'ailleurs grand tort d'imiter en tous points ce qui se fait ailleurs. On a même reproché récemment au département de trop chercher, sur certaines routes, à obtenir la ligne droite.

CHAPTER I

REVIEW OF THE YEAR 1933

The roads budget having been further reduced in 1933, the execution of several construction and permanent paving projects was postponed. The carrying out of certain undertakings begun in 1932 was, for the same reason, pursued with somewhat less speed. There was very little construction done on municipal roads.

Nevertheless, in spite of the meagre funds at its disposal, the Department found it possible to carry out its work on some main highways, complete, in the district of Montreal, a new artery giving access to the Laurentides, and effect elsewhere a few urgent improvements.

As usual, the maintenance of improved roads held the full attention of our engineers. For three years the maintenance budget has sustained an annual reduction. Only the most rigid economy, the perfecting of methods, and the high efficiency of our personnel have sufficed to make the budgets last throughout the maintenance season of each year. This result was by no means achieved without difficulty. To attain this end, we were obliged to establish for each and every engineer a weekly, and even a daily, allotment of the expenditures to be made on each mile of road, taking into detailed account the type of the surfacing or paving, the geographic conformation of the various districts, and the nature and volume of traffic.

To date this paucity of funds has passed almost unnoticed by the travelling public. The Department has succeeded in maintaining in a satisfactory condition the fifteen thousand miles of improved road committed to its charge. It has even succeeded in effecting here and there essential improvements, eliminating particularly hazardous turns and curves, and ensuring greater safety to motorists. It is however beyond denying that the thickness and strength of certain gravel surfaces have diminished and that such surfaces will have to be strengthened before long.

On the subject of reconstruction and the general modernization of highways serving through traffic, it is to be noted that the public is becoming more and more convinced of the wisdom of the policy adopted by the Department. During the past year there has even been noted a marked change of opinion in certain quarters.

Indeed, some of the few reproaches received occasionally by the Department have in the past consisted in the claim that the "modernization" of our highways was proceeding too slowly; that we were not building our new roads either wide enough or straight enough; that our roads cut a poor figure in comparison with those of the United States and our neighbouring provinces. It seems to have become realized in 1933 that the Province of Quebec occupies a peculiar position in the highway realm, and that it is impossible to make a fair comparison between ourselves and our neighbours in that connection. It has come to be realized that the development of the highways system of the Province of Quebec is already well advanced, that the roads built in recent years are a perfect match for the main highways of neighbouring provinces and states, that the Province of Quebec had not the means of accelerating its resurfacing programme, and that it would not be wise for us to copy on all points practices adopted elsewhere. The Department has even been reproached lately with having sought to achieve a too straight alignment on certain roads.

La politique de département fut toujours celle du juste milieu, de sorte que ce dernier est en mesure de poursuivre son programme de réfection conscient de tenir compte des besoins présents et futurs de la circulation, du caractère particulier de notre province et de ses ressources financières.

Le département de la voirie a toujours su qu'il était impossible d'établir un plan d'aménagement basé sur ceux de l'état de New York ou d'autres états favorisés de toutes façons. Le chiffre de la population n'est pas le même, la richesse n'est pas la même, la situation géographique, la topographie et le climat ne sont pas les mêmes. De plus, il existe des faits historiques qui interviennent à tout instant dans l'aménagement routier de notre province. Il fallait donc établir un programme basé non sur les besoins et les ressources de nos voisins, mais sur les nôtres. C'est ce qui a été fait.

Le rapport de 1932 donnait la liste des principales routes élargies, redressées et pavées depuis quelques années dans les districts les plus peuplés de la province. Ce rapport a démontré l'immense progrès réalisé sous ce rapport de l'aménagement routier. La saison de 1933 continue le progrès réalisé antérieurement.

Si l'on étudie l'aménagement des grandes routes depuis quelques années, on verra que les conditions particulières à la province de Québec ont été soigneusement étudiées et qu'il en a été tenu compte.

D'abord, la province n'a consacré à l'élargissement et au revêtement des routes que le montant d'argent qu'elle pouvait y consacrer. Le département de la voirie a construit des routes aussi larges et aussi droites qu'il a pu le faire, sans toutefois perdre de vue l'importance de ne pas reléguer les villages hors des grandes routes. Car il ne faut pas priver nos villages des voies de communication auxquelles ils ont droit, priver les touristes du plaisir de traverser et de visiter ces villages, détruire ce qui fait l'originalité de notre province et ce qui constitue une partie importante de sa personnalité.

Partout où la chose était possible, le département a cherché et obtenu la ligne droite. Il a même abandonné d'anciens chemins, ou des parties d'anciens chemins. Dans ces cas, il l'a fait pour raisons de rapidité, de sécurité, et même d'économie; car il est économique dans bien des cas d'abandonner un vieux chemin sans valeur pour le remplacer par un nouveau chemin plus court et en fin de compte moins dispendieux de construction et d'entretien. Toutes ces caractéristiques se trouvent dans les travaux d'aménagement exécutés par le département sur les routes à grande circulation.

Le département poursuit ses études afin d'obtenir un revêtement durable et de construction économique. Nous avons fait en 1933 une expérience de ce genre dans la paroisse de Louiseville. Nous avons fait en 1931 une expérience d'un autre genre, mais dans un but semblable, sur le route Lévis-Jackman. Les ingénieurs diront quel matériel adopter pour paver efficacement la plus grande longueur de chemin avec le moins d'argent possible.

Les travaux de construction et d'amélioration ont repris une activité temporaire à l'automne par suite de l'octroi d'un grand nombre de subventions pour travaux de secours contre le chômage. Au cours de l'été et de l'automne, à la demande du département provincial des secours contre le chômage, le département

The policy of the Department has always been that of the happy medium. It has based its reconstruction programme on the practical and logical considerations of the present and future needs of traffic, the exceptional character of our Province in physical conditions, and the Province's financial resources.

The Department of Roads has ever been cognizant of the unwisdom of establishing a plan of modernization based on those of the State of New York or other states favoured in every way. Population is not the same, financial resources are not the same, the geographic situation, the topography and the climate are not the same. Moreover, there are certain conditions arising out of our Province's history which intervene at every turn in road construction and resurfacing matters. We are obliged therefore to establish a programme based, not upon the needs and resources of our neighbours, but on our own, which is precisely what we are doing.

The report of 1932 gave the list of main highways widened, realigned and paved over a period of some years in the more thickly populated districts of the Province. That report demonstrated clearly the tremendous progress realized in that direction. The season of 1933 saw a continuation of that progress.

Examining the transformation of main highways effected during the last several years, it becomes obvious that the peculiar conditions obtaining in the Province of Quebec have been carefully studied and used as a guide to our efforts.

First of all, the Province has applied to the widening and paving of highways only such monies as could justly be devoted to that purpose. The Department of Roads has built highways as wide and direct as possible, having in mind the importance of not relegating our villages to the undesirable condition of isolation from the main highways. For it would be a great mistake to deprive our villages of the road communications to which they have a right, to deprive the tourist of the pleasure of visiting these villages, to destroy that which points the originality of our Province and that which constitutes an important element of its personality.

Wherever possible the Department has sought to achieve that ideal of alignment: the straight line. It has, in certain cases of re-location, even abandoned old roads, or parts of old roads. In such cases the Department has so acted for reasons of speed and safety, and even of economy; for it is economy in many cases to abandon an old, worthless road for a new one shorter and, in the last analysis, less costly from the points of view of both construction and maintenance. All these conditions are met with in reconstruction projects executed by the Department on through traffic arteries.

The Department is pursuing its researches in the direction of finding a durable pavement of low construction cost. An experimental pavement of such nature was laid in the parish of Louiseville in 1933. In 1931, an experiment with the same end in view, but with a different type of surface, was made on the Lévis-Jackman highway. The engineers will decide which material to adopt for paving efficiently the greatest length of road at the least possible cost.

The works of construction and improvement took on a temporary heightening of activity in the fall, following the granting of a great many subsidies for unemployment relief projects. During summer and fall, on request of the Provincial Bureau for the Relief of Unemployment, the Department of Roads has

de la voirie a soumis au gouvernement fédéral divers projets de travaux au coût total de \$2,000,000. Les premiers projets furent approuvés à la fin d'août. Les autres furent approuvés durant les mois d'octobre et de novembre. La date tardive à laquelle quelques uns des projets du département furent approuvés n'a pas permis l'exécution complète des entreprises. A certains endroits, les travaux ont pu durer une couple de mois. Ailleurs, il a fallu les interrompre après deux ou trois semaines. Certaines entreprises ne purent même être commencées. Les travaux de construction ou d'amélioration exécutés avec l'argent de secours sont énumérés dans les différents chapitres de ce rapport. On trouvera plus loin quelques notes additionnelles au sujet de ces travaux de "chômage".

La température fut remarquablement belle tout l'été. La sécheresse des mois de juillet et d'août causa même du tort aux routes de gravier. Il fallut multiplier les applications de chlorure de calcium afin de combattre la poussière. On ne peut que répéter que la poussière est le plus grave inconvénient des routes de gravier, et que sa suppression constitue le plus grand problème que nous ayons à résoudre. Le département a fait l'essai, l'été dernier, d'une huile légère sur certaines sections de routes gravelées. Cette huile a donné de bons résultats au point de vue de la suppression de la poussière, mais elle dégage une odeur tenace que le public n'aime pas. On s'est plaint aussi, en certains cas, du fait que les piétons transportaient l'huile du chemin aux maisons, ce qui constitue un inconvénient sérieux.

Le département poursuit depuis plusieurs années la signalisation de toutes les routes de la province. Le système de signalisation de la province de Québec est l'un des plus efficaces. Un grand nombre de visiteurs, à même de comparer notre système avec ceux des différents états américains, et même avec ceux de l'Europe, se sont plu à l'affirmer. La signalisation a fait de nouveaux et de nombreux progrès en 1933.

Au chapitre de l'embellissement, il faut noter l'adoption d'une loi concernant les panneaux-réclames et les affiches. Cette loi, dont nous publions le texte intégral plus loin, constitue un pas important vers la conservation de nos paysages et la préservation du caractère de notre province. Cette loi a été l'objet des commentaires les plus élogieux de toute la presse du pays, et même des Etats-Unis.

Le nombre des accidents d'automobile est demeuré stationnaire ou à peu près en 1933. C'est-à-dire que lorsque les statistiques des accidents seront connues, ces statistiques devraient être sensiblement les mêmes en 1933 qu'en 1932. A ce sujet, il faut dire que la sécurité routière est un problème qui sera résolu surtout par les automobilistes eux-mêmes. La sécurité est basée essentiellement sur la prudence du conducteur et sur son jugement. Le département de la voirie exerce une surveillance constante, et sa police des routes fait un travail tout à fait efficace. Toutefois, ce n'est ni la loi ni la police qui établiront définitivement la sécurité routière. Les routes elles-mêmes offrent un haut degré de sécurité. Le nombre des accidents dépendra toujours du volume de la circulation et de la prudence des conducteurs. Le département de la voirie contribue dans une large part aux campagnes de sécurité entreprises depuis quelques années. Il espère avec le temps obtenir la prudence de tous les conducteurs, ainsi que la courtoisie indispensable sur la route.

been submitting to the Federal Government projects for relief works which entailed an aggregate cost of \$2,000,000. The first projects were approved towards the end of August; the others during the months of October and November. The late approval of some of the Department's projects prevented the complete carrying-out of these undertakings. At certain places the works could be kept in progress for a couple of months. In others, it was necessary to discontinue them after two or three weeks. And certain of the proposed undertakings could not even be started. The works of construction or improvement executed with unemployment relief monies are listed in the various chapters of this report. There will be found farther on additional notes on unemployment relief works.

The weather was remarkably dry all summer. The drought in the months of July and August was even sufficient to cause damage to gravel roads. It was found necessary to multiply the applications of calcium chloride to keep down the dust. We are bound to reiterate that dust is the most serious inconvenience of gravel roads, and that its elimination is the greatest problem with which we are faced. Last summer the Department made trial of a light oil on certain sections of gravel roads. This oil produced good results as far as the elimination of the dust nuisance is concerned; but it gives off a persistent odor which the public does not relish. In certain cases complaint has also been made of the fact that the oil is tracked into homes on the feet of pedestrians, which is undoubtedly a serious inconvenience.

The Department has been carrying out for several years the work of marking the highways of the Province as to danger, direction, geographic and historical features. The system of road signs of the Province of Quebec is one of the most effective known. A great many visitors, comparing our system with those of various American, and even European states, have been pleased to support that statement. The marking and posting of our highways made new and greater progress in 1933.

On the subject of embellishment must be noted the adoption of an act regarding signboards and posters. This act, of which we give the text verbatim farther on, constitutes an important step towards the protection of our landscapes and the preservation of the character of our Province. It has been the object of many a eulogistic comment in the press of both Canada and the United States.

The number of automobile accidents held practically stationary in 1933. That is to say, highway accident statistics, when known, ought to be virtually the same in 1933 as they were in 1932. In this connection it must be stated that highway safety is a problem which will be solved largely by the motorists themselves. Safety rests essentially on the prudence and good judgment of the drivers. The Department of Roads exercises constant surveillance of the roads and its traffic officers are performing altogether effective work. Nevertheless, it is neither the Law nor the police that will definitely establish the safety of the road. The roads themselves offer a high degree of safety. The number of accidents will always depend on the volume of traffic and the prudence of drivers. The Department of Roads has contributed in large measure to the safety campaigns undertaken in the past several years. It hopes in time to obtain the prudence of all automobile drivers and the courtesy so desirable on highways.

Les autobus et les camions sont considérés comme une cause de danger. Il est certain que ces lourds véhicules prennent beaucoup d'espace. On leur reproche de ne pas tenir leur côté de la route aussi méticuleusement qu'on pourrait le désirer. Le département de la voirie les surveille d'une façon toute spéciale. Il faut toutefois se rappeler que les autobus et les camions ont droit de circuler sur les routes, et que la plus extrême prudence est nécessaire lorsqu'il faut les doubler. C'est dire que la circulation routière présente des dangers qui lui sont inhérents, dangers que l'on ne peut supprimer du jour au lendemain.

Malgré la dépression financière, le rappel de la prohibition aux Etats-Unis et la concurrence formidable que nous a faite l'exposition universelle de Chicago, la saison du tourisme a été satisfaisante. Sans doute il y eut diminution. Le public s'attendait à une diminution plus accentuée. On verra au chapitre spécial du tourisme que le mois d'août fut excellent, et que la Gaspésie fut avec Chicago le seul endroit d'Amérique où l'on ait constaté une augmentation. Le nombre des touristes d'Ontario qui sont venus visiter la province a été plus considérable que jamais. Ces résultats satisfaisants sont dûs principalement à l'envergure de la publicité faite par le département aux Etats-Unis et dans les provinces voisines. On trouvera plus loin des détails à ce sujet.

L'organisation touristique provinciale existe depuis plusieurs années. L'Office Provincial du Tourisme, établi au département de la voirie en 1926, s'occupe depuis cette date de la propagande et de la publicité de la province à l'étranger. Comme résultat de cette propagande, le nombre des automobiles étrangères venues dans la province a passé de 209,965 en 1926 à environ 700,000 en 1932.

La Législature a renforcé cette organisation au cours de la session de 1933. A cette fin, elle a adopté une loi du tourisme autorisant la création d'un Conseil Provincial du Tourisme et de syndicats d'initiatives destinés à coordonner définitivement les efforts de toutes les régions de la province vers le développement de l'industrie touristique. La fondation de ces nouveaux organismes est la suite et la conséquence de l'œuvre poursuivie par le département de la voirie depuis sept ans. Le présent rapport reproduit la loi du tourisme, contient de nombreuses considérations générales sur l'industrie touristique et explique la nouvelle organisation.

SITUATION ACTUELLE DE LA VOIRIE

L'inventaire général des chemins de la province au 31 janvier 1933 a donné les chiffres suivants:

Longueur totale des chemins ruraux.....	34,940 milles
Chemins de première classe.....	5,714 milles
Chemins de deuxième classe.....	8,822 "
Chemins de troisième classe.....	20,404 "

N. B.—La longueur totale donnée à la liste des grandes routes au chapitre 4 ne concorde pas avec la longueur donnée à l'inventaire. Cette disparité est due au fait que l'inventaire ne tient compte que des chemins ruraux, tandis que la liste des grandes routes donnée au chapitre 4 tient compte des sections de routes comprises dans les villes.



BOULEVARD DU CURÉ LABELLE

L'Abord-à-Plouffe

Autobusses and trucks are considered as a cause of danger. It is true that these heavy vehicles take up much space. They are reproached with not being conscientious enough about keeping to their own side of the road. The Department has had its officers pay very special attention to these heavy vehicles. It must not be overlooked, however, that autobusses and trucks have the right to travel our highways, and that exceeding prudence is required when passing them. That is to say, highway traffic presents dangers which are inherent in it, dangers that cannot be eliminated overnight.

In spite of the general financial depression, the repeal of prohibition in the United States, and the strong competition given us by the World's Fair at Chicago, our tourist season was satisfactory. Undoubtedly, it suffered a reduction. The public expected a sharp decline in its figures. It will be seen in the special chapter on tourism that the month of August was an excellent one, and that the Gaspé Peninsula was, with the exception of Chicago, the only place in America which realized an increase. The number of our visitors from Ontario was greater than ever before. These gratifying results are due mostly to the enlarged scope of the publicity carried on by the Department in neighbouring Provinces and the United States. Details will be found farther on.

The provincial organization for the promotion of tourism has been in existence for several years. The Provincial Tourist Bureau, established by the Department of Roads in 1926, has devoted itself from that time to a campaign of propaganda and publicity in the Province's interests. As a result of this publicity, the number of automobiles from outside entering the Province rose from 209,965 in 1926 to about 700,000 in 1932.

The Legislature strengthened this organization during the 1933 session, by passing an act authorizing the creation of a Tourist Council and initiatory syndicates, (regional tourist bureaus), destined to coordinate the efforts of all regions of the Province towards the development of the tourist industry. The founding of the new organizations is a result and consequence of the work carried out by the Department of Roads through several years. The Act concerning the tourist traffic is reproduced farther on in this report, which sets forth a number of general considerations on the tourist trade and explains the new organizations.

THE PRESENT HIGHWAYS SITUATION

The general inventory of roads of the Province to date of January 31, 1933, gave the following figures:

Total length of rural roads.....	34,940 miles
First class roads.....	5,714 miles
Second class roads.....	8,822 "
Third class roads.....	20,404 "

N. B.—The total length of main highways given in Chapter 4 does not correspond with that given in the inventory. This discrepancy is due to the fact that the inventory takes into account only rural roads, while the list of main highways in Chapter 4 includes the sections of these highways lying within town and city limits.

Longueur des chemins améliorés (béton, macadam, gravier)....16,134 milles

Chemins de première classe.....	5,417 milles
Chemins de deuxième classe.....	5,522 “
Chemins de troisième classe.....	5,364 “

Longueur totale des chemins de terre améliorés.....18,806 milles

Voici, pour l'ensemble des chemins ruraux, la classification finale des revêtements au 31 janvier 1933:

Chemins de terre améliorés.....	18,806 milles
Sable-et-glaise.....	137 “
Gravier.....	13,824 “
Macadam à l'eau.....	1,376 “
Macadam bitumineux.....	175 “
Béton de ciment.....	124 “
Béton bitumineux.....	498 “

Longueur totale.....34,940 milles

Les travaux énumérés au présent rapport portent à 16,292 milles la longueur totale des chemins améliorés d'une façon permanente, soit 47% de la longueur des chemins ruraux. Le chapitre 3 donne la classification des chemins améliorés par genre de pavage au 1er décembre 1933. Cette classification tient compte des travaux de construction et de revêtements permanents exécutés au cours de la dernière saison. L'inventaire du 31 janvier 1934 modifiera les chiffres donnés au présent rapport.

LE RÉSEAU DES GRANDES ROUTES

Le chapitre 4 donne la liste et la longueur de chacune des grandes routes de la province. Nos artères de grande communication sont au nombre de cinquante-six et forment une longueur totale de 5,824 milles. A la fin de 1933, ce réseau comprenait 5,681 milles de chemins pavés ou gravelés, 56 milles de chemins en voie d'amélioration et 87 milles de chemins de terre.

Chaque année, le réseau des grandes routes subit des modifications plus ou moins importantes. On y ajoute périodiquement de nouvelles artères destinées à relier aux centres de la province quelques districts éloignées. L'extension du réseau routier suit le développement général. D'assez nombreuses additions furent effectuées à l'automne de 1932, ainsi que plusieurs modifications à la nomenclature et au numérotage. La saison de 1933 n'a apporté qu'un petit nombre de modifications de détails contenues à la liste du chapitre 4. Voici la progression de la longueur du réseau des grandes routes depuis 1919:

1919.....	2,000 milles	1929.....	5,276 milles
1920.....	2,985 “	1930.....	5,393 “
1923.....	3,095 “	1932.....	5,547 “
1927.....	4,105 “	1933.....	5,757 “
1928.....	4,823 “	1934.....	5,824 “

Au nombre des routes qui ne sont pas encore classées comme grandes artères de communication, mais qui le seront dans un avenir prochain, notons:

Total length of improved roads (concrete, macadam, gravel).....16,134 miles

First class roads.....5,447 miles
 Second class roads.....5,523 "
 Third class roads.....5,364 "

Total length of improved earth roads.....18,806 miles

The following is, for the ensemble of rural roads, the final classification of the various types of surfaces to January 31, 1933:

Improved earth roads.....18,806 miles
 Sand-clay.....137 "
 Gravel.....13,824 "
 Waterbound macadam.....1,376 "
 Bituminous macadam.....175 "
 Cement concrete.....121 "
 Bituminous concrete.....498 "

Total length.....34,940 "

The works enumerated in the present report bring to 16,292 miles the total length of permanently improved roads, being 47% of the total length of rural roads. Chapter 3 gives the classification of improved roads according to type of pavement, to December 1, 1933. This classification takes into account the construction and permanent paving done during the past season. The inventory to January 31, 1934 will probably bring slight changes to the figures as given in the present report

THE MAIN HIGHWAYS SYSTEM

Chapter 4 gives the list of main highways of the Province, as well as their lengths. Our main arteries of communication number fifty-six and have an aggregate length of 5,824 miles. At the end of 1933, this network comprised 5,681 miles paved or gravelled, 56 miles under construction, and 87 miles of earth roads.

Year after year the main highways system is undergoing more or less important changes. From time to time there are added to it new arteries destined to link up outlying districts with the populous centres of the Province. The extension of our good roads system follows the general development of the Province. Quite a number of additions were effected during the fall of 1932, as well as several changes in description and numbers. The 1933 season brought but a few modifications, which are given in detail in the list of Chapter 4. The following table shows the growth in length of the main highways system from 1919 on:

1919.....2,000 miles	1929.....5,276 miles
1920.....2,985 "	1930.....5,393 "
1923.....3,095 "	1932.....5,547 "
1927.....4,105 "	1933.....5,757 "
1928.....4,823 "	1934.....5,824 "

Among highways not yet classed as main arteries of communication, but which are due to be so classed in the near future, may be noted the following:

La route Rouyn-Kirkland Lake-Swastika, reliant la route 46 et le district minier du Témiscamingue et l'Abitibi à la route Ferguson, dans l'Ontario. Cette route a une longueur de 50 milles environ, dont une vingtaine de milles dans la province de Québec. Commencée par les deux provinces à l'été de 1932, elle fut terminée l'automne dernier. Son inauguration eut lieu le 7 octobre à Chaminis, sur la frontière interprovinciale. Cette cérémonie a donné lieu à une manifestation imposante à laquelle prirent part des représentants des deux gouvernements provinciaux intéressés et de nombreuses délégations des districts avoisinants. Le tronçon québécois de cette nouvelle artère a été construit par le service des mines. Le nouveau chemin est large, bien tracé, et constitue une addition de grande valeur au réseau routier de notre province. Le revêtement est en gravier,

La route St-Urbain-Grande-Baie, en voie de construction depuis deux ans et qui donnera bientôt un nouveau débouché vers Chicoutimi. Cette nouvelle route, commencée il y a deux ans, sera probablement ouverte à la circulation à l'été de 1934. Elle n'offre plus qu'une courte solution de continuité à la limite des comtés de Charlevoix et de Chicoutimi. Il reste à cet endroit environ un mille à défricher. A partir de St-Urbain, cette nouvelle artère passe sur les propriétés du Séminaire de Québec, pour environ cinq milles jusqu'au pied des monts. De là, elle longe les limites est du parc national des Laurentides jusqu'à la frontière du comté de Chicoutimi. Elle passe ensuite entre le petit lac Ha ! Ha ! et le grand lac Ha ! Ha ! et longe la rivière Ha ! Ha ! et le bras Hamel jusqu'à Grande-Baie. Le département a exécuté sur cette route des terrassements très importants, de façon à donner des alignements et des courbes verticales suffisamment longues pour assurer partout une bonne visibilité. Ce chemin, qui donnera un accès facile à la partie est du parc des Laurentides, mettra Chicoutimi à 150 milles de Québec.

La saison de 1933 a mis à l'actualité la construction de certaines routes projetées depuis un certain nombre d'années.

La route Mont-Laurier-Maniwaki-Senneterre était considérée quelquefois comme un rêve qui n'était pas près de se réaliser. Cette route est actuellement en voie de construction. Le département y fera probablement des travaux de défrichement tout l'hiver. Cette nouvelle route, lorsqu'elle sera terminée, donnera des communications directes entre Montréal, Mont-Laurier, Maniwaki, la Gatineau et l'Abitibi. Elle réduira de 800 à 500 milles la distance d'automobile qui sépare les deux districts et donnera à la métropole un marché possédé actuellement par l'Ontario. Cette route ouvrira aussi au tourisme une région riche en ressources de toutes sortes.

Le département travaille actuellement à finir la route **Ville-Marie-Témiscaming**, en construction depuis quelques années. Cette nouvelle route reliera la ville de Témiscaming au reste du comté de Témiscamingue ainsi qu'à l'Abitibi. La ville de Témiscaming n'a actuellement aucune communication routière.

Le département travaille aux deux extrémités de la route projetée entre Roberval et La Tuque. Au nord de La Tuque, nous améliorons la partie actuellement ouverte et qui dessert un district de colonisation. Du côté du lac St-Jean, nous améliorons la route entre Roberval et Ste-Hedwidge. Cette route reste toutefois dans le domaine des projets.

The Rouyn-Kirkland Lake-Swastika Highway, connecting Highway 46, the Témiscamingue mining district and the Abitibi County with the Ferguson Highway, in Ontario. This road is about 50 miles long, some 20 miles being in the Province of Quebec. Begun by both provinces in 1932, it was completed last fall. Its inauguration was held at Chaminis, on the interprovincial border, on October 7 last. This ceremony was the occasion of an imposing demonstration, in which representatives of both provincial governments interested, and numerous delegates from neighbouring districts, took part. The Quebec section of this new artery was built by the Bureau of Mines. The new road is wide and well-located and constitutes a valuable addition to the provincial highway system. The surfacing is in gravel.

The St. Urbain-Grande Baie Highway, under construction for the past two years, will soon provide a new outlet towards Chicoutimi. This new road will probably be opened to traffic during the summer of 1934. It has all been opened up except for a short stretch at the boundary between the Counties of Charlevoix and Chicoutimi, where there remains about a mile in length yet to be opened. Leaving St-Urbain, the new road runs for about five miles across the properties of the Quebec Seminary, to the foot of the mountains. It then follows the eastern limit of the Laurentides National Park as far as the Chicoutimi County line. Running north, it passes between the Petit Lac Ha ! Ha ! and the Grand Lac Ha ! Ha ! and Le Bras Hamel, as far as Grande Baie. The Department has carried out earthworks of considerable size on this road, so as to make both horizontal and vertical curves sufficiently long to ensure good visibility throughout. This road, which will provide easy access to the eastern section of the National Park, will bring Chicoutimi 150 miles from Quebec.

The season of 1933 saw the putting under way of the construction of certain highways which had been projected for a number of years.

The Montréal-Mont Laurier-Maniwaki-Senneterre Highway had at times been considered a dream with but a remote probability of realization. This road is now under construction. The Department is carrying on the work of clearing throughout the winter. This new road, once completed, will provide direct highway communication between Montréal, Mont Laurier, Maniwaki, the Gatineau and Abitibi. It will reduce from 800 to 500 miles the distance by automobile between the two districts, and give to the Metropolis a market now possessed by Ontario. This road will also open up to touring a region rich in resources of all kinds.

The Department is at present working on the completion of the **Ville Marie-Témiscaming Highway**, under construction for some years. This new road will connect the town of Témiscaming with the highway between Témiscamingue and the Abitibi. Témiscaming has at present no road communications.

Work is now going on at both ends of the projected **Roberval-La Tuque highway**. To the north of La Tuque, we are improving a section already open which serves a colonization district. At the Lake St. Jean end, we are improving the road between Roberval and Ste. Hedwidge. This highway however still remains in the realm of projects.

CLASSIFICATION DES GRANDES ROUTES

Nous avons effectué en 1933 une classification des grandes routes basée sur l'intensité de la circulation à divers points du réseau. C'est-à-dire que nous avons établi des subdivisions, ou des sous-classes, et que nous avons adopté, pour chaque subdivision, des standards différents aux points de vue des largeurs, des profils et des revêtements. Le réseau des grandes routes ne comprend que des artères de grande communication, c'est-à-dire des artères reliant ensemble les divers districts, régions ou villes de la province, mais il est évident que ces routes n'ont pas toutes à porter le même volume de circulation. Par conséquent, toutes les grandes routes ne doivent pas nécessairement avoir la même largeur, les mêmes alignements et les mêmes revêtements.

Non seulement les routes de grande communication n'ont pas toutes la même importance au point de vue du volume de circulation, mais les diverses sections d'une même route peuvent différer considérablement entre elles et comporter des standards différents. Dans les banlieues de Montréal et de Québec, par exemple, nos artères de grande communication doivent être plus droites et plus larges qu'en rase campagne, où la population est clairsemée et la circulation moins intense. L'intensité de la circulation influe également sur la nature et la qualité du pavage.

Après une étude approfondie, le département a donc établi une sous-classification comportant quatre standards distincts, selon la nature et le volume de la circulation que doit porter chaque route ou section de route.

La première catégorie, désignée **“première classe A”**, comprend les routes à proximité des grands centres de population. Ces routes de première classe **“A”** auront une largeur d'emprise variant de 80 à 90 pieds, une largeur de 50 pieds entre fossés et un revêtement de 30 pieds. Le profil en long (visibilité) comportera des courbes verticales de pas moins de 500 pieds; les courbes horizontales auront 1,000 pieds de rayon, ou six degrés; les pontceaux seront construits en béton de ciment armé. Ces routes de première classe **“A”** comporteront un revêtement en béton de ciment ou en béton asphaltique. Dans le cas d'un revêtement en béton de ciment, les devis comporteront un coussin de sable entre la fondation et le revêtement. Dans le cas d'un revêtement en béton asphaltique, les devis comporteront un coussin de sable recouvert d'une couche de gravier durcie ou d'une fondation en pierre. Le coussin de sable sert d'isolant et a pour but d'empêcher l'eau et la gelée d'atteindre le revêtement.

Les routes de la **“première classe B”** auront une largeur d'emprise variant de 66 à 70 pieds, une largeur de 36 à 40 pieds entre fossés, des courbes verticales de 400 pieds et des courbes horizontales d'environ 800 pieds de rayon. Dans le cas où une section de route de la première classe **“B”** ferait partie de la route Trans-Canada, les courbes verticales auront 500 pieds et les courbes horizontales 1,000 pieds de rayon, comme dans le cas de la première classe **“A”**. Les pontceaux seront en béton armé. Les revêtements seront en béton de ciment ou en béton asphaltique et comporteront la même fondation que dans le cas des routes de la catégorie **“A”**. Seule la largeur du revêtement sera réduite de 30 pieds à 20 pieds.

Les routes de la **“première classe C”** auront une emprise de 60 pieds et une largeur de 30 à 35 pieds entre fossés. Les revêtements seront en béton, en macadam à l'eau ou en gravier, selon les circonstances. Si le revêtement est un pavage,

CLASSIFICATION OF MAIN HIGHWAYS

In 1933, we gave effect to a classification of main highways based on the intensity of traffic at various points in the system. That is to say, we established subdivisions, or sub-groupings, and adopted for such subdivisions standards varying as to roadway width, profile, and paving. The main highways comprise only through arteries of communications, that is to say arteries linking together various districts, regions, or towns of the Province, but it is obvious that not all main highways have to bear the same volume of traffic. Consequently, it is by no means essential that all main highways be given the same width, the same treatment as to alignment, and the same pavement.

Not only is it true that the main highways have not the same importance as one another from the point of view of volume of traffic, but even the various sections of a single highway may differ considerably in that respect, as well as in standard of construction. In the vicinity of Montreal and Quebec, for instance, our main arteries of communication are required to be more direct and wider than in open country, where the population is more scattered and the traffic less intense. The intensity of traffic influences also the type and quality of pavement.

After thorough study, the Department has therefore established a sub-classification comprising four distinct standards, according to the nature and volume of traffic expected to be borne by each highway or section of highway.

The first category, designated "first class A", comprises the highways in proximity to the great centres of population. These highways of the first class "A" will have a width of right-of-way of 80 to 90 feet, a width of 50 feet between ditches, and a pavement 30 feet wide. The longitudinal profile will call for vertical curves not less than 500 feet long, and visibility ensured for a distance of 500 feet at all times; horizontal curves will have not less than 1,000 feet of radius, or six degrees; culverts will be built in reinforced concrete. These first class "A" highways will be paved in either cement or asphaltic concrete. In the case of a cement concrete pavement, the specifications will call for a sand cushion between the foundation and the pavement. In the case of an asphaltic concrete pavement, the specifications will call for a sand cushion covered with a layer of compacted gravel, or a stone foundation. The sand cushion serves as an isolating agent and its function is to prevent water and frost from reaching the pavement.

Highways of the "first class B", will have a width of right-of-way varying from 66 to 70 feet, a width of 36 to 40 feet between ditches, vertical curves 400 feet long and horizontal curves of about 800 feet radius. In the case of a first class "B" road forming part of the Trans-Canada Highway, the vertical curves will be 500 feet long and the horizontal curves will have 1,000 feet radius, as in the case of first class highways "A". The culverts will be in reinforced concrete. The pavement will be in cement concrete or asphaltic concrete and will be laid on the same sort of foundation as the highways in category "A". But the width of the pavement will be 20 feet, instead of 30 feet as is the case in category "A".

Highways of the "first class C" will have a right-of-way 60 feet wide and a width of 30 to 35 feet between ditches. The surfacing will be in concrete, macadam or gravel, according to conditions. If such highway is paved, the pavement

ce pavage aura une largeur de 18 pieds. S'il s'agit de gravelage, le gravier sera posé sur une largeur de 24 à 26 pieds. Les courbes verticales auront 400 pieds de longueur et les courbes horizontales environ 500 pieds. Les ponceaux seront construits en béton de ciment, en bois, ou seront formés de tuyaux en tôle ou en béton.

Les routes de la "première classe D" auront une emprise de 50 pieds et une largeur de 24 à 30 pieds entre fossés. Le revêtement sera en gravier et sa largeur sera de 20 à 24 pieds. Les courbes verticales auront 300 pieds de longueur et les courbes horizontales 500 pieds de rayon.

Cette classification n'a rien de rigide, car la largeur et les alignements d'une route dépendent d'abord de la situation des lieux. Par exemple, quand même la classification comporte une emprise de 90 pieds pour une route de la première classe "A", il est évident que, si une route de cette catégorie doit traverser un village, le village ne sera pas déménagé pour laisser passer la route. La route ne sera pas non plus nécessairement construite ailleurs parce qu'elle doit traverser un village où il faudra se contenter d'une largeur moindre. Cette nouvelle classification n'est qu'un guide. Elle définit les standards que nous devons nous efforcer d'atteindre, mais nous devons d'abord tenir compte des facteurs géographiques, économiques et autres.

La route Trans-Canada.—Le rapport de 1932 donnait le tracé de cette route. Ce tracé a subi quelques modifications. Le voici tel qu'il est actuellement:

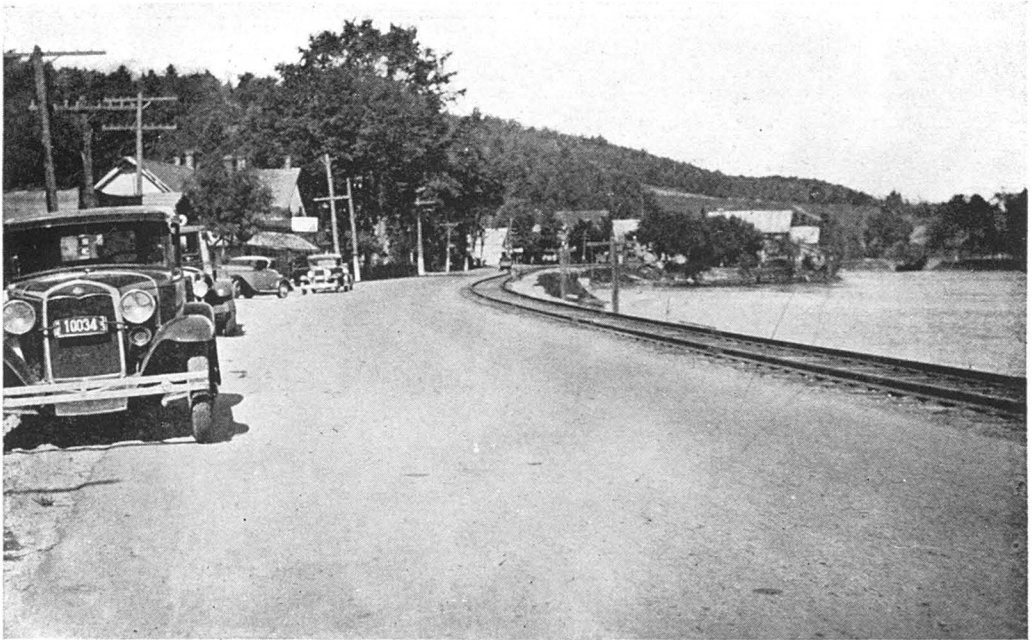
Route No 2, de la frontière du Nouveau-Brunswick jusqu'à la Rivière-du-Loup.....	67 milles
Route No 2, de la Rivière-du-Loup à Lévis, en passant par Kamou- raska et Rivière-Ouelle.....	123 "
Route No 2, de Québec à Montréal en passant par L'Assomption..	180 "
Route No 8, de Montréal à Grenville.....	50 "
Route No 8A, de Grenville au pont de Hawkesbury.....	1 "
Soit une longueur totale de.....	420 milles

pour la route Trans-Canada dans la province de Québec. A partir de Grenville, la route traverse en Ontario par le pont de Hawkesbury et se dirige vers Ottawa par la route No 17.

ENTRETIEN

L'hiver de 1932-33 fut hâtif et la précipitation normale. Le printemps fut lui aussi assez hâtif, les routes redevenant passables à l'automobile environ quinze jours plus tôt qu'en 1932. Les dommages causés par le dégel furent toutefois aussi graves que ceux que le département eut à réparer il y a deux ans. A ce sujet, il semble de plus en plus qu'une seule chose puisse remédier aux dégâts du dégel: c'est de renforcer les revêtements de gravier, et, dans le cas des pavages, de renforcer et d'assécher les fondations.

Les ingénieurs du département portent une attention toute particulière au drainage superficiel et souterrain. Chaque printemps, ils construisent des drains à l'endroit où les ventres de bœuf apparaissent, et ils tentent d'assécher définitivement les parties endommagées.



MONT-LAURIER — HULL
Wakefield



L'ASSOMPTION — RAWDON

Pavage en retread fait à Rawdon.

Retread pavement laid at Rawdon.

will be 18 feet wide. If it is surfaced in gravel, the gravel will be laid to a width of 24 to 26 feet. Vertical curves will be 400 feet long and horizontal curves will have a radius of about 500 feet. Culverts will be built in cement concrete, in wood, or consist of sheet-iron or concrete pipes.

Highways in the "first class D" will have a right-of-way 50 feet wide and a width of 24 to 30 feet between ditches. The surface will be in gravel, and the width of same will be from 20 to 24 feet. Vertical curves will be 300 feet long and horizontal curves will have a radius of 500 feet.

This classification is not intended to be rigidly held to, for the width and alignment of a highway are dependent above all on the physical conditions of the locality. For example, even though the classification "first class A" calls for a right-of-way 90 feet wide, it is obvious that where it becomes a question of a road in that category being run through a village, the village is not to be pulled down that the highway might pass. Neither would the highway location necessarily be established elsewhere rather than through a village where a less width would have to be tolerated. This new classification is only a guide. It defines the standards we intend striving to achieve, but we are still obliged to take into consideration geographical, economic, and other factors.

The Trans-Canada Highway—The 1932 report defined the route of this highway. That routing has undergone some changes. It is now as follows:

Highway No. 2, from the New Brunswick boundary to Rivière du Loup	67 miles
Highway No. 2, from Rivière du Loup to Lévis, via Kamouraska and Rivière-Ouelle.....	122 "
Highway No. 8, from Montreal to Grenville.....	50 "
Highway No. 8a, from Grenville to the Hawkesbury Bridge.....	1 "
Giving a total length of.....	420 miles

for the Trans-Canada highway in the Province of Quebec. Leaving Grenville, the highway crosses into Ontario over the Hawkesbury Bridge and runs towards Ottawa over highway No. 17

MAINTENANCE

The winter of 1932-33 was an early one and the precipitation normal. Spring was also early, the roads becoming practicable for the automobile about fifteen days earlier than in 1932. The damages caused by thawing were, however, quite as serious as those which the Department had to repair two years ago. In this connection, it becomes more and more evident that there is but one way of remedying damage by thawing: to give gravel surfaces greater thickness, and, in the case of pavements, to strengthen and drain the foundations.

The engineers of the Department are paying especial attention to drainage, both surface and underground. Every spring they have drains installed wherever bogholes occur, and endeavour to give permanent drainage to damaged sections.

Cette méthode produit de bons résultats, mais il ne semble pas que ces résultats soient définitifs. La seule méthode tout à fait efficace est d'obtenir pour les chemins de gravier un revêtement qui soit suffisamment résistant et qui, même durant la période du dégel, conserve assez de solidité pour supporter la circulation. Le département recharge donc graduellement les chemins de gravier particulièrement sujets à la formation de ventres de bœuf. Lors de la construction des nouveaux pavages, le département sépare le sous-sol et le pavage par un bon isolant, soit un coussin de sable, soit un coussin de gravier non tassé.

L'été a été particulièrement sec. Il a fallu, avec un budget réduit à son minimum, faire usage comme d'habitude d'une grande quantité de chlorure de calcium afin d'abattre la poussière. C'est-à-dire qu'il a fallu, avec moins d'argent que d'habitude, étendre du calcium sur une plus grande longueur de chemin, et faire une seconde application dans bien des cas, les exigences du public s'aggravant sans cesse. Pour obvier à la pénurie d'argent, nous dûmes appliquer le calcium sur une moindre largeur. Cette méthode n'a pas donné de résultats très concluants.

Quant aux expériences d'huile légère, elles ont, comme on l'a dit plus haut, donné satisfaction au point de vue de la suppression de la poussière. Les inconvénients qu'offre leur usage seront étudiés, de façon à les faire disparaître si la chose est possible. Ces inconvénients empêchent dans une grande mesure la généralisation de l'huile sur les chemins gravelés.

Chemins entretenus en 1933. La longueur totale des chemins améliorés de toutes classes dont l'entretien était à la charge du département au 1er décembre 1933 était de 15,174 milles. La longueur entretenue en 1932 était de 14,634 milles. Ce qui donne une augmentation de 540 milles en 1933.

La longueur des grandes routes entretenues par le département en 1933 fut de 5,614 milles. La longueur des routes secondaires et des chemins locaux fut de 9,560 milles.

Le nombre des municipalités qui ont bénéficié de l'entretien et dans les limites desquelles le département a entretenu des chemins en 1933 fut de 1,392, à comparer avec 1,382 en 1932 et 1,361 en 1931.

Les chapitres 7 et 8 donnent des chiffres 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 tout les chemins améliorés
" 1924.....	1,679 " " 31%	" " " " "
" 1925.....	2,508 " " 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%	" " " " "
" 1932.....	14,634 " " 94%	" " " " "
" 1933.....	15,174 " " 94%	" " " " "

This method produces good results, but it does not seem that these results are definitive. The only completely effective method is to achieve on gravel roads a surfacing that is sufficiently unyielding and which maintains, even during the thawing period, enough solidity to support traffic. The Department therefore, as far as possible, adds to the thickness of gravel on the roads more subject than others to developing bog holes. In constructing new pavements, the Department sees to the separation of the pavement from the subsoil by a good isolating agent, a cushion of either sand or loose gravel.

The summer was exceedingly dry. It was necessary, with a budget reduced to a minimum, to make use, as usual, of a great amount of calcium chloride to keep down the dust. That is to say it was necessary, with less money than usual, to apply calcium chloride over a greater length of road, and in many cases to make a second application, the demands of the public becoming greater all the time. To overcome the shortness of money, we were obliged to spread the calcium chloride on a smaller width. This method has not given conclusive results.

As to the experiments with light oil, as stated above they proved satisfactory from the point of view of keeping down the dust. The inconveniences arising out of the use of oil will be studied with a view to their possible elimination. These inconveniences prevent in large measure the general use of oil on gravel roads.

Roads maintained in 1933. The total length of improved roads of all classes, whose maintenance was in the charge of the Department to December 1, 1933, was 15,174 miles. The length maintained in 1932 was 14,634 miles. There was therefore an increase of 540 miles in 1933.

The length of main highways maintained by the Department in 1933 was 5,614 miles. The length of secondary highways and local roads maintained was 9,560 miles.

The number of municipalities benefitting from our maintenance policy, and within whose limits the Department maintained roads in 1933, was 1,392, as compared with 1,382 in 1932, and 1,362 in 1931.

Chapters 7 and 8 give detailed figures concerning the maintenance of improved roads, by provincial or regional road as well as by county, for the entire Province.

Progress 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.....	2,593 " " 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%	" " " "
1932.....	14,634 " " 94%	" " " "
1933.....	15,174 " " 94%	" " " "

On notera qu'il y a eu, depuis 1927, diminution dans le pourcentage des chemins entretenus par le département. Cela est dû au fait que certaines municipalités ont, depuis quelques années, amélioré leurs chemins suffisamment pour placer ceux-ci dans la classe des chemins "améliorés", mais insuffisamment pour atteindre au standard exigé par le département. Ce standard a été expliqué dans un rapport précédent.

Les cantonniers—Le nombre des cantonniers n'a pas beaucoup varié en 1933. Ce nombre était de 952 en 1932. Il fut de 962 en 1933. La section moyenne d'un cantonnier est de près de 16 milles. Avec l'organisation dont dispose actuellement le département, cette moyenne est destinée à augmenter, car les chemins nouvellement construits sont généralement ajoutés aux sections déjà entretenues par le département, et le cantonnier peut en prendre charge sans que son travail en soit accru appréciablement. Cela signifie une économie considérable.

AMÉLIORATIONS DIVERSES

Le chapitre 10 donne une description succincte des améliorations apportées aux routes déjà améliorées. Cette liste comprend les travaux exécutés à même le budget régulier de l'entretien et ceux que le département a exécutés tard l'automne dernier à même les fonds dits de "chômage". Un nombre assez considérable d'améliorations de cette nature ont été exécutées durant les mois de novembre et de décembre. D'autres sont actuellement en cours. En certains endroits, ces travaux d'amélioration seront poursuivis tout l'hiver afin de porter secours aux nécessiteux.

Le présent rapport ne donne donc qu'une liste partielle. Le reste sera inscrit au rapport de 1934.

Le nombre des améliorations effectuées au cours de la saison de 1933 est de 193. Ces améliorations, de nature et d'envergure diverses, constituent un réaménagement pour ainsi dire imperceptible de nos routes. Depuis cinq ans, sans qu'il y paraisse beaucoup, le département a amélioré 1,400 endroits différents présentant du danger pour la circulation. Ces améliorations consistent principalement à supprimer les angles droits ou aigus, ainsi que les courbes prononcées; à améliorer, par défrichement ou par déplacement de maisons ou de bâtisses, des tournants masqués où la visibilité était nulle; à abaisser des côtes dangereuses; à élargir certaines sections trop étroites; à mettre certains chemins à l'abri des inondations, etc. On ne peut trop insister sur l'utilité de ces améliorations.

REVÊTEMENTS PERMANENTS

L'exécution du programme de revêtements permanents a progressé moins rapidement que d'habitude en 1933. Le département a poursuivi les entreprises commencées en 1932, mais il en a commencé peu de nouvelles. On trouvera plus bas une courte description des travaux exécutés l'an dernier, et, au chapitre 9, une liste par route et par municipalité.

Le programme des revêtements permanents fut inauguré en 1929. Sa durée fut fixée à six ans, c'est-à-dire de 1929 à 1934 inclusivement. Ce programme comportait le revêtement d'environ 900 milles de routes dans les districts de Montréal, de Québec, de Hull, de Trois-Rivières, de Sherbrooke et de Chicoutimi. Il comportait aussi le revêtement de certaines routes en gravier situées dans les villages. L'exécution de ce programme devait coûter \$17,000,000.



LACHUTE — STE-AGATHE
St-Adolphe-de-Howard



MONTRÉAL — QUÉBEC
Lanoraie

There will be noted a decrease in the percentages of roads maintained since 1927. This is due to the fact that certain municipalities have improved their roads sufficiently to promote them in the "improved" class, but not enough to bring them to the standard required for governmental maintenance.

Patrolmen—There was not much change in the number of patrolmen employed in 1933. The number was 952 in 1932; in 1933 it was 962. The length of the average section for a patrolman is almost 16 miles. With the organization the Department now has at its disposal, this average is destined to increase, for a newly built road is usually added to a section already maintained by the Department, and the patrolman is able to take charge of it without much additional work. This points to a considerable economy of money.

VARIOUS IMPROVEMENTS

Chapter 10 gives a short description of improvements effected on roads already built. This list includes the works executed with regular maintenance budget funds, as well as those which the Department performed late in the fall with unemployment relief subsidies. Quite a number of improvements of this nature were executed during the months of November and December. Others are still under way. At certain places, these works of improvement will be continued throughout the winter to afford relief to the needy.

The present report gives but a partial list. The remainder will be dealt with in the 1934 report.

The number of such improvements effected during the 1933 season is 193. These improvements, various in nature and scope, constitute, so to speak, an imperceptible transformation of our highways. In the last five years, without its being very apparent, the Department has improved 1,400 different sections which presented hazard to traffic. These improvements consist chiefly in the elimination of sharp turns and curves; the improvement, either by clearing or the displacement of houses and buildings, of blind turns, providing visibility where there was none before; cutting down dangerous hills; widening certain narrow sections; protecting certain roads from flooding, etc. Too much cannot be claimed as to the utility of these improvements.

PERMANENT PAVEMENTS

The carrying out of the programme of permanent pavements progressed less rapidly than usual in 1933. The Department worked towards the completion of undertakings begun in 1932, but very few new ones were inaugurated. There will be found hereunder a short description of the works executed last year, and, in Chapter 9, a list by highway and by municipality.

The permanent paving programme was inaugurated in 1929. Its duration was fixed at six years, that is to say, from 1929 to 1934 inclusive. The programme comprised the paving of about 900 miles of highway in the districts of Montreal, Quebec, Hull, Trois Rivières, Sherbrooke and Chicoutimi. It further comprised the paving of certain gravel highways through villages. The execution of this programme was to cost \$17,000,000.

En cinq ans, le département a aménagé et pavé 500 des 900 milles prévus. Cinquante milles ont été "préparés" à recevoir le pavage. C'est-à-dire que ces cinquante milles ont été redressés, élargis, que l'on y a posé une fondation, des coussins de sable là où il en fallait et que, sauf l'absence du revêtement, ces cinquante milles de route sont aménagés selon les données les plus modernes et d'après toutes les règles de l'art.

A la fin de 1934, à condition que le budget du département ne soit pas réduit davantage, le département aura, en six ans, pavé environ 550 milles de grandes routes et "préparé" cinquante milles additionnels. Autrement dit, le département aura exécuté les deux-tiers du projet initial.

L'écart entre le programme et son exécution provient du fait que le département a construit des routes d'un type supérieur à celui que l'on avait prévu.

Dès le début de 1930, en effet, le rapport officiel du département annonçait des modifications au programme, modifications bien naturelles étant donné la circulation croissante et l'évolution rapide des idées en fait de construction routière. Le programme tel que conçu ne comportait guère que le revêtement des chaussées existantes, celles-ci devant conserver leurs anciens alignements et leurs profils originaux. Dans certains cas, les anciennes routes, très appropriées au temps où elles furent construites, ne possédaient pas de fondations assez résistantes. Le drainage faisait quelquefois défaut. Au surplus, le public voyageur était devenu particulièrement exigeant sur l'alignement, la sécurité, et, d'une façon générale, sur le confort de la route. Les idées avaient évolué dans le sens d'un plus parfait aménagement, et l'unanimité régnait sous ce rapport.

Aussi, le département établit-il dès 1930 un standard qui pût satisfaire les exigences présentes et futures de la circulation tout en maintenant le coût moyen à un degré raisonnable d'économie. Sauf quelques variantes, ce standard fut celui décrit précédemment pour les différentes catégories de voies provinciales.

Au lieu de paver sommairement les vieilles chaussées, le département entreprit le réaménagement complet des grandes artères de communication. Ce réaménagement tint compte des plus récentes conceptions en fait de construction routière. La route de 1932 et de 1933 n'est plus la route étroite, sinueuse, mal drainée, bombée et peu résistante des premières années de la voirie. La route d'aujourd'hui est construite pour l'avenir. Elle comporte la rapidité, le confort, la sécurité et la durée. Elle comporte des alignements aussi droits que le permettent les conditions particulières à notre province. Les pavages possèdent un uni parfait, une imperméabilité absolue, et des propriétés antidérapantes qui en assurent en tout temps la sécurité.

La confection de la route moderne ne ressemble pas du tout à la confection de l'ancienne route. La largeur de l'emprise et du pavage étant parfois doublée, l'envergure des opérations de construction augmente en proportion. L'amélioration du profil et de l'alignement nécessite des redressements considérables, et souvent le choix d'un nouvel emplacement. Les types de sous-sols, dont il faut faire une étude soignée, modifient eux aussi l'emplacement. Le meilleur alignement et le meilleur profil ne sont parfois obtenus qu'au prix de déblais ou de remblais dispendieux. Il faut hausser certaines routes afin de les mettre à l'abri de l'érosion ou de l'inondation. Le drainage est une partie essentielle de la construction. L'imperméabilité et la solidité de la plate-forme nécessitent la cons-

In five years the Department has improved and paved 500 of the 900 miles projected. Fifty miles have been "prepared" to receive the pavement. That is to say, these fifty miles of highway have been re-aligned, widened, provided with the necessary foundation and sand cushion wherever that was deemed necessary, and, except for the absence of the pavement proper, these fifty miles of road have been built up according to the most modern practices of highway construction.

By the end of 1934, provided the Department budget is not further reduced, we will have paved in six years 550 miles of main highways and "prepared" fifty miles more. In other words, we will have executed two-thirds of the initial project.

The spread between programme and accomplishment is due to the fact that the Department has constructed highways **superior in type** than was originally intended and provided for.

At the beginning of 1930 the report of the Department gave notice of modifications to the programme, modifications altogether natural, given the increasing traffic and swift revolution of ideas on highway construction. The programme as conceived provided for hardly more than the paving of already existing roads, these to continue with their old alignments and original profiles. In certain cases the old roads, quite appropriate to the times in which they were built, lacked resistance in their foundations. The drainage was sometimes faulty. Over and above that, the travelling public had become particularly exacting as to alignment, safety provisions, and in a general way as to what might be called highway comfort. Ideas had been evolving towards more perfect highways and opinions to that effect were unanimous.

Consequently the Department established in 1930 a standard calculated to meet the present and future demands of traffic, while at the same time keeping the average cost within reasonable bounds of economy. With a few differences, this standard was that described above for the various categories of highways in the Province.

Instead of simply laying pavements on the old roadways, the Department undertook the reconstruction of the main arteries of communication. This work took into account the more recent concepts as to highway construction. The highway of 1932 and 1933 is not the narrow, twisting, badly drained, highly crowned, unstable road of the early stages of road improvement. The highway of to-day is built for the future. It facilitates rapid transit, provides comfort and safety and is made to endure. It possesses the most direct alignment possible, having regard to the peculiar conditions obtaining in our Province. The pavements are characterized by perfect evenness, absolute impermeability, and non-skid properties which ensure safety at all times.

The construction of the modern highway has nothing in common with that of the old highway. The width of right-of-way and pavement are in many cases double what they were, and the scope of operations is increased in proportion. The improvement of profile and alignment necessitates considerable re-locations, and often impels the choice of a new site. Type of subsoil, of which a thorough study must be made, also influences the location. The best alignment and profile is sometimes obtained only at the cost of expensive cuts or fills. Certain roads have to be raised as a protection against erosion or flooding. Drainage is an important feature of highway construction. The impermeability and stability

truction d'épaisses fondations et, le plus souvent, l'addition d'une couche isolante de sable ou de gravier. Il faut construire de nouveaux ponts et de nouveaux ponceaux. Enfin, le matériel de revêtement est de beaucoup supérieur à celui que l'on utilisait il y a cinq ans.

Toutes ces choses font que le prix de revient de la route moderne est plus élevé que celui de l'ancienne route. Il n'y a à cela rien d'étonnant. Le prix de revient est amplement justifié par le confort, la sécurité et la permanence qu'il donne à la route.

Notre route d'aujourd'hui est égale et parfois même supérieure à celle de nos voisins. Elle a un débit suffisant et elle est parfaitement adaptée à la vitesse actuelle de la circulation. Même si nous étions obligés de retarder la confection des pavages ou de ne poser que des pavages temporaires peu dispendieux, il ne faudrait pas dévier des standards adoptés pour la partie vraiment permanente de la route; l'emplacement, l'alignement et le drainage.

Voici le sommaire des travaux de la saison.

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

Section Magog-Granby—Les travaux de réfection commencés en 1931 ont été poursuivis très activement en 1933. Cette section Granby-Magog, d'une longueur de 33 milles, comporte, comme on le sait, des travaux de redressement, d'élargissement, de terrassement et de minage très considérables. Cette section de la route No 1, construite il y a dix ans, traverse un pays exceptionnellement accidenté. L'ancienne route était étroite, sinueuse, et par conséquent dangereuse.

La route doit franchir alternativement soit des montagnes de roc, soit des marais d'un profondeur quasi insondable. Le département avait à aménager une nouvelle route aussi droite et aussi peu accidentée que possible, c'est-à-dire offrant toutes les garanties de sécurité. Le travail a été commencé, comme on l'a dit plus haut, en 1931. L'envergure des opérations sur cette route est décrite dans le rapport de 1932. Ce rapport décrit aussi quelques procédés nouveaux de construction, par exemple le dynamitage des marais.

Le département a terminé l'an dernier tous les travaux de terrassement et il a commencé le pavage proprement dit, c'est-à-dire la pose de la première couche de béton bitumineux. Cette première couche a été posée à partir d'un point situé à un mille à l'ouest de la ville de Magog jusqu'au village de Eastman, soit une longueur de cinq milles. Cette première couche consiste en trois pouces de macurban. L'an prochain, cette première couche de trois pouces sera recouverte d'un pouce de matériel plus fin qui constituera la couche d'usure. La largeur du pavage est de vingt pieds. Les accotements ont une largeur de cinq à dix pieds de chaque côté du pavage, et l'emprise du chemin a une largeur de soixante-six pieds. Le pavage est soutenu par une fondation en gravier concassé de dix-huit pouces d'épaisseur. Cette fondation de gravier sert d'isolant et empêchera la gelée d'atteindre le pavage et de causer des dommages au printemps.

La route a été déplacée sur d'assez longues sections. Le département a dû faire des coupes de roc considérables afin d'obtenir un alignement convenable, et il a dû aussi franchir de longues savanes. Certains redressements ont parfois paru excessifs. Un examen attentif de l'ancienne et de la nou-

of the subgrade necessitates the construction of thick foundations and, most frequently, the addition of an isolating course of sand or gravel. New bridges and new culverts have to be constructed. Lastly, the paving material is much superior to that used five years ago.

All these things make the cost of the modern highway much higher than that of the old-time highway. There is nothing surprising in this. The higher cost is amply justified by the comfort, safety and permanence which it gives to the highway.

Our highway to-day is as good as, and sometimes even better than, that of our neighbours. It affords plenty of room and is perfectly adapted to the present speed of traffic. Even though we might be obliged to delay the laying of pavements, or to lay only low-cost temporary pavements, there would still be no reason to deviate from adopted standards as far as the permanent features of the highway—location, alignment, drainage—are concerned.

The following is a summary of the season's work.

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

Magog-Granby section—The reconstruction begun in 1931 was actively pursued in 1933. This Magog-Granby section, length 33 miles, called, as we know, for very considerable works of straightening, widening, earthworks and blasting. This section of Highway No. 1, built ten years ago, traverses an exceedingly broken country. The old highway was narrow, twisting, and, consequently, dangerous.

The road had to cross continually either mountains of rock or swamps of almost unfathomable depths. The Department was obliged to achieve a new highway as direct and easy of grade as possible, that is to say, a highway offering all the guaranties of safety. The work was begun, as stated above, in 1931. The great extent of the operations on this highway is described in the report of 1932. That report also describes some new methods of construction adopted, for instance the dynamiting of swamps.

The Department completed all the earthworks last year, and began the laying of the pavement proper, that is to say the laying of the lower course of bituminous concrete. This first course has been laid from a point one mile west of the town of Magog to the village of Eastman, a length of five miles. This first course consists of three inches of macurban. Next year the first course will be covered by a one-inch layer of finer material which will constitute the wearing course. The width of the pavement is twenty feet. There are five-foot-wide shoulders on either side, and the width of the right-of-way is sixty-six feet. The pavement is supported by a foundation in gravel eighteen inches thick. This gravel foundation serves as an isolating agent and is to prevent the frost from reaching the pavement and causing damage in the spring.

The road was displaced on quite lengthy sections. The Department was obliged to make rock cuts of considerable size in order to obtain an appropriate alignment, and swamps of considerable extent had to be crossed. Certain relocations have sometimes appeared somewhat excessive, but a close examination

velle route démontre que les nouveaux emplacements étaient non seulement indispensables pour la rapidité et la sécurité de la circulation, mais qu'ils se traduisent en fin de compte par une économie. La chose peut paraître paradoxale à première vue, étant donné que les nouveaux emplacements ont exigé de fortes dépenses. Toutefois, il faut se rappeler que la nouvelle route raccourcit d'un mille et demi la distance comprise entre Magog et Granby. Cette réduction de la distance fait à elle seule économiser au département de la voirie, c'est-à-dire au public, les frais d'aménagement, de terrassement et de pavage d'une longueur équivalente. C'est un capital considérable, sans compter les frais d'entretien qui s'accumulent annuellement et qui finissent par former une somme importante.

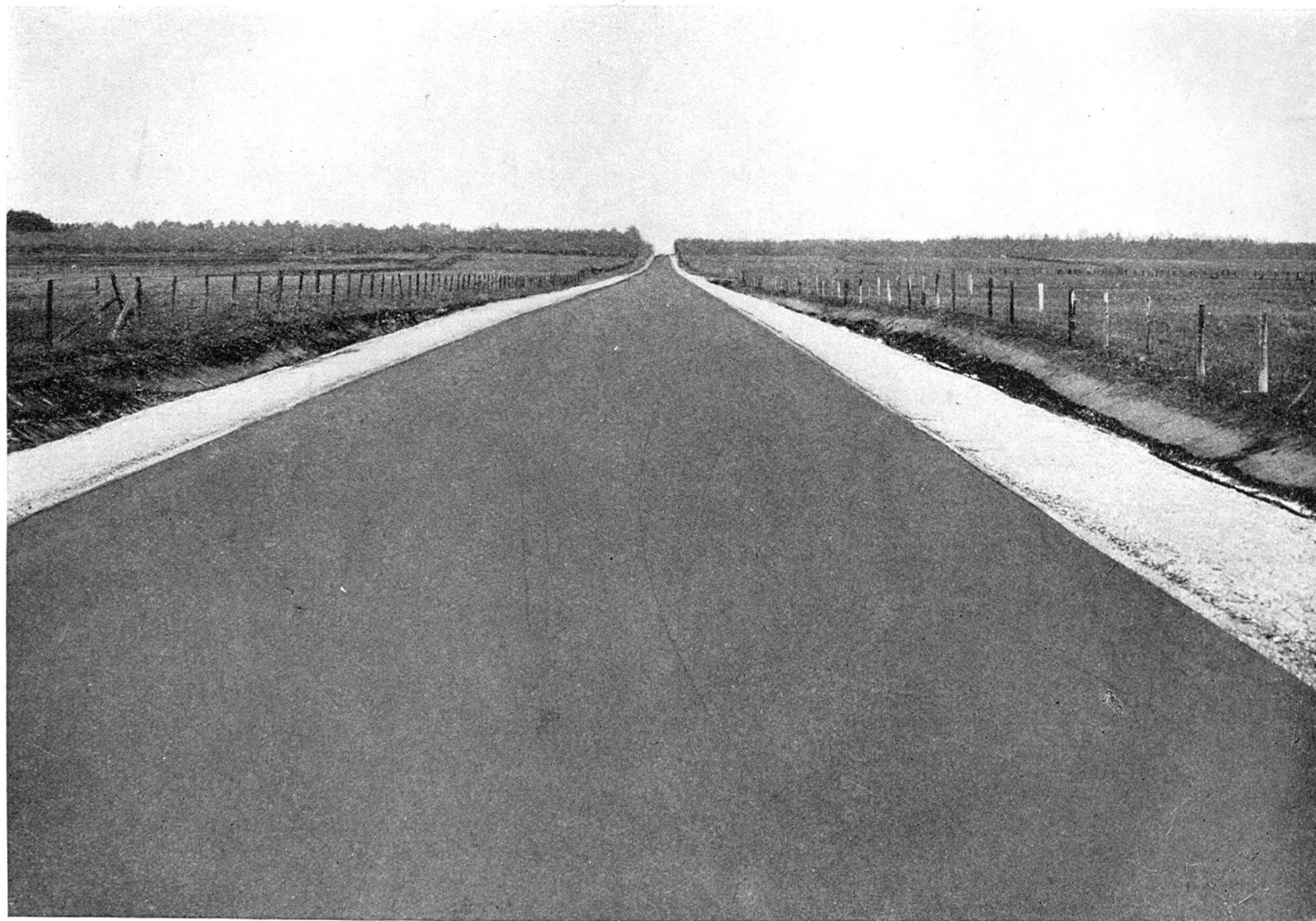
De plus, l'on calcule qu'à raison d'une circulation de cinq cents véhicules par jour, ce qui est peu, le public voyageur économisera au moins \$40,000 par année; et il est à noter que cette économie est obtenue en plus de la sécurité. On voit donc que dans la construction d'une route comme la route Montréal-Sherbrooke et comme les autres routes à grande circulation, il faut tenir compte de tous les facteurs et ne pas faire de comparaisons superficielles.

Le département a suivi avec intérêt le résultat de certains procédés nouveaux de construction adoptés l'an dernier. Nous voulons parler en particulier du dynamitage de la savane Delair, à l'est du lac Orford, et du dynamitage de la savane Bourbonnais, à l'ouest. Dans le premier cas, à l'aide d'un procédé décrit au rapport de 1932, nous avons, sur une longueur de sept cents pieds, remplacé la tourbe et la terre noire par de la pierre. Le procédé consiste à étendre la pierre comme s'il s'agissait d'un remblai ordinaire, à creuser des trous de mine qui traversent le remblai de pierre et qui atteignent la tourbe, et à faire sauter le tout, ce qui renvoie la tourbe dans les côtés du chemin. La pierre prend alors la place de la tourbe et est censée donner un chemin solide. En ce qui concerne la savane Delair, le procédé a réussi, mais il n'a pas empêché le chemin de fléchir de quelques pouces. Nous avons noté la chose au commencement de l'été. Nous avons fait des apports de nouveau matériel et décidé de n'y poser aucun pavage avant l'été prochain, de façon à donner à cette section le temps de se consolider définitivement.

Dans le cas de la savane Bourbonnais, qui a une longueur de 1,000 pieds, le procédé a été exactement le même, sauf que le matériel de remplacement a consisté en gravier et non en pierre. Prévoyant un enfoncement probable, nous avons donné au remblai une épaisseur un peu supérieure à celle que nous désirions obtenir définitivement. Le procédé a si bien réussi pour cette savane que le remblai ne s'est pas tassé du tout, et qu'il a fallu enlever le surplus de matériel.

Nous avons franchi cette année la savane McQuirk, à l'ouest de Waterloo, une longueur de 1,200 pieds. Cette savane a une profondeur de vingt-deux pieds. Le procédé de dynamitage a été jugé trop dispendieux. Nous avons fait sur cette savane un remblai ordinaire qui devrait, d'ici à une saison, devenir assez solide pour porter le pavage.

La question des drains joue aussi un rôle important. La route suit en certains endroits le flancs des coteaux. Les fossés ordinaires suffisent à l'écoulement des eaux de surface. Le drainage souterrain est plus difficile et plus dispendieux, car il faut empêcher l'eau d'infiltration de s'engager en-dessous du pavage et d'y rester. Ce drainage souterrain est obtenu au moyen d'un drain longitudinal placé au centre du chemin, ou sur les côtés, suivant les circonstances, et il est constitué par une tranchée de cinq pieds de profondeur. Cette tranchée, une fois creusée, est remplie jusqu'à trois pouces de sa surface d'un matériel poreux (gra-



L'ASSOMPTION-JOLIETTE

L'Assomption

of the old and the new locations demonstrate that not only were the diversions of the road indispensable to the rapidity and safety of traffic, but turn out to have been an economy. This might appear paradoxical at first glance, given that the displacements of the road entailed large expenditures. But it must be borne in mind that the new location has shortened by one and one-half miles the distance between Magog and Granby. This reduction of the distance alone has saved the Department of Roads, that is to say the public, the costs of widening, grading and paving on an equivalent distance. To the saving in capital expenditure must be added the cost of maintenance, which accumulates annually and winds up by forming an important sum.

Moreover, it is calculated that at a rate of traffic of five hundred vehicles a day, which is low, the travelling public will save at least \$40,000.00 a year, and it is to be noted that this saving is made while enjoying greater safety. It is seen, therefore, that in the construction of a highway, such as the Montreal-Sherbrooke highway and other through arteries, it is necessary to take all factors into account, and not indulge in superficial comparisons.

The Department has followed with interest the result of certain new methods of construction adopted last year. We wish to speak in particular of the dynamiting of the Delair swamp, east of Lake Orford, and that of the Bourbonnais swamp, west of the lake. In the first case, by means of a process described in the report of 1932, we replaced the turf and black earth by stone on a length of seven hundred feet. The process consisted in spreading the stone on the surface, as though making an ordinary fill, piercing the layer of stone with blasting holes which reached right down to the stone and into the material it was desired to displace, and blowing up the whole mass, which threw the bad material to the sides of the road and caused the stone to take its place underneath, to form a solid base for the road. In the Delair swamp the plan succeeded but did not prevent the road from sinking a few inches. We noticed this at the beginning of the summer. We therefore had new material laid on, and decided to lay no pavement until next summer, so as to give this section ample time to solidify properly.

In the case of the Bourbonnais swamp, which is 1,000 feet long, the process employed was exactly the same, except that the replacing material was gravel instead of stone. Foreseeing a probable sinking, we gave the fill a thickness somewhat greater than what we desired to obtain finally. The process so well succeeded in this swamp that the fill sank not at all, and it became necessary to remove the surplus material.

This year we crossed the McQuirk swamp, west of Waterloo, which has a length of 1,200 feet. This swamp has a depth of twenty-two feet. The dynamiting process was adjudged too costly. Through this swamp we laid an ordinary fill which ought, within the year, to become solid enough to carry the pavement.

Drainage also plays an important rôle. At certain place the highway runs along the flanks of hills. Ordinary ditches suffice for the carrying-off of surface water. The underground drainage is more difficult and costly, for it is necessary to prevent water from infiltration collecting underneath the pavement and remaining there. This underground drainage is achieved by means of a longitudinal drain run along the middle of the road, or on the sides, according to conditions, and consisting of a trench five feet deep. This trench, once excavated, is filled up to within three inches of the surface with a porous material (gravel or crushed

vier ou pierre concassée). Cette tranchée capte l'eau d'infiltration et l'envoie dans un tuyau de quatre pouces de diamètre placé à la partie inférieure. Ce tuyau est percé de trois rangées de trous. Il conduit l'eau jusqu'au prochain cours d'eau ou au prochain ponceau. De cette façon, la chaussée reste sèche.

Nous avons construit 50,000 pieds linéaires de ces drains entre Granby et Magog.

Parmi les autres opérations exécutées sur la route No 1, notons des travaux de redressement, de minage et de corrections de profil à Limeridge, ainsi que des travaux de redressement et de correction de profil entre Coleraine et Black Lake.

Route No 2—Edmundston-Rivière-du-Loup-Québec-Montréal-frontière d'Ontario

Section Edmundston-Québec—Le département a aménagé une nouvelle côte à St-Honoré, comté de Témiscouata, pour remplacer une côte raide et très sinueuse qui offrait beaucoup de danger pour la circulation

Section Montréal-Québec—Nous avons entrepris au mois de juillet la réfection d'une section de six milles entre Champlain et la paroisse du Cap-de-la-Madeleine. La mise en forme est presque terminée et le pavage sera construit en 1934. Le nouveau chemin abandonne l'ancien sur une partie de son parcours, et il présente des alignements parfaits. L'emprise a une largeur de soixante-six pieds et le pavage aura une largeur de vingt pieds. La fondation est constituée de huit pouces de sable et de dix pouces de gravier posés sur une largeur de trente pieds.

La section de la paroisse de la Rivière-du-Loup, à l'ouest de la ville de Louiseville, a été pavée sur une longueur de deux milles au moyen d'un mélange à froid de gravier et d'huile bitumineuse. Sur cette partie de route, l'ancien macadam datait de vingt ans. Il était en très mauvaise condition depuis l'automne de 1932. La réfection que nous avons faite en 1933 constitue une expérience dans la construction des pavages bitumineux peu dispendieux. Nous avons recouvert l'ancien macadam d'une couche de gravier d'une épaisseur de quatre pouces et d'une largeur de vingt pieds. Le mélange a lui-même quatre pouce d'épaisseur et il est formé de gravier concassé et d'huile asphaltique à 60%. Ce mélange fut roulé comme un macadam bitumineux ordinaire. Ce procédé ne donne évidemment pas un pavage d'un fini et d'une durée comparables à ceux d'un béton bitumineux, mais il est très convenable. Il y aura probablement lieu d'y ajouter un tapis.

A St-Sulpice, nous avons, en 1932, dernier arrêté nos travaux à l'est du village, car le tracé à choisir dans le village lui-même présentait de grandes difficultés. Il fallait ou suivre l'ancien chemin du bord de l'eau sur toute sa longueur et garder un tracé sinueux et étroit, ou déplacer un grand nombre de maisons de briques ou de pierre; ou il fallait passer entièrement en dehors du village. Après études comparatives, le département s'est décidé pour un moyen terme. La route nouvelle passe dans le village jusqu'à l'église. De là elle sort du village pour rejoindre la montée de L'Assomption par une grande courbe. A l'automne, toutes les bâtisses avaient été enlevées et le terrassement était terminé. Le pavage sera ajouté l'été prochain.

stone). This drain catches water from infiltration and diverts it into a 4-inch pipe, placed low down in the trench. This pipe is pierced with three rows of holes. It conducts the water to the nearest watercourse or culvert. By this means the roadbed is kept dry.

We installed 50,000 lineal feet of such drain between Granby and Magog.

Among the other operations carried out on Highway No. 1 may be mentioned the works of re-alignment, blasting and corrections of profile, at Limeridge as well as the re-alignment works and corrections of profile between Coleraine and Black Lake.

Highway No 2.—Edmundston-Rivière du Loup-Quebec-Montreal-Ontario Border

Edmundston-Quebec section—The Department has re-located the road at St. Honoré hill, county of Témiscouata, to do away with the twists and turns and steep grades which formerly constituted a great danger to traffic.

Quebec-Montreal section—During July we undertook the reconstruction of a section six miles long between Champlain and the parish of Cap de la Madeleine. The grading has been almost completed and the pavement will be laid in 1934. The new road abandons the old road on part of its length, and presents perfect alignment. The right-of-way is sixty-six feet wide and the pavement will be twenty feet wide. The foundation consists of eight inches of sand and ten inches of gravel, laid on a width of thirty feet.

The section of highway No. 2 in the parish of Rivière du Loup, west of the town of Louiseville, was paved on a length of two miles, with a mulch of gravel and bituminous oil. On this part of the road the old macadam dated from twenty years ago. It had been in very bad condition since the fall of 1932. The reconstruction we carried out in 1933 constitutes an experiment in low-cost bituminous pavements. We covered the old macadam with a course of gravel four inches thick and twenty feet wide. The paving mixture was also laid to a depth of four inches, and it consists of crushed gravel and asphaltic oil, a cut-back called retread asphalt. This mix is rolled in the same way as ordinary bituminous macadam. Obviously, this process will not produce a pavement comparable in finish and durability to bituminous concrete, but it seems nevertheless decidedly efficient. It is probable that we will cover it with a bituminous carpet.

For 1932, at St-Sulpice, we discontinued our work east of the village, for the reason that the choice of route through the village presented great difficulties and had not been definitely decided. We were obliged either to follow the old road along the waterfront the whole way, a twisting and narrow course, or displace a great many stone and brick houses; or, as an alternative, establish a new location completely outside the village. After comparative study the Department decided on a middle course. The new road runs through the village as far as the church. From there it runs out of the village to connect with the Montée de L'Assomption, in a long curve. By fall, all buildings had been removed and the grading completed. The pavement will be laid next summer.

Section Montréal-frontière d'Ontario—Nous avons supprimé deux courbes dangereuses à Baie-d'Urfé.

La section de Coteau-du-Lac à la frontière d'Ontario, soit une longueur de 7.27 milles, a été terminée l'an dernier, c'est-à-dire qu'on y a posé la dernière couche de pavage. Cette section de route est une des plus belles de la province.

Route No 3—Lévis-St-Lambert-Dundee

La section de Contreccœur, une longueur de 8.3 milles, a été redressée, élargie et gravelée en vue d'un pavage futur. Cette entreprise n'était terminée l'automne dernier que sur une partie. Cet aménagement nouveau prendra probablement encore une saison. Toute la section sera mise au standard, c'est à-dire qu'elle aura une largeur de soixante-six pieds entre clôture, une infrastructure de trente pieds, et plus tard un pavage de vingt pieds.

Différentes sections endommagées ou fermées par suite de la construction du canal de Beauharnois sont en voie de réfection, particulièrement à St-Louis-de-Gonzague, à Ste-Cécile-de-Valleyfield et à St-Stanislas-de-Kostka.

En même temps que la route No 3, plusieurs chemins régionaux ou locaux affectés par la construction du canal de Beauharnois sont également en cours de réfection par le département.

Route No 5—Québec-Victoriaville-Sherbrooke-Rock Island

La section de Victoriaville a été pavée en béton bitumineux sur une largeur variant de vingt-deux à trente pieds.

Nous avons terminé le terrassement de la section Richmond-Windsor, commencé en 1931. Il restait à élargir et à redresser un demi-mille et à parachever les travaux sur une couple de milles.

Nous avons construit vingt-deux mille pieds linéaires de garde-fous sur cette section, qui côtoie la vallée de la rivière St-François. Nous avons actuellement, entre Richmond et Sherbrooke, une route parfaitement alignée, large et très unie. Le revêtement actuel est en gravier et il n'y a rien d'urgent quant à la construction du pavage.

Le département a commencé à l'été le redressement dit de Waterville, c'est-à-dire la construction d'un nouveau chemin partant de Prouty's Corner, dans le canton Ascot, et rejoignant directement l'ancienne route dans le canton Compton sans passer par Waterville. Ce nouveau chemin a une longueur de deux milles et demi, et il raccourcit la route d'un mille. En plus de réduire la distance d'un mille, il supprime deux passages à niveau excessivement dangereux, dont un près de Prouty's Corner et l'autre dans le village de Waterville. L'ancien chemin est conservé pour la circulation locale. Le nouveau chemin est droit et très pittoresque. Le nouveau chemin a une largeur de soixante-six pieds d'emprise et une infrastructure de trente pieds. Le terrassement était terminé à l'automne. Nous avons recouvert ce terrassement d'une légère couche de gravier afin d'y permettre la circulation. Le coussin de sable ou de gravier sera ajouté le printemps prochain, après quoi la route pourra recevoir le pavage. La construction de ce nouveau chemin a présenté à certains endroits beaucoup de difficultés. Il longe le flanc

Montreal-Ontario border section—We eliminated two dangerous curves at Baie d'Urfé.

The section from Coteau du Lac to the Ontario border, length 7.27 miles, was completed last year, that is to say the last course of the paving was laid. This section is one of the finest in the Province.

Highway No. 3—Lévis-St. Lambert-Dundee

The Contrecoeur section, length 8.3 miles, was given a new alignment, widened, and graveled, pending future paving. This undertaking was completed only in part last fall. The full carrying out of this work will probably take another season. The entire section will be brought up to standard, that is to say that it will have a width of sixty-six feet between fences, a roadbed of thirty feet, and, later, a pavement twenty feet wide.

Various sections damaged or closed, through the construction of the Beauharnois Canal, are in process of reconstruction, particularly at St. Louis de Gonzague, Ste. Cécile de Valleyfield and St. Stanislas de Kostka.

Besides Highway No. 3, several regional or local roads affected by the construction of the Beauharnois Canal are also being reconstructed by the Department.

Highway No. 5—Quebec-Victoriaville-Sherbrooke-Rock Island

The Victoriaville section was paved in bituminous concrete on a width varying from twenty-two to thirty feet.

We completed the earthworks on the Richmond-Windsor section, begun in 1931. There remained the widening and straightening of a half-mile stretch and the completing of works on some two miles.

We erected twenty-two thousand lineal feet of guard rail on this section, which runs through the valley of the St. François River. We now have from Sherbrooke to Richmond a wide, smooth road of perfect alignment. The present surfacing is in gravel, and there is no urgency as to the construction of a pavement.

The Department began last summer what is called the Waterville short cut, comprising the construction of a new road starting from Prouty's Corner, in the township of Ascot, and connecting with the old road in the township of Compton, without passing through Waterville. This new road is two and one-half miles long and effects a saving of one mile in distance. Besides shortening the distance, it eliminates two exceedingly dangerous grade crossings, one at Prouty's Corner and the other in the village of Waterville. The old road remains in existence for the benefit of local traffic. The new road is straight and very picturesque. This latter has a right-of-way sixty-six feet wide and a roadbed width of thirty feet. The grading was completed by fall. We covered the subgrade with a light course of gravel to permit traffic thereon. The regular sand or gravel cushion will be laid next spring, after which the new road will be ready for paving. The construction of this new road presented great difficulties at various points. It runs

des coteaux ou il traverse des bas-fonds. A certains endroits, nous avons enlevé la terre noire sur une profondeur de trois à quatre pieds, et nous avons remplacé cette terre par de la pierre. Dans les parties qui sont à flanc de coteau, nous avons fait des drains souterrains de la façon décrite à la route No 1.

La nouvelle route est reliée au village de Waterville par un chemin de raccordement d'un mille de longueur construit d'après le même standard que le redressement. Le terrassement était terminé à l'automne, et l'on y avait ajouté un peu de gravier comme dans le cas de la route principale. Il restera le coussin et le pavage à poser.

Route No 6—Tour de la Gaspésie

Nous avons fait des travaux de pavage dans les villages de Amqui, de New Carlisle et de Carleton.

Route No 8—Montréal-Hull-Aylmer-Chapeau

Le pavage commencé en 1932 à l'est de Lachute, dans la paroisse de St-Jérusalem, a été terminé de bonne heure le printemps dernier. Il restait alors un mille à recouvrir de béton bitumineux.

Nous avons commencé au mois d'octobre des travaux de "chômage" à l'ouest de Lachute. Cette section avait été élaguée à certains endroits en 1931. Le département y avait aussi fait des travaux de redressement et de terrassement. Les travaux commencés l'automne dernier consistent à mettre le chemin au standard de la route Trans-Canada de Lachute au canton de Grenville et Augmentation. De là, par un nouveau chemin de raccordement, la route rejoint le pont interprovincial de Hawkesbury. La nouvelle route a quatre-vingt pieds d'emprise et le pavage futur aura vingt pieds de largeur.

Sur la section Thurso-Lochaber, le terrassement a été terminé sur une longueur de deux milles et demi à l'ouest de Thurso. Il n'y a pas été posé de pavage.

Route No 11—Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki-Hull

Nous avons fait des travaux d'élargissement à partir de la limite de la ville de Hull en allant vers Chelsea. Ces travaux ont consisté à remplir les vieux fossés et à refaire les accotements.

Route No 11a—Boulevard du Curé Labelle

Les travaux entrepris en 1931 entre le pont de Cartierville, à L'Abord-à-Plouffe, et la ville de Ste-Rose sont terminés. Ce nouveau chemin, d'une emprise de quatre-vingt-dix pieds de largeur, a un pavage en béton de ciment d'une largeur de trente pieds. Sa longueur est de 6.75 milles. Nous y avons fini tout le terrassement et toute la fondation en 1932, et nous avons construit le pavage sur une longueur de deux milles, c'est-à-dire jusqu'au village de St-Martin. La longueur pavée en 1933 est de 4.75 milles. Cette nouvelle artère a été nommée boulevard du Curé Labelle en l'honneur du révérend père Antoine Labelle, le grand apôtre de la colonisation qui, de 1868 à 1891, fonda vingt paroisses au nord de St-Jérôme et y fit établir des communications par chemins et par voies ferrées.



MONT-LAURIER—HULL
Hull-Ouest



ROUTE 15 — PARC DES LAURENTIDES

Vue de la route aux "Portes des Enfers".

View of the highway near "Devil's Gates".

along sidehills and encounters a number of swamps. At the latter places, we removed the black earth to a depth of three or four feet and replaced it by stone. On the sidehill stretches we put in underground drains in the manner described for Highway No. 1.

The new road is connected with the village of Waterville by a branch road a mile long, built to the same standard as the former. The earthworks were completed by fall, and a light course of gravel added, as with the main highway. There remains the cushion and the pavement to be laid.

Highway No. 6—Caspé Highway

We laid pavements in the villages of Amqui, New Carlisle and Carleton.

Highway No. 8—Montreal-Hull-Aylmer-Chapeau

The pavement begun in 1932 west of Lachute, in the parish of St. Jerusalem, was completed early last spring. There remained a mile to be paved in bituminous concrete.

In October we began unemployment relief works west of Lachute. This section had been widened at certain places in 1931. The Department performed works of re-alignment and grading. The works begun last fall consisted in bringing the highway up to the standard set for the Trans-Canada highway, and were carried out from Lachute to the township of Grenville and Augmentation. From there, the highway is connected with the interprovincial bridge at Hawkesbury by means of a new connecting road. This new road has a right-of-way eighty feet wide, and the future pavement will be laid twenty feet wide.

On the Thurso-Lochaber section, grading was completed last year on a length of two and one-half miles, west of Thurso. There was no pavement laid.

Highway No. 11—Montreal-Mont Laurier-Maniwaki-Hull

We carried out widening works from the limit of Hull in a direction towards Chelsea. These works consisted in filling up the existing ditches and rebuilding the shoulders.

Highway No. 11a—Curé Labelle Boulevard

The works begun in 1931 between the Cartierville Bridge, at L'Abord à Plouffe, and the town of Ste. Rose, are completed. The new road, with a right-of-way ninety feet wide, has a cement concrete pavement thirty feet wide. Its length is 6.75 miles. We completed all the grading and foundation work in 1932, and laid pavement on a length of two miles, that is to say as far as the village of St. Martin. The length paved in 1933 was 4.75 miles. This new artery was given the name "Curé Labelle Boulevard" in memory of the Rev. Father Antoine Labelle, the great apostle of colonization, who founded twenty parishes north of St. Jérôme between 1868 and 1891, and had communications established by rail and road. The district colonized by Father Labelle has so far developed as to

Le district colonisé par le curé Labelle s'est développé au point de devenir l'un des district les plus fréquentés de la province. Ce district est le rendez-vous de milliers de citoyens de Montréal qui s'y rendent chaque semaine y passer quelques jours. A venir jusqu'à cette année, cette circulation énorme de fin de semaine devait nécessairement utiliser la montée Ste-Rose, qui conduit du pont Viau à Ste-Rose. Cette montée a dû être élargie à deux ou trois reprises. Elle possède depuis trois ans un bon pavage de vingt-deux pieds de largeur. Malgré ces élargissements successifs, la montée Ste-Rose était devenue tout a fait insuffisante pour la circulation de fin de semaine. Il fallait donc lui adjoindre une autre route. C'est ce qui nécessita l'aménagement d'un boulevard entre Cartierville et Ste-Rose. Ce boulevard soulage non seulement la montée Ste-Rose, mais il donne à l'ouest de la ville de Montréal un débouché direct vers le nord par Cartierville.

Le boulevard du Curé Labelle fut inauguré le 28 octobre dernier et donna lieu à une manifestation à laquelle prirent part, en plus des représentants du département de la voirie, de nombreux personnages venus de la ville et du district de Montréal, ainsi que de la région de St-Jérôme et de Ste-Agathe.

Route No 15—Québec-Chicoutimi-Tour-du-lac St-Jean-Québec

Il y eut peu de travaux de pavage proprement dits, mais le département a effectué sur cette route un certain nombre d'améliorations qui méritent une mention particulière.

Nous avons élargi la côte de La Miche à St-Joachim, nous avons régularisé les pentes et remplacé des fossés par un conduit en bois. Ce travail a pour effet d'élargir la route de plusieurs pieds et d'assurer une meilleure visibilité.

Nous avons fait quelques travaux d'élargissement et supprimé quelques mauvaises courbes à St-Tite-des-Caps.

Nous avons supprimé trois courbes dangereuses à Ste-Agnès, et fait des travaux d'élargissement et de rechargement sur trois mille pieds. Dans la paroisse de La Malbaie, le long de la rivière Malbaie, nous avons supprimé trois courbes et élargi la route sur une longueur de 1,500 pieds.

L'emplacement de la côte des Jolins, à Cap-à-L'Aigle, a été changé. Cette côté longue, sinueuse et très raide est maintenant remplacée par une côté à pente régulière et à alignements droits. Nous avons amélioré cette côté sur trois mille pieds. Nous avons également fait des travaux de minage, régularisé le profil de la route, élargi et supprimé des courbes nombreuses à St-Fidèle, ainsi qu'à St-Siméon paroisse et village.

La côte du Petit-Saguenay, dans laquelle les automobilistes ne s'aventureraient pas sans crainte, surtout en temps de pluie, a été élargie et adoucie. La pente est réduite et les tournants n'y constituent plus un danger. De plus, par suite de cette amélioration, il est possible d'y conserver le gravier et d'offrir en tout temps un passage absolument sûr.

Les côtes de L'Anse-St-Jean ont également subi des améliorations considérables.

have become one of the most highly frequented in the Province. The Laurentides district is the rendezvous of thousands of Montreal people who pass week ends there. Until this year, this enormous week-end traffic had of necessity to pass by way of the Montée Ste. Rose, which leads from Pont Viau to Ste. Rose. This Montée had to be widened on more than one occasion. Since three years ago it has had a good pavement twenty-two feet wide. In spite of these successive widenings, the Montée Ste. Rose had become altogether inadequate to the week-end traffic. It was required therefore that another route be provided. The building of a boulevard from Cartierville to Ste. Rose was decided upon. This boulevard not only relieves the Montée Ste. Rose, but also provides a new direct outlet from Montreal towards the north via Cartierville.

The Curé Labelle Boulevard was inaugurated on the 28th day of last October and was the occasion for an impressive ceremony in which, in addition to road officials, numerous personages from the district of Montreal, as well as the region of St. Jérôme and Ste. Agathe, took part.

Highway No. 15—Québec-Chicoutimi-Lake St. Jean-Quebec

There was little paving work done, but the Department effected on this highway many improvements of various kinds which merit special mention.

We widened the Côte de la Miche at St. Joachim, regulated the grades, and replaced the ditches by a wooden conduit. This work had the effect of widening the road by several feet and ensuring improved visibility.

We carried out a number of widenings at St. Tite des Caps and eliminated some dangerous curves.

We eliminated three dangerous curves at Ste. Agnès, and we widened the highway and laid a new gravel course on a length of three thousand feet. In the parish of La Malbaie, along the Malbaie River, we eliminated three curves and widened the road on a length of 1,500 feet.

The highway was re-located at Côte des Jolins, at Cap à l'Aigle. This long grade, winding and very steep, is now replaced by a straightaway even grade with much improved alignment. We improved this hill on a length of three thousand feet. We also did rock work, corrected the profile of the highway, widened it, and eliminated numerous curves at St. Fidèle, as well as at St. Siméon parish and village.

The hill at Petit Saguenay, which motorists were never wont to attempt without fear, particularly in rainy weather, has been widened and lowered. The grade is reduced and the curves are no longer a source of danger. Moreover, thanks to the above improvements, we have succeeded in making the gravel hold and afford absolutely sure travel at all times.

The hills at Anse St. Jean have also been considerably improved, the work being completed in the fall.

L'ancienne côte Eternité, terreur des automobilistes, est disparue pour faire place à une nouvelle côte très large où la visibilité est excellente, et à pente relativement douce.

Le département a également amélioré la section de St-Félix-d'Otis, particulièrement l'alignement et le profil.

A Rivière-du-Moulin, nous avons porté la route à quarante deux pieds de largeur sur 2,400 pieds de longueur au moyen d'un mur en pierre que nous avons construit l'automne dernier le long du Saguenay.

Le département a pavé une partie de la rue Racine, dans la ville de Chicoutimi, sur une largeur moyenne de trente-cinq pieds, c'est-à-dire d'un trottoir à l'autre. Le travail est fini sur quatre mille pieds. Les travaux de préparation étant exécutés par la ville et celle-ci n'ayant pu livrer l'infrastructure assez tôt, nous avons dû remettre à 1934 le pavage de 2,500 pieds additionnels. Ce pavage est en béton bitumineux.

Dans le canton de Chicoutimi, le pavage en béton bitumineux a été terminé jusqu'aux limites de la ville d'Arvida. Nous avons aussi pavé dans la ville d'Arvida sur une largeur de vingt pieds. La ville a complété elle-même le pavage jusqu'aux trottoirs, ce qui donne une largeur totale de cinquante pieds environ.

Les travaux de redressement commencés depuis quelques années entre Jonquière et la paroisse de St-Bruno ont été repris à l'automne. Cette section, qui traverse un district très accidenté, offre aujourd'hui des courbes à long rayon et à visibilité parfaite.

La section St-Bruno-Hébertville a été rechargée de gravier et nous y avons fait disparaître un rocher qui masquait la route et lui faisait faire un détour prononcé.

Nous avons aussi amélioré un certain nombre de courbes dans la paroisse de St-Louis-de-Chambord, près de Desbiens. Enfin, la rue principale de Roberval a été pavée d'un trottoir à l'autre en béton bitumineux.

Route No 16—Baie St-Paul-Tadoussac-Portneuf

Nous avons effectué diverses améliorations (suppression de courbes et d'angles, abaissement de côtes, élargissement, etc.) à St-Irénée, à la Pointe-au-Pic, à La Malbaie, à St-Siméon, à Tadoussac et à Sacré-Cœur-de-Jésus.

Route No 19—Trois-Rivières-Shawinigan Falls-Grand'Mère-La Tuque

Le département a terminé les travaux préliminaires et le pavage de Mont-Carmel à Notre-Dame-de-la-Présentation-d'Almaville. La route Trois-Rivières-Shawinigan possède maintenant un alignement et un pavage parfaits à partir de la paroisse du Cap-de-la-Madeleine jusqu'au village d'Almaville. L'ancienne côte Cachée en particulier, dans Mont-Carmel, est absolument méconnaissable; c'est-à-dire que cette côte étroite et raide, qui offrait un tournant brusque et un ponteau étroit juste au bas de la descente, est maintenant disparue pour faire place à une belle route sans pente appréciable.

The old Eternity hill, once the bane of motorists, has disappeared from the highway, its place taken by a new hill widely constructed, of excellent visibility and relatively easy grades.

The Department has also improved the St. Félix d'Otis section, particularly as to alignment and profile.

At Rivière du Moulin, we have given the highway a width of 42 feet on a length of 2,400 feet, by means of a stone wall which we built along the Saguenay River last fall.

The Department paved part of Racine street, in the City of Chicoutimi, to a minimum width of thirty-five feet, that is to say from curb to curb. The work is completed on a length of four thousand feet. The preliminary works having been done by the City and the subgrade not having been delivered soon enough, we had to defer until 1934 the paving of an additional 2,500 feet. This pavement is in bituminous concrete.

In the township of Chicoutimi, the pavement in bituminous concrete was completed as far as the town limit of Arvida. We also paved the highway in the town of Arvida on a width of twenty feet. The town itself laid the pavement between ours and the curb, which gives a total pavement width of about fifty feet.

The re-alignment works begun some years ago between Jonquière and the parish of St. Bruno were continued until fall. This section, which traverses broken country, to-day has curves of long radius and perfect visibility.

The St. Bruno-Hébertville section was resurfaced with gravel, and a rock ledge, which masked the road and caused it to make a sharp turn, removed.

We also improved a number of curves in the parish of St. Louis de Chambord, near Desbiens. And the main street in Roberval was paved from curb to curb in bituminous concrete.

Highway No. 16—Baie St. Paul-Tadoussac-Portneuf

In the fall we effected various improvements (elimination of curves and sharp turns, cutting down of hills, widenings, etc.) at St. Irénée, Pointe au Pic, La Malbaie, St. Siméon, Tadoussac and Sacré Cœur de Jésus.

Highway No. 19—Trois Rivières-Shawinigan Falls-Grand'Mère-La Tuque

The Department has completed the preliminary works and paving from Mont Carmel to Notre Dame de la Présentation d'Almaville. The Trois Rivières-Shawinigan Highway now possesses perfect alignment and pavement from the parish of Cap de la Madeleine to the village of Almaville. The old Côte Cachée in particular is now unrecognizable; that is to say that this once narrow and steep hill which had a sharp turn and a narrow bridge at the foot of the descent has disappeared, and given way to a fine piece of road with hardly any grade.

Le département, après avoir étudié s'il devait améliorer la côte actuelle à Alnaville ou la remplacer par une nouvelle côte qui prolongerait la route en droite ligne, a décidé qu'il était préférable d'améliorer la côte actuelle. Cette côte ne présente pas une pente très raide et elle a de plus l'avantage d'offrir à son sommet un magnifique panorama de la ville de Shawinigan et des environs. En outre, l'amélioration de la côte actuelle est beaucoup plus économique que la construction d'une nouvelle côte. Au moyen du déplacement de deux maisons, le département a été en mesure d'élargir la côte à trente pieds et d'améliorer les courbes de façon à donner une bonne visibilité. Ces travaux ont été exécutés tard l'automne dernier.

Route No 23—Lévis-Armstrong-Jackman

Le département a surveillé tout particulièrement la façon dont a résisté le tapis bitumineux posé en 1931 sur la section Scott-Beauceville. Comme on le sait, le Maine, où le climat est à peu près semblable au nôtre, s'est débarrassé de la poussière en recouvrant ses routes de gravier d'un tapis bitumineux d'environ un demi-pouce d'épaisseur. Ces traitements ont donné généralement satisfaction chez notre voisin. Cette méthode de traitement a donc été essayée chez nous en 1931, sur 22.5 milles. Le tapis s'est quelque peu désagrégé sous l'effet de la gelée au printemps de 1932. Le printemps dernier les réparations n'ont pas présenté de grandes difficultés. Ces réparations ont consisté en rapiécages ordinaires. Les ingénieurs sont d'avis que pour une première expérience cette méthode n'a pas donné de mauvais résultats et qu'il vaut la peine de la poursuivre. Le département a traité de cette façon, en 1933, une section d'un mille au sud de la ville de Beauceville. Cette courte section a donné entière satisfaction. Outre que le tapis bitumineux supprime la poussière, il offre, s'il est bien fait, toute l'apparence d'un macadam huilé ordinaire.

La section de la rivière à la Scie, à St-Louis de Pintendre, a été transformée par suite de la construction d'un nouveau pont en béton armé. En 1932, lors de la construction du pavage sur la section Lévis-St-Henri, le département dut remettre à 1933 la réfection du vieux chemin sur une longueur de 4,341 pieds afin d'étudier un plan de suppression de courbes et de rampes dangereuses ainsi que la construction d'un pont neuf sur la rivière à la Scie. Le vieux pont avait été construit au bas de deux côtes. Les culées de ce pont s'effondraient, et ce dernier était devenu une menace pour la circulation. Le vieux pont, consistant en un tablier de bois appuyé sur des culées de maçonnerie, datait de soixante ans. Il dénotait chez ceux qui l'avaient construit de grandes ressources, car la nature excessivement dangereuse du terrain qui forme le lit et les berges de la rivière nécessitait des précautions toutes particulières. On peut dire que seules les exigences d'une circulation automobile comme celle d'aujourd'hui ont pu réussir à ruiner cette construction et à la rendre dangereuse. Le nouveau pont, à cause de la nature du terrain sur lequel il est assis, est placé sur des pilotis dont la longueur moyenne est de trente pieds. Les culées sont en béton non armé et reliées l'une à l'autre au moyen d'un radier qui a pour but, entre autres choses, de prévenir les affouillements. Le tablier, en béton armé, est supporté par des poutres d'acier enrobées dans le béton. La voie carrossable du nouveau pont est de six pieds plus élevée que celle de l'ancien pont. Le rehaussement du pont a permis de réduire de neuf pour cent à 4 pour cent la rampe des deux côtes attenantes à la rivière. La réduction des rampes a permis l'amélioration des courbes verticales et de la visibilité. Les courbes horizontales ont été complètement transformées. Nous avons, par exemple, transfor-



LÉVIS-JACKMAN

Pont de la rivière à la Scie, St-Louis-de-Pintendre.

Bridge over Rivière à la Scie, St. Louis de Pintendre.

The Department, after having studied the question of whether the existing hill at Almaville ought to be improved or replaced by a new one which would prolong the road in a straight line, decided that it would be better to improve the existing hill. The grade is not very steep and this hill has the advantage of offering at its summit a magnificent panorama of the City of Shawinigan Falls and its environs. Moreover, the improvement of the existing hill was much more economical than the construction of a new one. By the displacement of two houses the Department was in position to widen the road to thirty feet and improve the curves to provide good visibility. These works were executed last fall.

Highway No. 23—Lévis-Armstrong-Jackman

The Department has kept the bituminous carpet laid in 1931 on the Scott-Beauceville section under close observation, to note how it stood up under traffic. As we know, the State of Maine, whose climate is somewhat similar to our own, has got rid of the dust nuisance by covering its gravelled roads with a bituminous carpet about one-half inch thick. Such treatment has given general satisfaction to our neighbour. This method of surface treatment was therefore tried by us in 1931, on a 22½-mile section. The carpet showed slight disintegration through frost action in the spring of 1932. In the spring of 1933 the repairs presented no great difficulty. These repairs consisted in ordinary patching of the pavement. The engineers are of the opinion that for a first experiment this method has given results not at all unsatisfactory, and that it is worth while following up. The Department treated a length of one mile south of the town of Beauceville in the same way, during 1933. This short section has given entire satisfaction. Besides keeping down the dust, the bituminous carpet, provided it is well laid, presents all the appearance of an ordinary oiled macadam.

The section from Rivière à la Scie to St. Louis de Pintendre has been changed through the construction of a new reinforced concrete bridge. At the time of construction of a new pavement on the Lévis-St. Henri section, in 1932, the Department had to put off till 1933 the reconstruction of the old road on a length of 4,341 feet, in order to study a plan for the elimination of dangerous curves and sideslopes, as well as the construction of a new bridge over Rivière à la Scie. The old bridge had been located at the foot of two hills. The abutments of this bridge had caved in and become a danger to traffic. The old bridge, consisting of a wooden slab resting on stone abutments, had existed for sixty years. It evinced great resourcefulness on the part of its builders, for the exceedingly dangerous character of the ground in the bed and on the banks of the river necessitated particular precautions. It may be safely said that only the exigencies of a motor traffic such as that of to-day could have succeeded in breaking down this bridge and making it dangerous. The new bridge, because of the nature of the ground on which it rests, is built on piles of which the average length is thirty feet. The abutments are in concrete and rest on a single foundation, which has for one of its purposes the prevention of undermining. The slab is in reinforced concrete and supported on steel beams embedded in concrete. The wheelway of the new bridge is 27½ feet wide. The raising of the bridge has permitted the reduction from 9% to 4% of the grade leading up from either end of the bridge. The reduction of the grade has in turn permitted the improvement of the vertical

mé une courbe d'un rayon de 270 pieds en une grande courbe d'un rayon de 1,146 pieds. La visibilité est de 650 pieds tant dans les courbes horizontales que dans les courbes verticales. Le remblai du nouveau chemin de chaque côté du pont a été recouvert d'une couche de gravier afin d'y permettre la circulation. Il ne sera pas pavé avant l'an prochain, parce qu'il faut obtenir un tassement parfait.

Nous avons continué à l'automne nos travaux de redressements et de terrassement entre St-Côme, Armstrong et la frontière du Maine.

Route No 31—Lachute-St-Jovite-St-Rémi-Montebello

Nous avons commencé à l'automne des travaux de redressement, de terrassement et d'abaissement de côtes entre Lachute et Brownsburg.

Route No 37—Tour de l'île de Montréal

Nous avons supprimé deux tournants dangereux dans la paroisse de Ste-Geneviève. Ces tournants ont été remplacés par deux courbes dont une a un rayon de 2,865 pieds et l'autre un rayon de 862 pieds.

Route No 48—L'Assomption-Joliette-Ste-Emélie-de-L'Energie

Le terrassement du nouveau chemin entre L'Assomption et Joliette est terminé jusqu'au chemin du Point-du-Jour. Le terrassement est pratiquement terminé sur toutes les parties qui ne sont pas actuellement pavées. Le pavage est terminé de Joliette à un point situé au sud de l'église de St-Gérard. Cette route comporte de nombreux emplacements nouveaux, l'ancien chemin étant sinueux à l'extrême. Nous y avons aménagé des courbes à long rayon afin d'y assurer la rapidité et la sécurité de la circulation.

La nouvelle route supprime deux passages à niveau près de Joliette. L'ancien chemin traversait la voie ferrée près de St-Paul pour rejoindre la rue Manseau au nord, et il retraversait le chemin de fer avant de pénétrer dans la ville de Joliette. Par un raccordement direct longeant la voie ferrée, au sud, nous avons pu supprimer ces deux passages à niveau pour la grande circulation.

Route No 49—Black Lake-Plessisville-St-Pierre-les-Becquets

Nous avons redressé et élargi la route dans le village de Black Lake et supprimé plusieurs mauvaises courbes.

CONSTRUCTION

Voici l'énumération succincte des principales opérations de l'année.

Route No 2—Edmundston-Rivière-du-Loup-Québec-Montréal-frontière d'Ontario

Le département avait construit en 1931 un boulevard en béton contournant la ville du Cap-de-la-Madeleine, au nord, et supprimant, au moins pour une partie de la circulation, les courbes dangereuses du chemin du bord de l'eau. Ce boulevard, d'une longueur de 2.22 milles, a un pavage de trente pieds de largeur

curves and the visibility. The horizontal curves have undergone complete transformation. We have, for instance, increased the radius of one curve from 270 feet to 1,146 feet. The visibility is 650 feet in both horizontal and vertical curves. The embankment of the new road on either side of the new bridge has been covered with a course of gravel to allow for traffic. It will not be paved until next summer, so that ample time will be allowed for complete settling.

We continued last fall the re-alignment and grading between St. Côte, Armstrong, and the Maine State line.

Highway No. 31—Lachute-St. Jovite-St. Rémi-Montebello

We began last fall works of re-alignment, grading, and cutting down of hills between Lachute and Brownsburg.

Highway No. 37—Around the Island of Montreal

We have eliminated two sharp turns in the parish of Ste. Geneviève. These turns have been replaced by two curves, one of which has a radius of 2,865 feet and the other 862 feet.

Highway No. 48—L'Assomption-Joliette-St. Emélie de l'Energie

The grading of the new road between L'Assomption and Joliette is completed as far as the Point du Jour road. The grading is practically completed from Joliette to a point situated just south of the church of St. Gérard. This road has been re-located at a number of places, the old being exceedingly winding. We have put in curves of long radius to ensure rapidity and safety to traffic.

The new road eliminated two grade crossings near Joliette. The old road crossed the railway near St. Paul to rejoin Manseau street to the north, and it re-crossed the railway before entering the town of Joliette. By building a direct connection running along the railway on the south side we were enabled to eliminate these two grade crossings, as far as through traffic is concerned.

Highway No. 49—Black Lake-Plessisville-St. Pierre les Becquets

We straightened and widened this highway in the village of Black Lake and eliminated several bad curves.

CONSTRUCTION

Following is a short description of the most important operations of the year.

Highway No. 2—Edmundston-Rivière du Loup- Quebec-Montreal- Ontario Border

In 1931, the Department built a concrete boulevard skirting the town of Cap de la Madeleine on the north side and eliminating, at least as far as part of the traffic was concerned, dangerous curves in the shore road. This boulevard, 2.22 miles in length, is paved on an average width of thirty feet. At the time of

en moyenne. Lors de sa construction, les tramways desservait encore Trois-Rivières et le Cap-de-la-Madeleine, de sorte que sur une certaine section le département dut paver sur dix-huit pieds de chaque côté de la voie. Le service des tramways ayant été discontinué en 1933, le département a pavé l'espace occupé auparavant par les rails. Ceux-ci ont été enlevés par la compagnie. La nouvelle travée donne une largeur de pavage de près de 50 pieds sur une partie du boulevard. Ce dernier s'arrêtait à l'intersection de la route 19. Il a été prolongé jusqu'au pont du St-Maurice.

Route No 15—Québec-Chicoutimi-Tour du lac St-Jean-Québec

Section du parc des Laurentides—Le budget du département n'a pas permis de faire beaucoup de travaux sur cette route l'été dernier. Nos ingénieurs ont pris quand ils l'ont pu, à même leur budget d'entretien, quelques centaines de piastres pour supprimer des tournants dangereux, faire disparaître des buttes et élargir à certains endroits. A l'automne, toutefois, le département ayant reçu un octroi de "chômage", nous avons pu faire des travaux plus considérables. Au 1er octobre, le département avait plusieurs centaines d'hommes au travail, occupés à élargir et à redresser les endroits les plus dangereux, particulièrement au nord du lac Jacques-Cartier, où la route était restée très étroite sur une dizaine de milles.

L'alignement a été amélioré sur plusieurs milles et nous avons déplacé le chemin là où la chose était nécessaire.

Nous avons également adouci plusieurs côtes, ajouté du gravier là où il n'y en avait pas suffisamment et, d'une façon générale, élevé considérablement le standard de cette route.

Le département étudie particulièrement l'amélioration de la côte de l'Upika, la pire de la route et l'une des plus longues et des plus raides de la province. Cette côte a une longueur d'un mille et trois-quarts. Vu ses rampes prononcées, il est excessivement difficile d'y faire tenir le gravier, et les automobiles ont par conséquent de la difficulté à la gravir.

Nous avons plusieurs projets, dont l'un consisterait à changer entièrement l'emplacement du chemin sur quelques milles, ce qui aurait pour effet de supprimer la côte de l'Upika. Ce projet de détournement supprimerait du même coup le plus magnifique panorama de la route. Le second projet consiste à adoucir la côte actuelle de façon à la rendre facile en tout temps. Le département penche pour ce second projet. Si la côte pouvait être améliorée sans qu'il en coûte trop cher, nous construirions au sommet un poste d'observation, auquel s'arrêteraient tous les automobilistes.

Embranchement de St-Jérôme—Cet embranchement raccourcit d'une dizaine de milles la distance de Québec à St-Jérôme et à la partie ouest du lac St-Jean. Le chemin alternatif a une longueur d'une vingtaine de milles en partant du lac de la Belle-Rivière. Ce chemin est peu accidenté, mais il est étroit. Les travaux du département ont consisté principalement à défricher et à faire de la mise en forme. Cet embranchement est déjà passable à l'automobile.

Chemin Arvida-Kénogami—Les villes d'Arvida et de Kénogami avaient commencé, il y a deux ans, l'ouverture d'un chemin direct le long du Saguenay.

its construction the tramway was still in operation between Trois Rivières and Cap de la Madeleine, so that on a certain section the Department had to lay pavement eighteen feet wide on either side of the tracks. The tramways service having been discontinued at the beginning of 1933, the Department has since paved the space formerly occupied by the tracks. These latter were taken off by the Company. The new strip completes a width of nearly fifty feet on a certain length of the boulevard. The boulevard formerly terminated at the intersection of Highway No. 19. It now extends to the St. Maurice River Bridge.

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

Laurentides Park section—The Department's budget did not permit of our doing a great deal of work on this road last summer. Whenever they could, our engineers drew on their maintenance budget for some hundreds of dollars for the elimination of dangerous turns, to cut down knolls, and widen the road at certain places. In the fall, however, the Department having received appropriations for unemployment relief, we were enabled to undertake more extensive works. Around the first of October the Department had several hundred men at work, occupied in widening and straightening the road at the most dangerous places, particularly to the north of Lake Jacques Cartier, where the road was still very narrow on a length of some twelve miles.

The alignment has been improved on several miles and the road was relocated wherever necessary.

We also cut down several hills, added gravel where needed, and in a general way raised considerably the standard of this highway.

The Department took under particular study the improvement of the Upika hill, the worst on the highway and one of the longest and steepest in the Province. This hill is $1\frac{3}{4}$ miles long. Because of its steep grades, it is exceedingly difficult to keep the gravel in place, and motorists often experience much difficulty in making it.

We have several projects in mind for this improvement, one of which consists in changing the location of the road entirely on a distance of several miles, which would have for effect the virtual elimination of the Upika hill. This project of relocation would at the same stroke eliminate the most magnificent panorama of the whole highway. The second project consists in improving the existing hill so as to render it practicable at all times without difficulty. The Department leans towards the second project. If the hill could be improved without its costing too much, we would build on the summit a belvedere where motorists could stop to enjoy the view; and it is certain that every motorist would avail himself of the privilege.

The St. Jérôme branch road—This branch road shortens by about twelve miles the distance from Quebec to St. Jérôme and points on the west shore of Lake St. Jean. This alternative route has a length of about twenty miles, starting from Lac de la Belle Rivière. The road is only slightly hilly, but it is very narrow. The works performed by the Department consisted chiefly in clearing and building up the roadbed. This branch road is already passable for automobiles.

The Arvida-Kénogami road—Two years ago the towns of Arvida and Kénogami had begun the opening-up of a direct road along the Saguenay. There

Il restait à remplir une coulée assez large et assez profonde à la limite des deux municipalités. Le département s'est chargé de ce travail à même un octroi de chômage et le travail a été exécuté durant les mois d'octobre, de novembre et de décembre. Le nouveau chemin raccourcit de quelques milles la distance séparant Arvida de Kénogami, et sert d'alternative à la route No 15.

Le chemin de la batture de la Baie des Ha! Ha!, dont la construction était commencée depuis deux ans, a été terminé en 1933. Les travaux ont consisté en terrassement, en minage, en gravelage et en confection de garde-fous.

Route No 16—Baie-St-Paul-Tadoussac-Portneuf

Il restait quelques sections non améliorées entre la Baie-St-Paul et les Eboulements. Vu l'importance de plus en plus grande de cette route pour la circulation locale et pour le tourisme, le département a aidé aux municipalités à améliorer ces sections. Le travail a été terminé au mois d'octobre. Les côtes du cap aux Corbeaux, dans la municipalité de la Rivière-du-Gouffre, ont été élargies, redressées et gravelées. Les sections non améliorées dans la municipalité des Eboulements ont également été élargies et gravelées, de sorte que cette route est maintenant terminée de la Baie-St-Paul à La Malbaie en passant par les Eboulements, St-Irénée et Pointe-au-Pic. Cette route offre des panoramas très pittoresques et acquiert par conséquent beaucoup de popularité.

Le département a obtenu des octrois de chômage pour travailler entre Tadoussac et Portneuf. Cette partie de la route est parfaitement passable, mais il y manque du gravier en certains endroits et il y a lieu d'y supprimer des courbes et des côtes. Ces travaux d'améliorations diverses, commencés tard à l'automne, seront poursuivis cet hiver si possible.

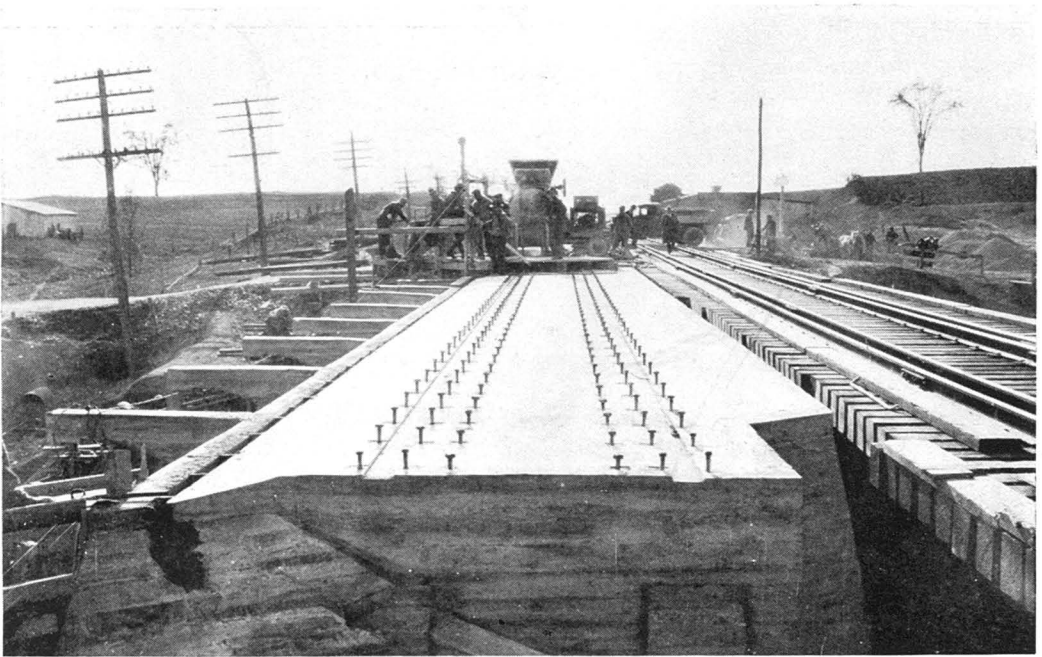
Route No 17—Montréal-Pointe-Fortune

Le boulevard Dorion-Pointe-Fortune est pratiquement terminé par suite de la construction d'un tunnel au-dessous de la voie du C. N. R., à Vaudreuil. La construction de ce tunnel comportait des opérations très difficiles à cause de la nature instable du sous-sol, que nous avons dû consolider au moyen de pilotis. Ce tunnel, dont la construction a duré quatre mois et qui ne fut terminé qu'au mois de novembre, est supporté par une structure en béton armé. Le département, de l'avis des ingénieurs du Canadien National, avait projeté la construction d'une structure d'acier, mais il a changé ses projets par la suite pour adopter une structure en béton armé. Cette dernière est plus économique, tout aussi solide, et a donné plus de travail aux chômeurs.

Route No 19—Trois-Rivières-Shawinigan Falls-Grand'Mère-La Tuque

Nous avons obtenu au mois d'octobre des octrois de chômage avec lesquels nous projetons d'améliorer plusieurs grandes côtes, en particulier la côte à l'Oiseau et la côte Bergeron.

La côte à l'Oiseau est établie à flanc de montagne et s'élève jusqu'à une hauteur de 320 pieds. Il s'agit d'une montagne de sable, de sorte que, périodiquement, les pluies causent des éboulis qui font presque disparaître le chemin. Nous avons tenté à quelques reprises de consolider tout le flanc de la montagne, mais sans grand succès. Le moyen le plus efficace est d'élargir l'emprise du che-



ROUTE 17 — BOULEVARD DORION — HUDSON

Tunnel en construction à Vaudreuil, en-dessous de la voie du C. N. R.

Tunnel under construction at Vaudreuil, under the C. N. R. tracks.



ROUTE 17 — BOULEVARD DORION — HUDSON

Tunnel en construction à Vaudreuil, en-dessous de la voie du C. N. R.

Tunnel under construction at Vaudreuil, under the C. N. R. tracks.

remained to be done the filling up of a rather wide and deep gully at the limit between the two municipalities. The Department took over this work as an unemployment relief project, and same was executed during the months of October, November and December. The new road will shorten by some miles the distance between Arvida and Kénogami and will serve as an alternative route to Highway No. 15.

The road along Ha! Ha! Bay, the construction of which was begun two years ago, was completed in 1933. The works consisted in grading, rock work, gravelling and the erection of guard rails.

Highway No. 16—Baie St. Paul-Tadoussac-Portneuf

There remained some sections not improved between Baie St. Paul and Les Eboulements. In view of the constantly increasing importance of this highway from the points of view of both local and tourist traffic, the Department lent its aid to the municipalities in improving those sections. The work was completed in the month of October. The hills at Cap aux Corbeaux, in the municipality of Rivière du Gouffre, were widened, straightened, and gravelled. The unimproved sections in the municipality of Les Eboulements were also widened and gravelled, so that this highway is now completed from Baie St. Paul to La Malbaie, via Les Eboulements, St. Irénée, and Pointe au Pic. This highway offers strikingly picturesque panoramas and is achieving much popularity.

The Department obtained unemployment relief subsidies for work to be done between Tadoussac and Portneuf. This stretch of the highway is perfectly practicable, but there is a shortage of gravel at certain places and there are curves and hills still to be eliminated. These improvement works, begun late in the fall, will be continued throughout the winter, if possible.

Highway No. 17—Montreal-Pointe Fortune

The Dorion-Pointe Fortune boulevard is completed by the construction of the tunnel under the C. N. R. lines at Vaudreuil. The construction of this tunnel involved very difficult operations because of the unstable condition of the subsoil, which we were obliged to solidify by means of piles. This tunnel, which it took four months to build and which was not completed until the month of November, is supported by a concrete structure. The Department, on the advice of the engineers of the Canadian National Railways, had decided upon a steel structure, but it afterwards changed its plans to adopt a reinforced concrete structure. The latter is more economical, quite as strong, and had the advantage of providing more work for the unemployed.

Highway No. 19—Trois Rivières-Shawinigan Falls-Grand'Mère-La Tuque

In October we obtained unemployment relief money with which we propose to improve several large hills, particularly the Côte à l'Oiseau and Bergeron Hill.

The Côte à l'Oiseau climbs the side of a mountain and rises to a height of 320 feet. The mountain has a sandy formation, so that the action of rainfall periodically produced landslides which nearly buried the road. We had attempted time and again to consolidate the entire side of the mountain so as to protect the road, but without much success. The most effective means is to widen the right-of-way to the extent that the landslides will not cover more than a part of

min, de sorte que les éboulis n'en pourront recouvrir qu'une partie et laisseront un passage pour les automobiles. Ces travaux d'élargissement sont commencés depuis le mois de décembre. En plus d'élargir, nous régulariserons et diminuons la pente de la côte actuelle en déblayant à la tête et en remblayant au bas.

La côte Bergeron disparaîtra pratiquement au moyen de travaux semblables.

Nous avons à l'automne élargi et redressé un demi mille au "Crique du Caribou." Les automobiles se rencontraient à peine sur cette section, où il se trouvait des courbes et des tournants excessivement dangereux.

Au "Crique du Vassal", nous avons changé l'emplacement de la route et construit un nouveau chemin d'un mille de longueur qui raccourcit la route de deux milles et supprime un grand nombre d'angles et de courbes prononcés.

Les Piles-Mékinac—Nous avons terminé cet automne le chemin reliant Grand'Mère à St-Roch-de-Mékinac via St-Jacques-des-Piles, le long du St-Maurice. Le nouveau chemin alternatif raccourcit de huit milles la distance séparant Grand'Mère de La Tuque.

La Tuque-La Croche—Nous avons travaillé sur une douzaine de milles au nord de La Tuque, le long de la rivière La Croche. Il existait déjà dans cette région un chemin rudimentaire qui desservait les colons qui y sont établis. Ce chemin a été élargi, redressé, et on y a fait le terrassement.

Cette partie de route est considérée par les citoyens de la région de La Tuque comme le premier tronçon d'une future route qui reliait La Tuque à Roberval et au lac St-Jean en suivant la rivière La Croche jusqu'au versant du lac St-Jean.

Shawinigan-Grand'Mère—Nous avons commencé au mois de novembre la construction d'un nouveau chemin direct entre Shawinigan Falls et Grand'Mère en suivant le chemin des Hêtres et une partie du terrassement de l'ancien chemin de fer Canadien Nord. Le nouveau chemin, lorsqu'il sera terminé, raccourcira de trois milles la distance qui sépare Shawinigan Falls de Grand'Mère et comportera toutes les particularités d'une route moderne, c'est-à-dire des alignements bien droits et des courbes à grand rayon.

Route No 21—Sorel-Iberville-St-Jean

Il restait un mille et demi non amélioré dans la paroisse de St-Athanase, entre Richelieu et Iberville. Le département a obtenu au mois d'octobre un octroi de chômage pour exécuter ces travaux. Comme il y avait des terrains à acquérir, ce qui comporte de longues procédures, nous n'avons pu terminer cette section.

Route No 53—St-Henri-Ste-Germaine

Nous avons amélioré une section d'environ 1,000 pieds dans la paroisse de Ste-Claire. Cette section était la seule non encore améliorée sur cette route.

Route St-Urbain-Grande-Baie

La construction du chemin St-Urbain-Grande-Baie, via La Galette, a été poursuivie avec assez d'activité l'été passé. La route, d'une longueur de soixante-

the width of the road and will leave room for automobiles to pass. These widening works have been under way since December. Besides widening we will also reduce and make more regular the grades in the hill by lowering the summit and filling up at the bottom.

The Bergeron Hill will be practically done away with by the employment of similar means.

Last fall we widened and straightened the road on one-half mile at Crique du Caribou. In the past automobiles could hardly pass one another on this section, where there were also exceedingly dangerous curves and turns.

At Crique du Vassal, we changed the location of the highway and built a new stretch a mile long, which will shorten the distance by two miles and avoid a great many sharps turns and curves.

Les Piles-Mékinac—Last fall we completed the direct road connecting Grand'Mère with St. Roch de Mékinac, via St. Jacques des Piles, along the St. Maurice. The new alternative road shortens by eight miles the distance from Grand'Mère to La Tuque.

La Tuque-La Croche—We worked on about twelve miles north of La Tuque along Rivière La Croche. There existed formerly in this region a rudimentary road which served the settlers established there. This road has been widened and straightened, and all the grading has been done.

This road is considered by the inhabitants of the region as the first section of a future highway which will connect La Tuque with Roberval and the Lake St. Jean district by following Rivière La Croche as far as the Lake St. Jean watershed.

Shawinigan-Grand'Mère—We began in November the construction of a new direct road between Shawinigan Falls and Grand'Mère, following the Chemin des Hêtres and part of the roadbed of the former Canadian Northern Railway. The new road, once completed, will shorten by three miles the distance between Shawinigan Falls and Grand'Mère and will possess all the characteristics of a modern highway, that is to say proper alignments and curves of long radius.

Highway No. 21—Sorel-Iberville-St. Jean

There remained a mile and one-half unimproved in the parish of St. Athanase, between Richelieu and Iberville. In October the Department obtained an unemployment relief subsidy for the carrying out of this work. As there was right-of-way to be acquired, which involves lengthy procedure, we were unable to complete this section.

Highway No. 53—St. Henri-Ste. Germaine

We improved a stretch of about 1,000 feet in the parish of Ste. Claire. This section was the only unimproved part of the entire highway.

St. Urbain-Grande Baie Highway

The construction of the St. Urbain-Grande Baie highway was quite actively prosecuted last summer. The highway, seventy miles in length, is cleared the

dix milles, est défrichée sur toute sa longueur, sauf sur un mille à la ligne des comtés de Charlevoix et de Chicoutimi. Cette section sera ouverte lorsque toute la route sera en état de recevoir la circulation. Cette route de St-Urbain-Grande-Baie, lorsqu'elle sera terminée, aura une largeur de 24 à 30 pieds entre les fossés, et elle sera gravellée sur vingt pieds. Les travaux de 1933 ont consisté surtout en défrichement, en terrassement et en abaissement de côtes. Le district qu'elle traverse a une altitude supérieure à celle du district de l'Anse-St-Jean et de St-Félix-d'Otis, ainsi qu'à celle du parc des Laurentides, section de Stoneham. La route St-Urbain-Grande-Baie atteint en effet une altitude de 3,000 pieds. Le terrain est très accidenté et nous avons eu d'énormes côtes à abaisser, entre autres la côte des Monts, à l'entrée du parc des Laurentides, et la côte de la Cruche, quinze milles plus loin.

Le standard de cette route comporte des courbes d'un rayon qui ne sera pas inférieur à 300 pieds et qui offrira partout une bonne visibilité.

Route St-Donat-St-Michel-des-Saints

Le département a obtenu un octroi de chômage pour travailler sur cette route, laquelle offre un nouveau débouché vers la région des Laurentides.

La route St-Donat-St-Michel-des-Saints, d'une longueur approximative de 35 milles, est en construction depuis trois ans. Il ne restait l'automne dernier que dix milles environ à défricher. Ces travaux de défrichement ont commencé au mois de novembre et seront probablement terminés au cours de l'hiver.

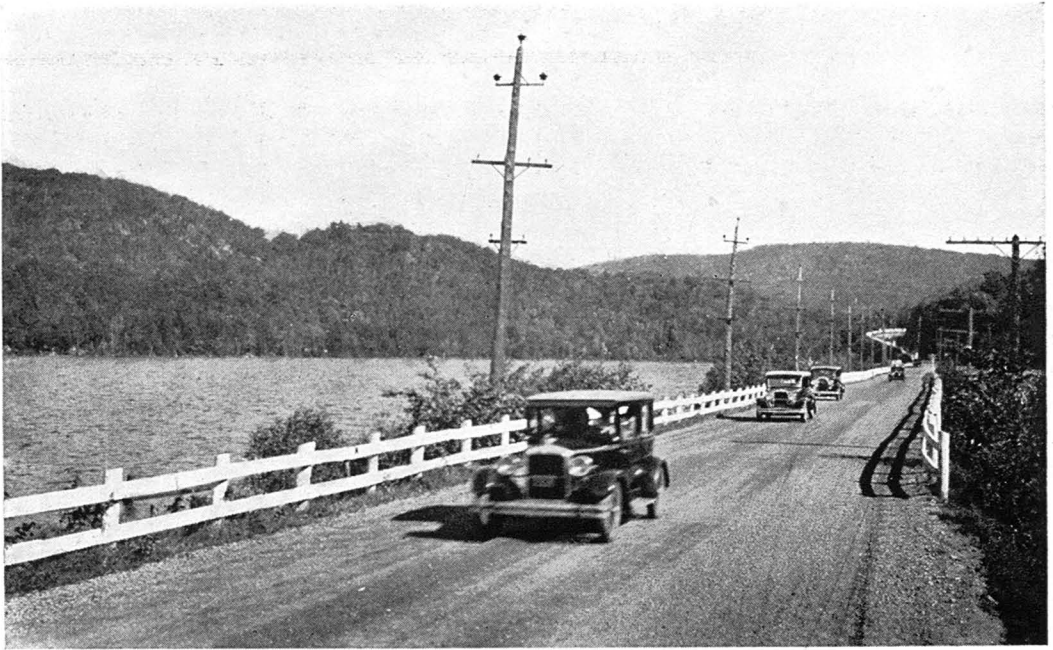
Route Fabre-Temiscaming

Les derniers travaux de défrichement doivent être exécutés avec des octrois de chômage. Il ne reste qu'un tronçon de 15 milles à ouvrir pour relier la ville de Temiscaming, sur la rivière Ottawa, avec le reste du Témiscamingue et l'Abitibi. A venir jusqu'ici, la ville de Temiscaming n'avait pas d'autres communications que le chemin de fer. La nouvelle route donnera une sortie attendue depuis quelques années et dont le commerce de la région bénéficiera énormément. Temiscaming est à l'entrée d'un district de pêche et de chasse inégalé dans la province. Les sportsmen de l'Ontario et de la province de Québec s'y rendront certainement en grand nombre lorsqu'ils pourront faire le trajet en automobile.

Route Maniwaki-Mont-Laurier-Senneterre

Ce projet de route, caressé depuis plusieurs années par l'Abitibi et considéré par plusieurs comme un rêve qui n'était pas près de se réaliser, est en bonne voie d'exécution. Le projet a pris corps si rapidement l'automne dernier que la nouvelle de l'ouverture du chemin Maniwaki-Mont-Laurier-Senneterre fut une surprise même pour la population de l'Abitibi. Les octrois de chômage accordés par le gouvernement provincial ont permis de mettre ce projet en bonne voie de réalisation.

La route Maniwaki-Mont-Laurier-Senneterre aura pour effet de relier les régions de colonisation et les districts miniers du nord-ouest de la province aux autres centres et particulièrement à la Métropole.



MONT-LAURIER — HULL
Farm Point



ROUTE 15 — PARC DES LAURENTIDES

Un des groupes de chômeurs qui ont trouvé de l'emploi sur cette route en 1933. Camp No 9.

One of the groups of unemployed to whom work was given on that road in 1933. Camp No. 9.

whole way except for a half-mile stretch at the limit between the counties of Charlevoix and Chicoutimi. This section will be opened up whenever the rest of the highway becomes ready for traffic. This St. Urbain-Grande Baie highway, once completed, will have a width of 24 to 30 feet between ditches and will be gravelled to a width of twenty feet. The works performed in 1933 consisted in clearing, grading and cutting down hills. The district traversed lies at an altitude higher than that of the Anse St. Jean and St. Félix d'Otis districts, as well as that of the Laurentides National Park in the Stoneham section. Indeed, the St. Urbain-Grande Baie highway attains an altitude of 3,000 feet. The terrain is very broken and we have had enormous hills to cut down, among others the Côte des Monts, at the entrance to the Laurentides Park, and the Côte de la Cruche, fifteen miles farther on.

The standard set for this highway calls for curves of not less than 300 feet radius, and good visibility everywhere.

St. Donat-St. Michel des Saints Highway

The Department obtained an unemployment relief subsidy for work on this highway, which offers a new outlet towards the Laurentides region.

The St. Donat-St. Michel des Saints highway, approximately 35 miles in length, has been under construction for three years. Last fall, there remained only about 10 miles to clear. This clearing work was begun in November and will be completed during the winter.

Fabre-Temiscaming Highway

The final works of clearing are also to be done with unemployment relief subsidies. There remains only one stretch of fifteen miles to open up to connect the town of Temiscaming, on the Ottawa River, with the rest of Temiscamingue and the Abitibi. Until now, the town of Temiscaming had no other communications than that of the railway. The new highway will provide an outlet eagerly awaited for years, from which the business of the region will benefit enormously. Temiscaming is the gateway to a hunting and fishing region unequalled in the Province. Sportsmen from Ontario and the Province of Quebec will certainly go there in great number, when the journey can be made by automobile.

Maniwaki-Mont Laurier-Senneterre Highway

This highway project, cherished for many years by the Abitibi but considered by many as a dream that was far from being realized, is well along towards execution. The project materialized so rapidly last fall that the news of the opening up of the Maniwaki-Mont Laurier-Senneterre highway came as a surprise even to the people of Abitibi. The unemployment relief subsidies granted by the Provincial Government allowed for the project being put under way.

The Maniwaki-Mont Laurier-Senneterre highway will result in the linking up of the colonization and mining regions of the northwest of the Province with the other centres, and particularly with the Metropolis.

L'Abitibi et le Témiscamingue sont par la force des choses isolés depuis le début de leur colonisation. Le commerce s'y fait avec l'Ontario, principalement avec Toronto. Les communications par automobile entre le reste de la province et cette région éloignée sont inexistantes vu les grandes distances à parcourir. En effet, pour aller de Montréal à Amos en automobile, il faut actuellement passer par Ottawa, Pembroke, North Bay et New Liskeard en Ontario. La distance est de huit cents milles. La nouvelle route par Maniwaki et Mont-Laurier raccourcira cette distance de trois cents milles, c'est-à-dire qu'elle mettra l'Abitibi à une distance raisonnable des autres centres de la province et qu'on pourra s'y rendre facilement en deux jours à partir de Montréal.

Les hommes d'affaires et les touristes bénéficieront énormément de ce nouveau débouché, qui inaugurera sans doute une nouvelle ère pour les régions du nord.

Nous avons envoyé sur les lieux, l'automne dernier, trois équipes d'explorateurs qui se sont occupés de trouver le meilleur tracé pour la nouvelle route. Le premier groupe d'explorateurs est parti de Senneterre à la fin de septembre, en direction du sud-est. Un deuxième groupe est parti au mois d'octobre de Ste-Famille-d'Aumond, à mi-chemin entre Mont-Laurier et Maniwaki, en direction du nord-ouest. Un troisième groupe est parti de Mont-Laurier au mois de novembre afin d'étudier un tracé par le nord du lac Cabonga. A la date de la préparation du présent rapport nous ne savions pas encore si la route devait passer au nord ou au sud du lac Cabonga, mais les travaux étaient en marche du côté de Senneterre.

Le site choisi devra tenir compte des possibilités futures pour la colonisation et l'agriculture. C'est-à-dire qu'au lieu de choisir les endroits élevés, où le fond est naturellement plus solide et où les cours d'eau sont moins larges, la nouvelle route suivra les endroits bas où la colonisation est possible. Le chemin sera peut-être un peu plus dispendieux de construction et les ponts seront sûrement plus longs, mais il ne sera pas nécessaire plus tard, lorsque la colonisation aura apparu, de construire des chemins perpendiculaires pour aller rejoindre les centres colonisés. La route choisie sera décrite dans un prochain rapport.

TRAVAUX DE SECOURS CONTRE LE CHÔMAGE

Comme on l'a dit plus haut, les travaux exécutés l'automne dernier ou qui sont en voie d'exécution à l'heure actuelle sont inscrits dans les divers chapitres du présent rapport, suivant qu'il s'agit de travaux d'amélioration, de construction ou de réfection.

En vertu de l'entente intervenue le 26 juillet 1933 entre le gouvernement du Dominion et le gouvernement de la province, le département de la voirie a été chargé d'exécuter diverses entreprises dans les endroits où le chômage était particulièrement grave. Ces entreprises ont été exécutées ou sont en voie d'exécution dans presque tous les districts de la province. Nous avons par exemple des entreprises dans la région de Thetford Mines, dans le Lac-St-Jean, dans le district de Chicoutimi, dans les régions de Charlevoix et du Saguenay, dans le parc des Laurentides, dans la région de Shawinigan, de Grand'Mère et de La Tuque, dans le comté d'Argenteuil, dans la Gaspésie, dans la Matapédia, dans le district de Québec, etc

The Abitibi and Témiscamingue have by the very nature of things been isolated from the beginnings of their colonization. Their business has been carried on with Ontario, chiefly with Toronto. Communication by automobile between the rest of the Province and this isolated region are non-existent, due to the great distances to be covered. Indeed, to go from Montreal to Amos by automobile to-day, one has perforce to go by way of Ottawa, Pembroke, North Bay and New Liskeard, in Ontario. The distance is eight hundred miles. The new highway via Maniwaki and Mont Laurier will shorten this distance by three hundred miles, that is to say it will put the Abitibi within reasonable distance of the other centres of the Province and easily within two days' journey of Montreal.

Business men and tourists will benefit enormously from this new outlet, which will without a doubt inaugurate a new era for the regions of the north.

Last fall we sent on the ground three exploring parties charged with finding the best route for the new highway. The first party left Senneterre towards the end of September and took a south-easterly course. The second party left Ste. Famille d'Aumond, midway between Mont Laurier and Maniwaki, in October and headed north-west. The third party left Mont Laurier in November to study a possible route north of Lake Cabonga. At the date of preparation of the present report it was not decided whether the highway was to pass north or south of Lake Cabonga, but clearing operations were under way south of Senneterre.

The route chosen shall take into account the future possibilities for colonization and agriculture. That is to say, that instead of keeping to the high lands, where naturally the subsoil is more stable and watercourses smaller, the new route will follow rather the low lands where colonization is feasible. The road will perhaps be somewhat more costly as a result of this routing, but it will not be necessary, later on, when colonization is gotten under way, to build branch roads to reach the colonization centres. The route chosen will be described in a subsequent report.

UNEMPLOYMENT RELIEF WORKS

As stated above, the works executed last fall or still under way at the present time are listed in the various chapters of this report covering improvement, construction, and permanent paving.

By virtue of the agreement reached July 26, 1933, between the Dominion Government and the Government of the Province, the Department of Roads was charged with the carrying out of various undertakings in localities where the situation as regards unemployment was particularly grave. Such works were executed, or are in progress, in nearly every district of the Province. We had, for example, unemployment relief undertakings in the regions of Thetford Mines, Lake St. Jean, the district of Chicoutimi, the regions of Charlevoix and the Saguenay, in the Laurentides National Park, in the region of Shawinigan, Grand'Mère and La Tuque, in the county of Argenteuil, on the Gaspé Peninsula, in the Mata-pédia Valley, the district of Quebec, etc.

Une première liste d'entreprises fut soumise le 2 août dernier. Quelques projets furent approuvés à la fin d'août, mais la plupart des approbations ne furent pas reçues avant le milieu et même la fin d'octobre. Certaines entreprises ne furent approuvées qu'à la fin de novembre. Ces approbations tardives dérangèrent considérablement les plans du département, qui pensait exécuter les travaux à une saison moins avancée et par conséquent plus favorable aux opérations de voirie. Un petit nombre d'entreprises seulement purent être commencées avant les neiges, de sorte qu'il fallut poursuivre les travaux durant l'hiver. Le prix de revient est évidemment plus élevé et le département a beaucoup moins de choix dans les travaux qu'il peut exécuter. Nous avons même dû retirer certains projets que nous aurions pu exécuter à l'automne, mais qu'il était tout à fait impossible d'exécuter en hiver. Il est peu probable que tous les travaux soient terminés pour le 31 mars, date de l'expiration de l'entente conclue avec Ottawa. Il est également peu probable que nous puissions poursuivre les entreprises tout l'hiver. Il faudra en certains cas suspendre les travaux et demander une extension de temps au cas où la chose serait possible.

En vertu de la "Loi remédiant au chômage et aidant à l'agriculture, 1933," le gouvernement du Dominion contribue \$0.50 par journée d'homme sur les routes provinciales ordinaires et \$0.60 par journée d'homme sur la route Trans-Canada. Cette contribution de \$0.50 ou de \$0.60 ne s'applique qu'à la main-d'œuvre nécessaire, au personnel de direction et de surveillance tel que contremaîtres, commis, pointeurs et à un petit nombre de "non-nécessiteux" dont l'emploi est indispensable pour procurer du travail aux nécessiteux. Le gouvernement fédéral ne contribue rien pour les achats de matériaux, les frais d'outillage, les achats de terrains ou autres dépenses qui ne sont pas de la main-d'œuvre. Ces conditions auront pour résultat de réduire de façon très appréciable le pourcentage de contribution auquel s'attendait la province. En effet, il est impossible d'exécuter les travaux sans consacrer une partie de l'argent à l'achat de matériaux, d'outils ou de machineries. Il faut dans un grand nombre de cas acquérir des lisières de terrains. La contribution fédérale est d'environ un-tiers du coût de la main-d'œuvre. Dans les circonstances les plus favorables, la contribution d'Ottawa ne s'élèvera guère plus qu'à 15% du coût des travaux.

ENTRETIEN D'HIVER

L'hiver de 1932-33 a été beaucoup plus précoce que le précédent. Le déneigement des routes a commencé environ quatre semaines plus tôt qu'en 1931. La neige a été abondante. Dès la fin de novembre 1932, nos machines étaient occupées dans le district de Québec. La circulation d'été a été rétablie vers le milieu d'avril.

On verra un peu plus loin que le déneigement des routes a fait des progrès considérables depuis le début de cette politique d'entretien, c'est-à-dire depuis l'hiver de 1928-29. Au cours de cet hiver, le département entreprenait, à titre d'expérience, le déneigement de certaines routes dans le voisinage de Montréal et de Québec. La longueur déneigée durant le premier hiver fut de 85 milles. L'expérience d'il y a cinq ans a tellement bien réussi et les routes d'hiver acquièrent tellement de popularité chez le public voyageur que la longueur s'accrût régulièrement.

A first list of projects was submitted on the second day of August, but most of the approvals were not received until the middle of October, some of them even towards the end of that month. Certain projects were not approved until the end of November. The lateness of approvals had the effect of considerably upsetting the plans of the Department, who expected to execute the works at an earlier and therefore more favourable season for road work. Only a few of the undertakings could be begun before the snow came, which meant that the works had to be prosecuted during winter. The costs are obviously higher, and the Department had much less choice in the kind of work it could carry out. We were even obliged to cancel certain projects which we could have executed in the fall, but which were altogether impossible of accomplishment in winter. It is hardly probable that all projects will be completed before March 31, the date of expiry of the agreement concluded with Ottawa. It is also hardly probable that we will be able to carry these works all through the winter. It will be necessary to suspend work and ask for an extension of time wherever that is possible.

In virtue of the "Unemployment Relief Act, 1933", the Dominion Government contributes \$0.50 per man day on ordinary provincial highways, and \$0.60 per man day on the Trans-Canada highway. The contribution of \$0.50 or \$0.60 applies only to needy labour, the overseeing force such as foremen, clerks, timekeepers, and to a small proportion of non-needy labour whose employment is indispensable to providing work for the needy. The Federal Government contributes nothing towards purchase of materials, cost of plant, purchase of right-of-way, or other expenditures not strictly labour. These conditions have for result the lowering to a considerable degree of the percentage of contribution the Province can expect of the Federal Government. It is impossible to execute such works without expending money on the purchase of materials, plant and equipment. It is necessary in a great many cases to acquire strips of land. The contribution of the Federal Government is about one-third of the cost of the labour. In the most favourable circumstances, the Federal Government's contribution will not amount to more than 15% of the cost of the work.

WINTER MAINTENANCE

The winter of 1932-33 set in much earlier than the preceding one. The removing of snow from the highways began about four weeks earlier than in 1931. Snowfall was abundant. From the month of November, 1932, our machines were in use in the Quebec district. Summer traffic was re-established towards the middle of April.

It will be seen farther on in this report that the removal of snow from the highways has made considerable progress since the inception of this maintenance policy, that is to say since the winter of 1928-29. During that first winter the Department undertook, as an experiment, the removal of snow from certain roads in the vicinity of Montreal and Quebec. The length kept clear during that first winter was 85 miles. The experiment made five years ago so well succeeded, and winter roads became so popular with the travelling public that the length has increased regularly.

L'entreprise du déneigement reste toujours excessivement difficile et sujette aux aléas de la température, mais, par suite du perfectionnement de l'outillage, des méthodes et du personnel, le public voyageur peut compter assez régulièrement sur les routes d'hiver. Ces routes sont maintenant pour ainsi dire acceptées comme une chose nécessaire et la population urbaine des districts de Montréal et de Québec ne voudrait certainement plus s'en passer.

Le déneigement des routes est une entreprise dispendieuse. La contribution de \$100.00 par mille payée par les municipalités ne représente guère plus que le tiers du coût. Malgré cela, le département de la voirie considère le déneigement comme un service d'intérêt public dont le commerce, l'industrie et le tourisme bénéficient déjà considérablement.

Il est intéressant de constater les progrès du déneigement depuis cinq ans.

En 1928-29, le département déneigeait 61 milles dans le district de Montréal. L'an dernier, la longueur des routes au programme était de 251 milles dans ce seul district, sans compter certaines routes sur lesquelles le déneigement n'a pas été fait directement par le département, mais à l'entretien desquelles il a coopéré. En 1928-29, nous avions déneigé la route du tour de l'île de Montréal, le chemin de Pont-Viau à Terrebonne, le chemin de Pont-Viau à Ste-Thérèse, le chemin de L'Abord-à-Plouffe à St-Eustache et la route St-Lambert-St-Jean. L'hiver dernier, toute la région de Montréal possédait des routes d'automobile. La Métropole était reliée avec l'Ontario par Vaudreuil et Rivière-Beaudette, et avec l'état de New York par Laprairie, St-Jean et Philipsburg. C'est-à-dire que la Métropole du Canada est désormais reliée l'année durant avec l'Ontario et les Etats-Unis.

En 1928-29, les routes déneigées dans le district de Québec formaient une longueur de 24 milles. L'an dernier nous en avions 101 milles.

Le déneigement des routes a non seulement bénéficié aux districts de Montréal, de Québec et de Chicoutimi, mais il a apporté au reste de la province des avantages qui ne sont pas négligeables. Avant la politique du déneigement, le département ne possédait évidemment aucune machinerie propre à libérer les routes de la neige. Personne ne songeait à demander au service de la voirie de maintenir la circulation après les premières bordées de l'automne. On ne lui demandait pas non plus de devancer le soleil au printemps et de rétablir la circulation d'été quelques semaines avant l'époque normale.

Insensiblement, par suite de l'acquisition de machineries spéciales de déneigement, le département de la voirie fut requis, à l'automne et au printemps, d'aller soit prolonger, soit rétablir les communications d'automobiles. Il n'est pas nécessaire de citer un grand nombre de cas de ce genre, mais l'organisation du déneigement a eu pour effet de prolonger d'au moins six semaines par année la circulation des automobiles un peu partout dans la province. En certains cas, nous avons prolongé cette circulation de plus de deux mois.

L'automne dernier, par exemple, les communications entre le district de Québec et celui de Charlevoix et de Chicoutimi auraient été suspendues le 24 octobre si le département n'avait pas possédé l'outillage de déneigement. En effet, ce n'est que grâce à nos charrues et à nos tracteurs qu'on put rétablir la circulation à cette date entre St-Joachim et la Baie-St-Paul et entre la Baie-St-Paul et a Malbaie. Sans le département de la voirie, la région de Ste-Agathe-des-Monts

Snow removal remains always an exceedingly difficult task and one subject to the vagaries of the weather, but, due to the perfecting of plant, methods and personnel, the travelling public may count with much assurance on the winter roads. Winter roads are now accepted, so to speak, as a necessity, and the urban population of the districts of Montreal and Quebec would certainly never wish to see them discontinued.

Snow removal is a costly undertaking. The contribution of \$100.00 a mile made by the municipalities represents hardly more than one-third of the cost. In spite of this, the Department of Roads considers snow removal as a service in the public interest, from which commerce, industry and tourism have already benefitted in marked degree.

It is interesting to note the progress of snow-removal during the last five years.

In 1928-29 the Department kept 61 miles of highway clear of snow in the district of Montreal. Last year, the length of highway on the winter maintenance programme in that same district alone was 251 miles, without counting certain highways on which snow removal was carried out, not by the Department directly, but by the enterprise of others with the Department's co-operation. In 1928-29 we removed snow from the highway around the Island of Montreal, the highway from Pont Viau to Terrebonne, the highway from Pont Viau to Ste. Thérèse, the road from L'Abord à Plouffe to St. Eustache, and the St. Lambert-St. Jean highway. Last year the entire region of Montreal had winter motor roads. The Metropolis was kept in communication with Ontario via Vaudreuil and Rivière Beaudette, and with the State of New York via Laprairie, St. Jean and Philipsburg. That is to say the Metropolis of Canada is now provided with year-round highway communications with Ontario and the United States.

In 1928-29 the highways kept clear of snow in the Quebec district had an aggregate length of 24 miles. Last year the length was 101 miles.

Snow removal has not only benefitted the districts of Montreal, Quebec, and Chicoutimi, but has brought to the rest of the Province advantages by no means negligible. Prior to the inauguration of the snow-removal policy, the Department naturally had no machinery designed to clear the roads of snow. No one thought of requesting our Department to maintain road service after the first real snowfall. Nor did they ask that we steel a march on the sun in the spring and establish summer traffic weeks in advance of the normal time.

Imperceptibly, after its acquisition of special machinery, the Department of Roads came to be expected in fall and spring to prolong or re-establish, as the case might be, motor roads. There is no need of citing a great many cases of this kind, but the adoption of snow removal as a regular policy has had the effect of prolonging by at least six weeks a year the motor traffic period practically all over the Province. In certain cases, we have prolonged the period by over two months.

Last fall, for instance, motor communications between the district of Quebec and that of Charlevoix and Chicoutimi would have been suspended October 24 if the Department had not possessed snow removal equipment. Indeed, it is only thanks to our plows and tractors that traffic was re-established on that date between St. Joachim and Baie St. Paul and between Baie St. Paul and La Malbaie. Except for the Department of Roads, the region of St. Agathe des Monts

et du tour des Laurentides aurait été isolée de Montréal à la même date. Nous pourrions citer d'autres cas semblables dans la province. Tous les printemps, depuis trois ans, les communications d'été entre Montréal, Trois-Rivières et Québec sont avancées de quinze jours à trois semaines grâce aux charrues de département. Il en est de même pour la Rivière-du-Loup, pour la Beauce et pour Sherbrooke. Il vaut la peine d'attirer l'attention sur ces faits, car le progrès sous ce rapport fut tellement insensible qu'on peut l'oublier.

Voici maintenant la liste des routes déneigées au cours de l'hiver de 1932-33.

District de Québec

Québec-Charlesbourg-Loretteville.....	14.62 milles
Charlesbourg-Lac-St-Charles.....	6.68 "
Québec-L'Ancienne-Lorette-Loretteville.....	13.50 "
L'Ancienne-Lorette-St-Augustin.....	6.83 "
Québec-Sillery-Cap-Rouge.....	16.32 "
Québec-Ste-Foy.....	3.11 "
Québec-Château-Richer.....	17.76 "
Giffard-Montmorency.....	3.75 "
Pont de Québec-Lévis.....	7.44 "
St-Romuald-Charny-Breakeyville.....	10.67 "
Total.....	<u>100.68 "</u>

District de Montréal

Tour de l'île de Montréal et certains chemins adjacents.....	90.50 milles
Montréal-St-Jean via Chambly.....	22.48 "
Montréal-St-Jérôme.....	31.67 "
Montréal-Terrebonne.....	10.30 "
Montréal-St-Eustache et chemins adjacents.....	35.57 "
Dorion-frontière d'Ontario (route No 2).....	31.48 "
Montréal-St-Jean via Lacadie.....	20.36 "
L'Assomption-L'Epiphanie.....	16.44 "
Montréal-Valleyfield.....	41.14 "
Napierville-St-Jean.....	12.66 "
Total.....	<u>251.10 "</u>

District de Chicoutimi

Chicoutimi-Jonquière.....	11.50 milles
---------------------------	--------------

En plus des routes entretenues par le département de la voirie, il faut mentionner deux autres routes dont l'entretien fut fait par la Compagnie Provincial Transport, avec le concours des municipalités intéressées et du département. La longueur de ces routes fut de 74.58 milles et se répartit comme suit:

Route No 3, de Longueuil à Sorel.....	46.58 milles
Route No 7, de St-Jean et Iberville à la frontière du Vermont.....	28.00 "
Total.....	<u>74.58 "</u>



ENTRETIEN D'HIVER

Côte de la Station, L'Ancienne-Lorette. 25 mars
1933.

WINTER MAINTENANCE

Côte de la Station, L'Ancienne-Lorette. March 25,
1933.

and the Laurentians would have been cut off from Montreal at the same time. Many other similar cases could be cited in the Province. Every spring for the last three years communications between Montreal, Trois-Rivières and Quebec have been advanced fifteen days or three weeks by the Department's plows. The same is true of Rivière du Loup, Beauce and Sherbrooke. It is worth while calling attention to these facts, for progress in that direction has been so imperceptible that it might easily be overlooked.

Following is the list of roads kept clear of snow during the winter of 1932-33.

District of Quebec

Quebec-Charlesbourg-Loretteville.....	14.69 miles
Charlesbourg-Lac St. Charles.....	6.68 "
Quebec-L'Ancienne Lorette-Loretteville.....	13.50 "
L'Ancienne Lorette-St. Augustin.....	6.83 "
Quebec-Sillery-Cap Rouge.....	16.32 "
Quebec-St. Foy.....	3.11 "
Quebec-Château Richer.....	17.76 "
Giffard-Montmorency	3.75 "
Quebec Bridge-Lévis	7.44 "
St. Romuald-Charny-Breakeyville	10.67 "
Total.....	<u>100.68</u> "

District of Montreal

Around the Island of Montreal and certain adjacent roads.....	90.50 miles
Montreal-St. Jean via Chambly	22.48 "
Montreal-St. Jérôme	31.67 "
Montreal-Terrebonne.....	10.30 "
Montreal-St. Eustache and adjacent roads.....	35.57 "
Dorion-Ontario border (Highway No. 2).....	31.48 "
Montreal-St. Jean via Lacadie.....	20.36 "
L'Assomption-L'Epiphanie	16.44 "
Montreal-Valleyfield	41.14 "
Napierville-St. Jean.....	12.66 "
Total.....	<u>251.10</u> "

District of Chicoutimi

Chicoutimi-Jonquière.....	11.50 miles
---------------------------	-------------

Over and above the roads maintained by the Department of Roads, mention must be made of two other highways whose maintenance was carried out by the Provincial Transport Company in concert with the municipalities interested and the Department of Roads. The length of these roads was 74.58 miles, distributed as follows:

Highway No 3 from Longueuil to Sorel	46.58 miles
Highway No. 7 from St. Jean and Iberville to the Vermont state line.....	28.00 "
Total.....	<u>74.58</u> "

Progression du déneigement depuis 1928-29

Voici un tableau indiquant la progression du déneigement depuis cinq ans.

	1928-29	1929-30	1930-31	1931-32	1932-33
District de Montréal....	61 m.	135 m.	305 m.	266 m.	251 m.
District de Québec.....	24 m.	44 m.	78 m.	85 m.	101 m.
District de Chicoutimi...	.....	10 m.	10 m.	10 m.	12 m.
Total.....	85 m.	189 m.	393 m.	361 m.	364 m.

Les chemins au programme pour le présent hiver 1933-34 sont à peu près les mêmes que ceux qui ont été déneigés l'an dernier.

LA SÉCURITÉ DE LA ROUTE

Les statistiques de fin d'année démontreront probablement que le nombre des accidents d'automobile n'a pas déchu sensiblement en 1933. Cela n'aura rien de surprenant, car, malgré toute l'attention que l'on apportera à la surveillance de la route, malgré tous les appels à la prudence, le nombre des accidents sera toujours sensiblement proportionnel à l'intensité de la circulation. Or, il est à peu près démontré que la circulation n'a pas considérablement déchu en 1933. Il est certain, en tout cas, que le mois d'août a vu un regain d'activité sous ce rapport.

Les accidents se produiront nombreux aussi longtemps que l'automobile existera. C'est un fait sur lequel il n'y a pas lieu de se faire d'illusions. Comment pourrait-il en être autrement? Des centaines de mille, des millions d'automobiles sont lancées chaque jour, véritables bolides, sur des routes qui s'entrecroisent et qui, si bien construites qu'elles soient, présentent toujours des obstacles. Se pourrait-il que ce progrès moderne formidable, l'automobile, soit exempt de la rançon ordinaire du machinisme: la destruction de la vie?

Le danger est inhérent à l'automobile et à la route, ce qui ne comporte aucune idée défavorable ni pour la route ni pour l'automobile. Ce sont deux choses admirables en elles-mêmes. Mais ni l'automobile la plus perfectionnée, ni la route la plus droite, la plus large et la plus unie ne sont une garantie certaine de sécurité.

La vitesse est la cause des accidents. La diminution du nombre des accidents ne peut être obtenue que par la réduction de la vitesse. Tous les codes de la route tendent à ce but: imposition d'une vitesse-limite, réduction de la vitesse dans les tournants, au sommet des côtes, aux intersections, aux passages à niveau de chemin de fer, dans les rencontres, et le reste. L'ivrognerie est prohibée sévèrement sur la route parce qu'elle porte sa victime à la vitesse. Le chauffeur téméraire est un chauffeur qui aime trop la vitesse. Lorsque l'on prêche la prudence, le jugement et la courtoisie, l'on entend que l'automobiliste courtois, sensé et prudent doit conduire à une vitesse modérée. La signalisation routière n'a qu'une seule fonction: réduire la vitesse. La police des routes y trouve sa raison d'exister.

Toutes ces choses sont élémentaires, mais ni la loi, ni la police, ni les appels à la prudence n'ont jusqu'ici supprimé l'hécatombe annuelle. Cela est dû à plu-

Progress of Winter Maintenance since 1928-29

The following table shows the progress of maintenance of winter roads during the last five years.

	1928-29	1929-30	1930-31	1931-32	1932-33
District of Montreal.....	61 m.	135 m.	305 m.	266 m.	251 m.
District of Quebec.....	24 m.	44 m.	78 m.	85 m.	101 m.
District of Chicoutimi...	.....	10 m.	10 m.	10 m.	12 m.
Total.....	85 m.	189 m.	393 m.	361 m.	364 m.

The roads on the programme for the present winter of 1933-34 are virtually the same as those maintained last winter.

HIGHWAY SAFETY

Statistics published at the end of the year will probably show that the number of motor accidents did not appreciably decrease in 1933. There will be nothing surprising in this, for in spite of all the attention we bring to road policing and patrolling, in spite of all appeals to prudence, the number of accidents will always be more or less proportional to the density of traffic. Now, traffic showed little decrease in 1933, the month of August having registered even an increase in that respect.

Accidents will be numerous as long as the auto exists. This is a fact about which there should be no illusions. How could it be otherwise? Hundreds of thousands, even millions of automobiles, veritable meteors, are launched every day on to the highways which intersect with one another and which, however well constructed they might be, will always present obstacles. Is it to be expected that this modern formidable item of progress, motoring, be exempt from the ordinary ransom of mechanism: the destruction of life?

Danger is inherent in the automobile and the highway, which need not be a reflection on either. They are in themselves two admirable things. But neither the most perfect automobile nor the straightest, widest, most even of highways, is a sure guarantee of safety.

Speed is the cause of accidents. A decrease in the number of accidents could only be obtained by a reduction of speed. All highway traffic codes tend towards this end: the imposition of a speed limit, reduction of speed at turns and at summit of hills, at intersections, at grade crossings, in passing, etc. Intoxication is severely prohibited on the highway because it tempts its victim into speeding. The reckless driver is one who is too fond of speeding. When we preach prudence, judgment and courtesy, there is a tacit assumption that the courteous, sensible and prudent motorist drives at moderate speed. The signalization of highways has but one aim: to reduce speed. And that is the *raison-d'être* of the highway police.

All these things are elementary, but neither the Law, nor the police, nor appeals to prudence, have as yet reduced the annual hetacomb. This is due to

sieurs causes, mais principalement au fait que l'automobile et la route ont été faites pour la vitesse.

Ce qu'il faut rechercher, c'est une sécurité relative aussi grande que possible. Cette sécurité dépendra de divers facteurs: du véhicule, de la route, de l'observance de lois bien adaptées à ce mode de locomotion, et d'une police vigilante. Cette sécurité dépendra surtout d'une plus exacte conception des dangers inhérents à la route.

L'automobile a atteint un degré inouï de perfectionnement. La route se transforme de jour en jour. Les lois sont faites de façon à protéger la vie et la propriété du public. La police des routes, si elle ne peut pas être partout à la fois, exerce une surveillance continue et bienfaisante. Tout cela est inutile si l'automobiliste ne réalise pas le danger inhérent à la route et à l'automobile, n'accepte pas les faits tels qu'ils existent, s'attribue la route à lui seul et croit rouler sur une voie irréaliste où rien ne peut lui faire obstacle.

La sécurité relative ne sera obtenue que par l'éducation de l'automobiliste. Le premier stage de cette éducation consistera à lui faire prendre contact avec la réalité et à lui faire accepter quelques faits bien simples auxquels il faut revenir sans se lasser.

Le premier de ces faits, c'est que, à leur origine, les routes n'ont pas été tracées pour l'automobile. Un deuxième fait, c'est qu'aucun gouvernement ne peut du jour au lendemain remplacer des routes séculaires par des artères modernes assez droites, assez larges et assez unies pour épuiser la puissance du véhicule à moteur. L'évolution de la voirie n'est pas affaire de magie. Cette évolution est régie par des faits géographiques, historiques, sociaux et économiques qu'il faut accepter bon gré mal gré.

Ces faits existent dans tous les pays. Ils n'exigent guère de démonstration. En ce qui concerne notre province en particulier, un rapide examen du relief, de la topographie, de l'histoire de la colonisation et de la voirie, des particularités sociales et de l'économie suffira à expliquer pourquoi nos anciennes routes étaient étroites et sinueuses; pourquoi l'aménagement de routes modernes est plus difficile et plus onéreux ici qu'ailleurs; pourquoi par conséquent il faut nous contenter d'artères qui, bien que parfaitement adaptées à l'automobile, n'offrent pas toutes des lignes d'autostrades, ce qui, en langage moderne, veut dire des routes spécialement et exclusivement construites pour les hautes vitesses.

Les autostrades ne sont pas choses communes. Il en existe quelques-unes en Europe, sur lesquelles on impose souvent un péage. Il en existe quelques-unes dans les états américains les plus peuplés et les plus riches. Au Canada, particulièrement en Ontario et dans notre province, nous possédons quelques artères aménagées pour la grande circulation. Chaque pays aménage ses routes aussi rapidement qu'il le peut, mais partout le progrès est relativement lent. Les difficultés économiques actuelles s'ajoutent aux autres difficultés de toutes sortes et ralentissent le développement routier.

L'automobiliste doit accepter tout cela. S'il n'est pas accessible aux idées générales, voici quelques faits familiers qu'il faut lui rappeler.



BOULEVARD DU CURÉ LABELLE
Ste-Rose



BOULEVARD DU CURÉ LABELLE
Ste-Rose

many causes, but chiefly to the fact that the automobile and the highway are built for speed.

What must be sought is a relative safety, developed to the highest possible degree. This safety will depend of divers factors: of the vehicle, of the highway, of the observance of laws well adapted to this means of locomotion, and a vigilant patrol force. This safety will depend above all on a more precise understanding of the dangers inherent in the highway.

The automobile has attained an astonishing degree of perfection. The highway is being transformed almost from day to day. The laws are made to protect the life and property of the public. The highway police, though they cannot be everywhere at once, are exercising continuous and altogether beneficial supervision. But all this is useless unless the motorist comes to realize the danger inherent in the highway and the automobile and to accept the facts as they exist, instead of taking the highway for some sort of a dream-path, existing for himself alone, where nothing can rise up to obstruct his cheerful progress.

Relative safety will not be obtained except through the education of the motorist. And the first step in this educational work will consist in bringing him into contact with reality, and getting him to accept certain simple facts which must be stressed repeatedly, even at the risk of tedium.

The first of these facts is that originally the highways were not laid out for the automobile. A second is that no government can replace, overnight, century-old roads by modern arteries straight enough, wide enough, and even enough to measure up to the power of the motor vehicle. The development of a highways system is not a miracle. Such a development is governed by geographical, historical, social, and economic facts that must be accepted willy nilly.

Such facts obtain in all countries. They need no demonstration. As far as our Province is concerned, a glance at its relief, its topography, its colonization and roads history, its particular social and economic circumstances, will suffice to explain why our old roads were narrow and winding; why the building up of modern roads is more difficult and costly here than elsewhere; why, in consequence, we must rest content with arteries which, though perfectly adapted to the automobile, are by no means built on the lines of autostradas, which, in modern parlance, means highways especially and exclusively built for high speed.

Autostradas are by no means common things. There exist a few in Europe, on which a toll is often charged. There exist a few others in the most densely populated and richest American states. In Canada, particularly in Ontario and our own Province, we have a few arteries built primarily for through traffic. Each country builds up its roads as rapidly as it can, but everywhere progress is relatively slow. The present economic difficulties add to these of normal times and tend to slow up highway development.

The motorist has to accept all this. If he is not to be reached by generalizations, he ought to be by a reminder of the following well-known facts.

Il existe au Canada vingt-cinq mille passages à niveau de chemins de fer. Nous en avons deux mille cinq cents dans la province de Québec. La suppression de ces deux mille cinq cents passages à niveau coûterait au bas mot cent cinquante millions de dollars. Si la province supprimait dix passages par année en moyenne, ce qu'elle n'a pas encore trouvé les moyens de faire, elle aurait du travail pour deux cents cinquante ans. Il nous faut donc prendre notre parti des passages à niveau.

Pour les mêmes motifs, il existe encore sur les routes beaucoup de courbes et d'angles. La province n'a pas les moyens de redresser toutes les routes d'un seul coup. Nous avons fait d'immenses progrès depuis cinq ans, mais il en reste encore à faire. L'on dit généralement que la disparition des tournants assure la sécurité de la circulation. Ce n'est qu'une vérité relative. Cette assertion serait presque totalement vraie si le redressement de la route faisait disparaître en même temps tous les autres obstacles, mais cela n'est pas. Le redressement de la route accélère la circulation et donne plus de sécurité à l'endroit précis où l'on a supprimé un tournant ou une butte, mais cette accélération a souvent pour effet de multiplier et d'aggraver les autres dangers.

Car il reste des obstacles que l'on ne peut supprimer, au moins dans l'état actuel des choses. Il y a les croisements de chemins et les carrefours. La route doit franchir les villes et les villages, où les piétons, particulièrement les enfants, sont un danger constant. Il y a les animaux domestiques. Il y a les attelages de chevaux, les attelages de chiens et les bicyclistes. Il y a enfin tous les autres véhicules qu'il faut rencontrer ou dépasser sur la route: automobiles, motocyclettes, camions, autobus, véhicules de livraison. Ces véhicules ne sont pas tous de mêmes dimensions ni de mêmes poids; ils n'ont pas tous la même rapidité ni la même flexibilité. L'automobiliste est bien tenu de les éviter. Au besoin, il doit ralentir ou arrêter, puisqu'il n'y a pas autre chose à faire. Il ralentira et il arrêtera de meilleure grâce s'il accepte ce fait que les piétons, adultes et enfants, les attelages, les camions, les autobus et les autres automobiles ont droit de se trouver sur la route en même temps que lui.

L'automobiliste doit donc accepter tous ces faits inévitables, comprendre qu'il est lui-même un danger pour les autres, et assurer sa propre sécurité.

Les lois cherchent à ordonner la circulation routière de façon à donner au public voyageur le plus haut degré possible de sécurité. La police des routes s'occupe d'assurer, sans persécution, l'observance la plus complète possible des règlements. Les lois ne peuvent prévoir tous les cas particuliers et la police ne peut être partout à la fois. L'automobiliste doit le plus souvent faire sa propre police et commencer par se surveiller lui-même.

La sécurité est affaire d'éducation. C'est ce à quoi tendent les ligues de sécurité, les services de la circulation, les auto-clubs et les associations de tourisme. C'est à cette éducation nécessaire que le département de la voirie de cette province a consacré ses efforts depuis plusieurs années. Cette éducation doit tendre surtout à faire accepter à l'automobiliste une conception moins individualiste de la circulation moderne, à lui faire accepter quelques faits dont l'existence ne dépend ni de lui ni de nous. Ses qualités de jugement, de prudence et de courtoisie se manifesteront ensuite naturellement.

L'éducation a fait de grands progrès depuis quelques années. Sans doute, il

There exist in Canada twenty-five thousand railway grade crossings. There are two thousand five hundred of them in the Province of Quebec. The elimination of these two thousand five hundred grade crossings would cost, at the lowest estimation, one hundred and fifty million dollars. Eliminating ten grade crossings a year, which it has not been found possible to do as yet, it would take two hundred and fifty years to do away with them all. We must therefore continue to bear our share of grade crossings.

For the same reasons, there are still many curves and turns on the highways. The Province has not the means to straighten them all out at a single stroke. We have made considerable progress during the past five years, but more remains to be done. It is generally held that the disappearance of turns ensures traffic safety. That is only relatively true. It would be altogether true if the straightening out of the highway did away at the same time with all other obstacles; but that is not the case. The straightening out of the highway accelerates traffic and promotes greater safety at the particular spot where a turn or hog-back has been eliminated, but this very acceleration of traffic has often the effect of multiplying and aggravating other dangers.

For there remain obstacles which cannot be eliminated, at least in the present state of affairs. There are cross-roads and squares. The highway must run through towns and villages, where pedestrians, particularly children, are a constant danger. There are the domestic animals. There are the horse-drawn and dog-drawn vehicles, and bicycles. Lastly, there are all the other vehicles which must be passed on the highway: automobiles, motorcycles, trucks, autobusses, delivery vehicles. These vehicles are not all of the same dimensions or the same weights; they have not all the same speed or manœuvrability. The motorist is charged with avoiding them. When necessary, he has to slow down, or even come to a stop, for there is nothing else to be done. He will slow down or stop with better grace if he accepts that pedestrians, adults or children, rigs, trucks, autobusses and other automobiles have a right to be using the highway at the same time as he.

The motorist must therefore accept all these inevitable facts, must understand that he is himself a danger to the others, and ensure first of all his own safety.

The laws seek to regulate highway traffic so as to assure the travelling public of the highest possible degree of safety. The highway police endeavour to compel, without persecution, the completest possible observance of the rules of the road. The laws cannot make provision for all possible contingencies, and the police cannot be everywhere at once. The motorist must more often than not act as his own policeman, and begin by watching himself.

Safety is a matter of education. It is towards that means that all safety leagues, traffic services, auto clubs and tourist associations are leaning. It is to this necessary education that the Department of Roads has consecrated its efforts for several years. This education ought to be directed first of all towards persuading the motorist to adopt a less individualistic attitude towards modern traffic, to accept certain facts whose existence depends neither on him nor on us. His qualities of judgment, prudence and courtesy would then naturally become manifest.

Safety education has made great progress for some years. It goes without

ne faut pas croire que les accidents sont inévitables et que l'on peut demeurer indifférent aux hécatombes annuelles de l'automobile. Bien au contraire. Mais si l'on tient compte de l'extrême multiplicité de la circulation, des innombrables dangers évités à chaque seconde de la journée, de la présence d'esprit, de l'habileté et du sang-froid dont doit être doué l'automobiliste, même novice, l'on acquiert une idée plus juste du problème de la sécurité et du même coup plus d'indulgence à l'égard des conducteurs.

Personne ne peut dire quel est le rapport du nombre des accidents arrivés comparé au nombre des accidents évités. Ce rapport doit être infime. D'autre part, si nous observons attentivement le déploiement de la circulation, par exemple sur une route fréquentée ou à un carrefour important, on ne peut se défendre d'un sentiment d'admiration au spectacle de l'adresse, de la dextérité, de la discipline, de la prudence et du jugement de l'automobiliste.

L'automobiliste, malgré toutes les objurgations dont il est l'objet, mérite ce compliment. Il existe des chauffeurs intempérants, imprudents ou téméraires à qui doivent être rigoureusement appliquées les sanctions de la loi. La police des routes doit y pourvoir. Les autres doivent perfectionner leur éducation routière, éducation qui leur sera procurée par l'exacte explication des conditions auxquelles doit se soumettre le gentilhomme automobiliste.

Le problème de la sécurité est vaste, mais rien ne nous fait croire qu'il est insoluble. Il suffit de conjuguer l'aménagement routier avec les lois et l'éducation. C'est une œuvre de longue haleine dont l'exécution est en bonne voie.

LA SIGNALISATION

L'un des moyens les plus efficaces d'assurer la sécurité routière est d'indiquer à l'automobiliste les obstacles ou les dangers qui le menacent. Il est donc très important d'installer le long des routes des signaux appropriés. La condition primordiale à laquelle doit se conformer le signal de danger, c'est d'être concis et clair. Il est en effet de toute importance que l'automobiliste, lancé sur la route à toute vitesse, comprenne d'un coup d'œil la nature du danger qu'on lui indique. Si cette clarté et cette concision sont absentes, l'indication possède un effet nul ou amoindri.

Cette question de la signalisation routière est depuis un grand nombre d'années l'objet d'études approfondies au département de la voirie.

L'automobiliste n'a pas le temps de lire de longues phrases lorsqu'il est à la roue, surtout, comme cela est le cas dans notre province, lorsque cette phrase doit être écrite en français et en anglais.

Cette considération a, au début de la signalisation, imposé à la province le choix de symboles, c'est-à-dire de signaux qui soient une représentation graphique de ce que l'on veut exprimer et qui dispensent d'utiliser des mots ou des phrases soit en anglais, soit en français.

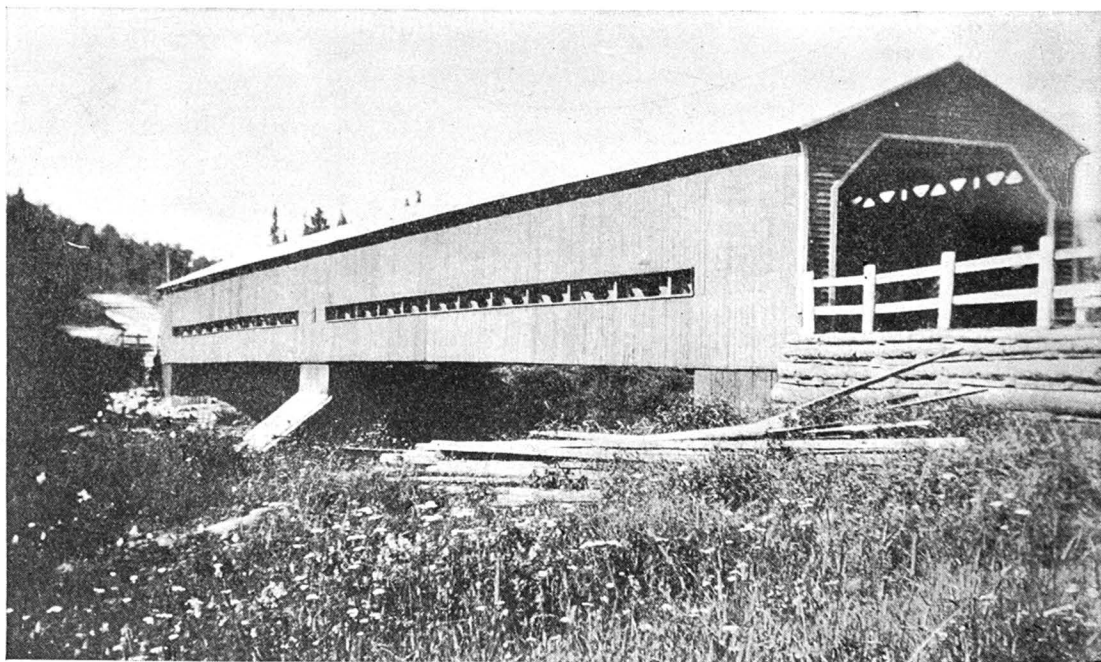
Notre province fut la première au Canada, à imaginer des signaux symboliques de danger et de direction. C'est elle qui fit approuver par les autres provinces la série de symboles qu'elle avait choisie pour ses propres routes. Nous reproduisons dans cette revue les principaux signaux symboliques utilisés sur nos routes.



SAINT-URBAIN — GRANDE-BAIE

Au pied des monts, près de l'entrée du Parc National des Laurentides, partie est.

Entering the mountains, near the gate to the Laurentides National Park, eastern section.



SAINT-URBAIN — GRANDE-BAIE

Pont construit par le département sur la rivière Malbaie.

Bridge constructed by the Department over the Malbaie River.

saying that we must not accept accidents as inevitable and go on remaining indifferent to the annual hetacomb of the automobile. Quite the contrary. But if we consider the exceeding multiplicity of traffic, the unnumerable dangers avoided every second of the day, the presence of mind, ability and sang-froid demanded of the motorist, even of the novice, we acquire a better idea of the problem of safety, and at the same time become somewhat more indulgent to the drivers of automobiles.

No one can say what is the relation between the number of accidents which happen and the number of accidents avoided. The proportion must be exceedingly low. On the other hand, if we observe attentively the deployment of traffic, for example on a busy street or important square, we cannot suppress a feeling of admiration at the exhibition of address, dexterity, discipline, prudence and judgment given by the motorist.

The motorist merits this compliment, in spite of all the objurgations of which he is the object. There do exist intemperate, imprudent, reckless drivers, on whom the full force of the law ought to be brought. The highway police ought to see to such drivers. The others ought to perfect their highway education, which is available only through the precise explanation of the conditions to which the gentleman motorist should submit.

The problem of safety is a big one, but there is nothing to make us believe it insoluble. It suffices to coordinate road building with the laws and education. It is a long pull, but much progress has been made.

ROAD SIGNS

One of the most efficient means of ensuring the safety of the highway is to indicate to the motorist the obstacles to be met and the dangers which menace him. It is therefore most important that appropriate signs be set up along the road. The first requirement of a danger sign is that it be concise and clear. It is a matter of the utmost importance that the motorist, travelling full speed along a highway, be enabled to take in at a glance the nature of the danger about to beset him. If this clearness and conciseness be lacking, the sign loses much of its value.

This question of posting the highways as to danger, direction, etc. has been the object of exacting study by the Department of Roads for many years.

The motorist has not the time to read long sentences while at the wheel, the less to when, as is the case in our Province, such sentences must be printed both in the French and English languages.

From the inception of our signs service, this consideration has imposed on the Province the choice of symbolic signs, that is to say signs which give a graphic representation of that which we want to express, and dispense with the use of words or sentences, whether in English or French.

Our Province was the first in Canada to conceive the idea of using symbolic signs to indicate danger and give direction. It is our Province which obtained the approval by the other provinces of the series of symbols chosen for our own highways. We reproduce in this review a chart of the principal symbolic signs

Ces signaux existent également en Ontario et dans les Provinces Maritimes. On leur reconnaît généralement la clarté et la concision. Ces symboles sont compris instantanément de l'automobiliste, quel que soit le degré d'instruction de ce dernier.

Les symboles consistent en une flèche noire qui représente le chemin, qui en indique la direction et qui indique également le croisement d'autres chemins.

Le développement de notre série de signaux symboliques a donné lieu à beaucoup d'expériences et d'essais de toutes sortes. Nous avons, par exemple, cherché à obtenir des signaux symboliques plus variés et plus nombreux, c'est-à-dire que nous avons tenté de rendre par des symboles d'autres obstacles ou d'autres dangers, tels que les écoles, les passages à niveau de chemins de fer, etc. Nous avons trouvé que le symbole perdait toute valeur lorsqu'il devenait trop compliqué et qu'il n'était plus qu'arbitraire.

Aux passages à niveau par exemple, nous avons, il y a plusieurs années, fait l'expérience d'un triangle portant la représentation d'une locomotive. Malgré qu'en lui-même ce signal fût assez clair, ses dimensions restreintes lui enlevaient de la clarté. Nous l'abandonnons graduellement et le remplaçons par la croix de Saint André. Il est vrai que ce dernier signal n'est que conventionnel, mais il est presque universellement connu et accepté.

Nous avons étudié quel symbole nous pourrions adopter pour les écoles. Nous n'avons rien placé sur les routes de ce genre, mais on nous a soumis un flambeau (le flambeau de l'instruction), un livre ouvert, des écoliers qui s'en vont à l'école, etc. Après avoir étudié minutieusement ces suggestions, nous en sommes venus à la conclusion qu'aucun symbole ne pouvait être aussi clair et aussi précis que le mot ÉCOLE (en anglais: SCHOOL). Car encore une fois les symboles ont un rendement limité qu'il ne faut pas chercher de dépasser; autrement on verse dans la confusion et l'obscurité.

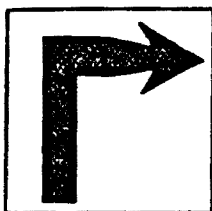
Notre série de signaux symboliques est complétée par d'autres signaux et d'autres indications où il a bien fallu utiliser des mots ou des phrases. Le seul parti à prendre était d'utiliser des mots et des phrases. Il y a par exemple le mot DANGER, que nous avons conservé et qui sert à désigner, suivant les circonstances, divers dangers qu'il serait trop long d'énumérer ou qu'on ne peut rendre par un symbole. Il y a un signal d'arrêt qui consiste en une lumière rouge et qui est accepté partout dans l'Amérique. Ce signal est trop dispendieux pour les routes rurales. Puisque nous ne pouvons l'utiliser, nous avons adopté un signal qui porte les mots ARRÊTEZ-STOP. Ces deux mots sont également bien clairs et remplacent avantageusement la lumière rouge.

La province de Québec possède, en plus des signaux de danger, plusieurs autres séries de signaux, tels que les signaux de distance et de direction que l'on place aux carrefours et qui indiquent la direction à prendre pour atteindre telle ou telle ville ainsi que la distance qu'il faut parcourir; les bornes milliaires, donnant à un point donné de la route la distance du point de départ et du point d'arrivée de cette route; les signaux qui indiquent le numéro des différentes routes; les panneaux géographiques donnant le nom des principales montagnes et leur altitude, le nom des lacs, des rivières, des baies, etc.; des signaux divers appropriés aux multiples avertissements qu'il faut donner aux automobilistes.

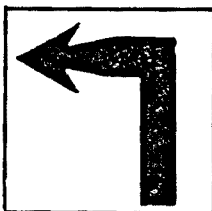
SIGNAUX DE LA PROVINCE QUEBEC SIGNS

SIGNAUX SYMBOLIQUES

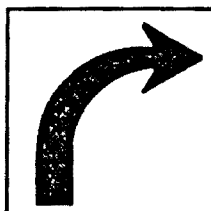
SYMBOLIC SIGNS



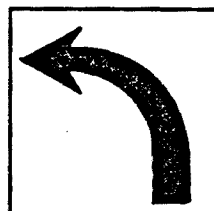
ANGLE DROIT À DROITE
SHARP RIGHT ANGLE



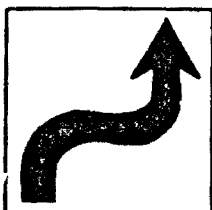
ANGLE DROIT À GAUCHE
SHARP LEFT ANGLE



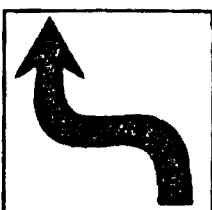
COURBE À DROITE
RIGHT CURVE



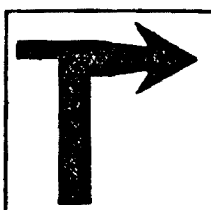
COURBE À GAUCHE
LEFT CURVE



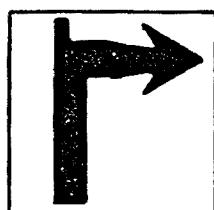
DOUBLE COURBE
À DROITE
DOUBLE RIGHT
CURVE



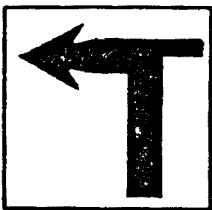
DOUBLE COURBE
À GAUCHE
DOUBLE LEFT
CURVE



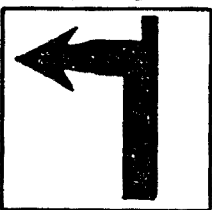
ANGLE DROIT, CHEMIN
LOCAL À GAUCHE
RIGHT ANGLE, LOCAL
ROAD TO THE LEFT



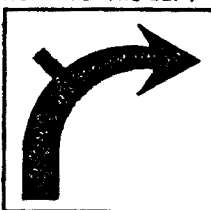
ANGLE DROIT, CHEMIN
LOCAL EN AVANT
RIGHT ANGLE WITH
LOCAL ROAD AHEAD



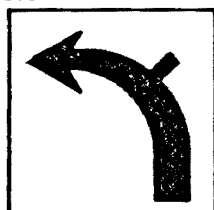
ANGLE GAUCHE, CHEMIN
LOCAL À DROITE
LEFT ANGLE, LOCAL
ROAD TO THE RIGHT



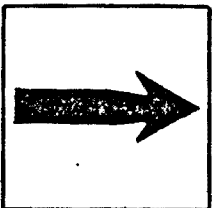
ANGLE GAUCHE, CHEMIN
LOCAL EN AVANT
LEFT ANGLE WITH
LOCAL ROAD AHEAD



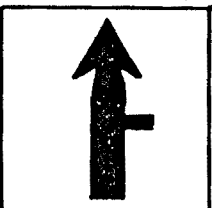
COURBE À DROITE, AVEC
CHEMIN LOCAL À GAUCHE
RIGHT CURVE WITH LOCAL
ROAD TO THE LEFT



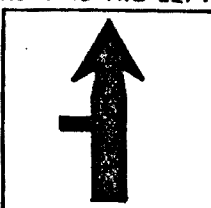
COURBE À GAUCHE, AVEC
CHEMIN LOCAL À DROITE
LEFT CURVE WITH LOCAL
ROAD TO THE RIGHT



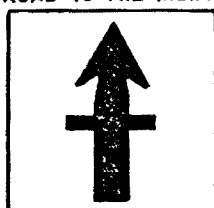
FOND DE ROUTE
DANGEROUS, TURN



INTERSECTION SIMPLE
À DROITE
CROSS ROAD TO
THE RIGHT



INTERSECTION SIMPLE
À GAUCHE
CROSS ROAD TO
THE LEFT



INTERSECTION DOUBLE
DOUBLE CROSS ROAD

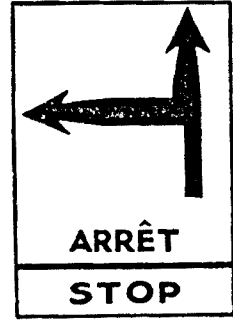
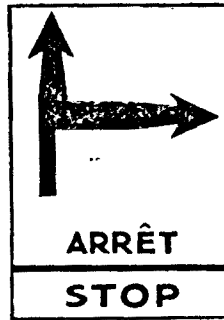
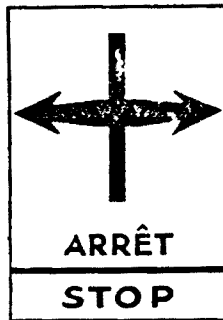
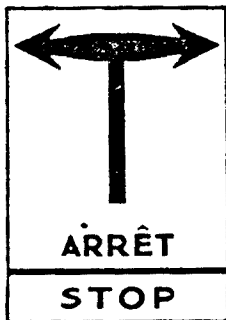
NOTA

LES INSCRIPTIONS DES SIGNAUX DE LA PROVINCE
SONT EN NOIR SUR FOND BLANC

THE INDICATIONS ON THE QUEBEC SIGNS ARE IN
BLACK ON A WHITE BACK GROUND

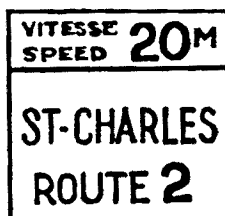
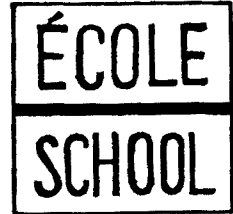
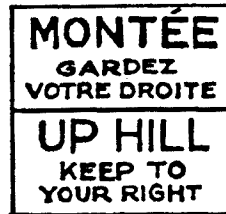
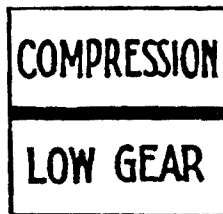
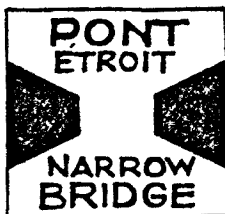
SIGNAUX DE LA PROVINCE QUEBEC SIGNS

CROISEMENTS

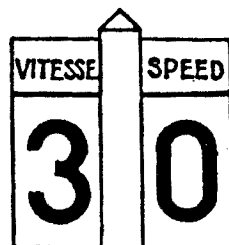


SIGNAUX PLACÉS SUR LES ROUTES SECONDAIRES AU CROISEMENT DE
CES ROUTES AVEC LES GRANDES ARTÈRES

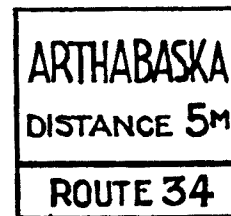
SIGNS ON SECONDARY ROADS, AT THEIR INTERSECTION WITH MAIN
HIGHWAYS



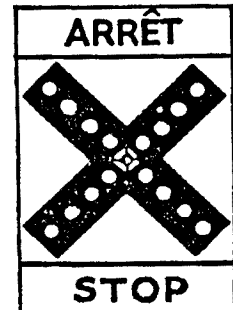
ENTRÉE DE LOCALITÉ
ENTERING TOWN



SORTIE DE LOCALITÉ
LEAVING TOWN



LOCALITÉ VOISINE
NEXT PLACE



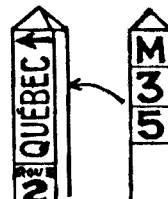
PASSAGE À NIVEAU
(AVEC RÉFLECTEURS)
LEVEL-CROSSING
(WITH REFLECTORS)



DIRECTION & DISTANCE



NUMÉRO DE ROUTE
ROAD MARKER

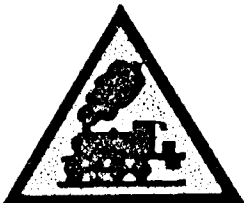


BORNE MILLIAIRE
MILEAGE POST

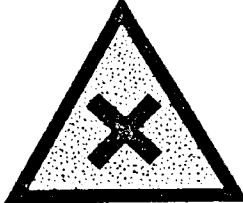
QUELQUES TYPES DE SIGNAUX EUROPÉENS
SOME EUROPEAN CONVENTIONAL ROAD SIGNS

SIGNAUX DE DANGER

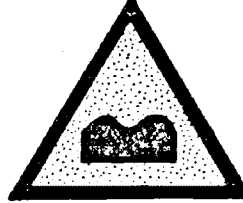
DANGER SIGNS



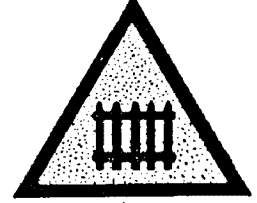
PASSAGE À NIVEAU
NON GARDE
UNGUARDED
LEVEL-CROSSING



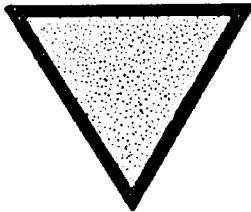
CROISEMENT
CROSS-ROADS



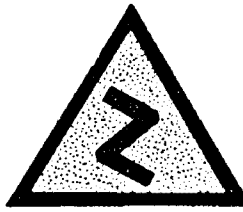
CASSIS
BUMP



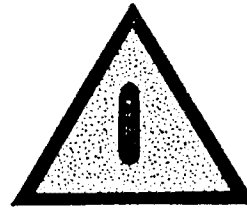
PASSAGE À NIVEAU
GARDE
GUARDED
LEVEL-CROSSING



PRIORITÉ DE PASSAGE
RIGHT OF WAY



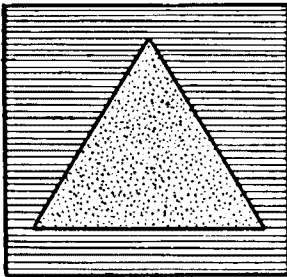
VIRAGES
SHARP TURNS



DANGER DIVERS
FOR ALL OTHER DANGERS

SIGNAUX DE PRUDENCE

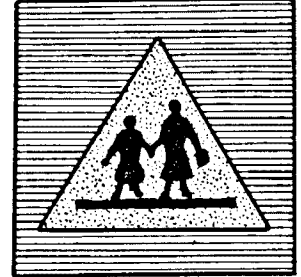
SIGNS OF CAUTION



RALENTISSEMENT
SLOW DOWN

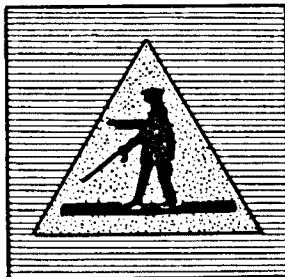


PASSAGE À PIÉTONS
SAFETY ZONE

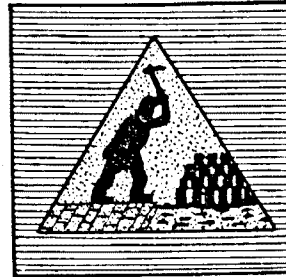


ÉCOLE
SCHOOL

AVEUGLES
BLIND



TRAVAUX
MEN AT WORK

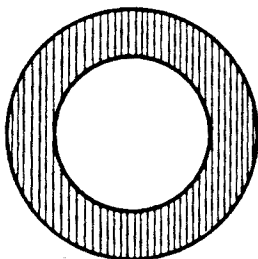


LÉGENDE LEGEND
NOIR ■ BLACK; JAUNE ▨ YELLOW; BLEU ≡ BLUE;

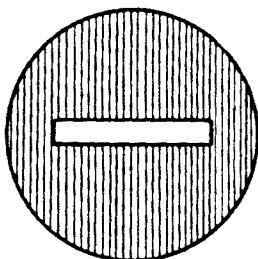
QUELQUES TYPES DE SIGNAUX EUROPÉENS SOME EUROPEAN CONVENTIONAL ROAD SIGNS

SIGNAUX D'INTERDICTION

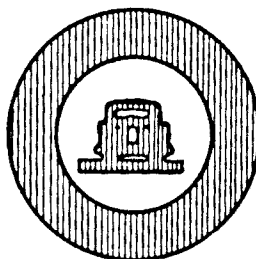
SIGNS PROHIBITING PASSAGE



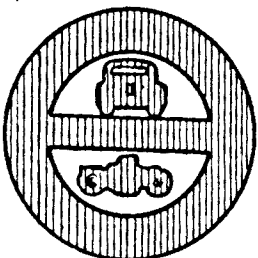
INTERDIT POUR TOUTS VÉHICULES
ALL VEHICLES PROHIBITED



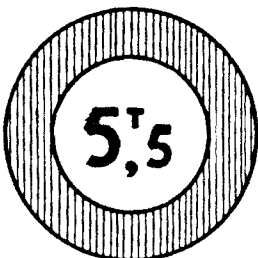
DIRECTION INTERDITE
NO ENTRY



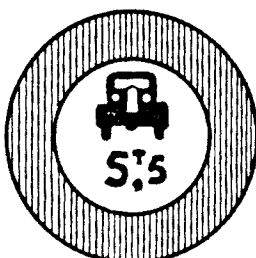
INTERDIT AUX AUTOS
AUTOS PROHIBITED



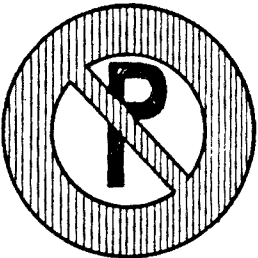
INTERDIT AUX
VÉHICULES MOTEURS
MOTOR VEHICLES
PROHIBITED



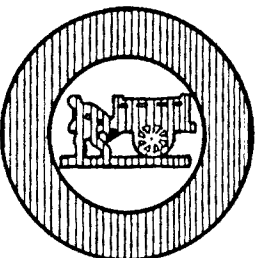
POIDS MAXIMUM POUR
TOUTS VÉHICULES
MAXIMUM WEIGHT
FOR ALL VEHICLES



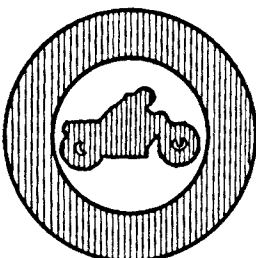
POIDS MAXIMUM
DES AUTOS
MAXIMUM WEIGHT
FOR AUTOS



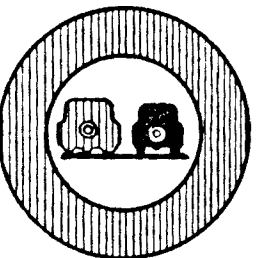
PARQUAGE INTERDIT
PARKING PROHIBITED



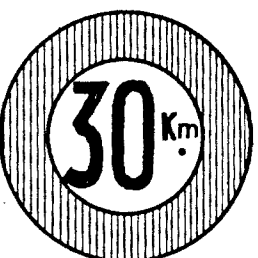
INTERDIT AUX VÉHICULES À
MARCHÉ LENTE
HAND CARTS PROHIBITED



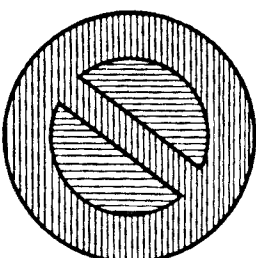
INTERDIT AUX MOTOCYCLES
MOTORCYCLES PROHIBITED



DÉFENSE DE DOUBLER
PASSING PROHIBITED



VITESSE MAXIMUM
SPEED LIMIT



STATIONNEMENT INTERDIT
NO STOP

LÉGENDE LEGEND
 NOIR ■ BLACK; ROUGE ▨ RED; BLEU ▤ BLEUE;

used on our highways. These signs are also used in Ontario and the Maritime Provinces. They are generally credited with clearness and conciseness. These symbols are instantly understood by the motorist, whatever may be the extent of his instruction.

The symbol consists of an arrow representing the road which indicates the direction of the latter and also its junctions or intersections with other roads.

The development of our series of signs has been the result of many experiments of various kinds. We have, for instance, sought to obtain a more numerous and more varied series of symbolic signs, that is to say we have attempted to indicate by symbols other obstacles or dangers such as schools, railway grade crossings, etc. We have discovered that the symbol lost all value whenever it became too complicated and when it was nothing more than arbitrary.

At railway grade crossings, for example, we made trial for a number of years of a triangle bearing the representation of a locomotive. In spite of the fact that in itself the sign was quite clear, its smallness detracted from its clearness. We are gradually doing away with this sign and replacing it by a St. Andrews cross. It is true that this latter sign is only conventional, but it is almost universally known and accepted.

We have studied the question of a symbol to adopt for schools. We have placed no sign of this kind on the highways, but there was submitted to us a flambeau (the flambeau of education), an open book, children on their way to school, etc. After careful study of these suggestions, we came to the conclusion that no symbol could be quite as clear and concise as the word "SCHOOL" (in French: "ÉCOLE"). For here again the symbol has a certain limitation which it cannot be hoped to extend; otherwise we would fall into confusion and obscurity.

Our series of symbolic signs is completed by other signs and indications in which words and sentences must be used. The only course to follow is to use words and sentences. There is for instance the word "DANGER", which we have retained and which serves to designate, according to circumstances, various dangers which it would be too long to describe and which cannot be represented by a symbol. There is a stop signal which consists of a red light and which is accepted everywhere in America. This signal is too costly for rural roads. Since we cannot adopt it there, we have adopted a sign which bears the words "ARRÊTEZ-STOP". These two words are quite as clear as and quite adequately replace the red light.

The Province of Quebec possesses, besides danger signs, many other series of signs, such as signs of distance and direction which we set up at cross roads and forks to indicate the direction to be taken to reach such and such a town, as well as the distance to be covered; mileposts giving, at various points along the road, the distance from the point of departure and the end of such road; signs giving the number of the highway; geographical panels giving the names of the principal mountains and their altitude, the names of lakes, rivers, bays, etc.; various appropriate signs giving a variety of information which the motorist ought to be provided with.

Somme toute, si nous en croyons les touristes qui parcourent nos routes chaque été, la signalisation routière de la province de Québec serait une des plus simples, des plus précises et des plus claires.

Signaux européens—Nous faisons accompagner la représentation de nos signaux symboliques par deux planches représentant les signaux européens. Ces signaux furent adoptés à Genève le 10 avril 1931 par le Congrès européen de la circulation. Cette série de signaux est officielle en Allemagne, en Belgique, au Danemark, dans la ville libre de Dantzig, en France, en Italie, au Luxembourg, en Pologne, en Suisse, en Tchécoslovaquie et en Yougoslavie. Nos deux vignettes ont été préparées d'après des planches en couleurs publiées par L'Illustration (Paris), le 1er octobre 1932. C'est, d'après cette revue, un premier pas vers l'uniformité de la signalisation routière en Europe.

Voici ce qu'en dit L'Illustration sous la signature de B. de S.

“Que faut-il penser de cet ensemble de signalisation?”

“Evidemment du bien, puisque c'est là un commencement de Discipline et que la route en a singulièrement besoin! Tous les hommes qui, nationalement et internationalement, se sont dévoués pour le réaliser ont bien mérité de la Circulation Générale!”

“Il semble cependant permis de regretter—est-ce un relent de la lointaine tour de Babel?—que la belle, la grande, la seule puissante Simplicité n'ait pas prévalu sur la confuse Proximité dans une matière où l'indication doit être à peu près instantanée, brutale; où la vitesse ne permet pas qu'on commente et qu'on interprète!”

“Et, puisqu'une signalisation routière s'adresse évidemment à tout le monde, même au semi-illettré, que pensera de toute cette imagerie piquée au bord des champs le paysan dans sa carriole et Perrette au pot au lait sur son âne? Les automobilistes eux-mêmes connaissent-ils tous les hiéroglyphes?”

“En tout cas, on peut affirmer que le conducteur et la conductrice qui, tout en surveillant comme ils le doivent la chaussée, les piétons distraits, les voitures qui croisent et dépassent, les mille incidents routiers, rouleront sans aucun péché au milieu de toutes ces plaques multiformes et multicolores—au milieu aussi bientôt des 100 articles du Code de la route nouveau qu'on nous prépare—seront des êtres singulièrement doués!”

Ce problème de la signalisation est excessivement complexe, et ceux qui s'efforcent de créer l'uniformité chez des pays de langue et d'habitudes différentes méritent certainement des éloges. Il ne faut pas blâmer sévèrement la prolixité, presque nécessitée par les mille et un dangers de la route. Cette prolixité, dont le but éminemment désirable est l'uniformité, est souvent un premier pas vers la simplicité et la clarté indispensables à toute signalisation routière.

LOI CONCERNANT LES PANNEAUX-RÉCLAMES ET LES AFFICHES

La Législature a adopté à la dernière session des règlements très élaborés concernant la pose des panneaux-réclames et des affiches.



QUÉBEC — ST-SIMÉON

Belvédère aménagé par le département en 1933 au sommet des côtes St-Antoine, surplombant la Baie-St-Paul.

Belvédère constructed by the Department in 1933 on top of the St. Antoine hills, overlooking Baie St. Paul.



QUÉBEC — ST-SIMÉON

Vue de détail du kiosque construit par le département au belvédère des côtes St-Antoine.

Close view of kiosk constructed by the Department the St. Antoine hills belvédère.

All in all, if we may take the word of the tourists themselves who travel our highways every summer, Quebec road signs are among the simplest, most concise and clear of all.

European signs—In this report there will be found, accompanying the chart of our symbolic signs, two charts giving signs used in Europe. These signs were adopted at Geneva April 10, 1931, by the European Traffic Congress. The series in question is official in Germany, Belgium, Denmark, in the free city of Dantzig, in France, in Italy, Luxembourg, Poland, Switzerland, Czechoslovakia and Jugo-Slavia. Our two illustrations were prepared from color plates published by *L'Illustration* (Paris), October 1, 1932. According to that review, it is a first step towards uniformity on highways signs throughout Europe.

This is what *L'Illustration* has to say about it under the signature of B. de S.

"What conclusion are we to draw from this ensemble of signs?"

"Obviously a good one, for in it lies the beginning of Discipline, and of that highways are singularly in need! Everybody who, nationally or internationally, is devoted to the cause of its promotion deserves much gratitude from Traffic!"

"It seems, however, permissible to express the regret—is it a reek from the far-away Babel?—that the beautiful, the grand, the only-powerful Simplicity has not prevailed over confused Prolixity in a matter where the indication ought to be instantaneous, violent; where speed does not permit comment and deliberation!"

"And, since highway signs are addressed, obviously, to everybody, even the un-lettered, what must ne thought of all this imagery posted along the fences, by the peasant in his "Carriole" and "Perrette au Pot au Lait" on her donkey? The motorists themselves, do they understand all these hieroglyphics?"

"At all events, it may be stated that the driver who, while watching the road as he ought, looking out for absent-minded pedestrians, rigs coming and going, the thousand-and-one incidents of the highway, can run without sin the gauntlet of these multiform and multicolored posters — and also the 100 new articles to be introduced into the Code of the Road—will have to be a singularly gifted mortal!"

This problem of road signs is an exceedingly complex one, and those striving to achieve uniformity amongst countries of varying languages and customs certainly deserve praise. We must not blame too severely the prolixity almost necessitated by the thousand-and-one dangers of the highway. This prolixity, whose eminently desirable aim is uniformity, is often a first step towards the simplicity and clearness indispensable to all highways signs.

AN ACT RESPECTING SIGNBOARDS AND POSTERS

At its last session, the Legislature adopted very elaborate rules concerning the posting of signboards and posters.

Cette question est à l'étude depuis assez longtemps, et la province en est arrivée à une solution heureuse au point de vue de la protection des panoramas et des sites contre l'envahissement de la réclame.

Le recul de l'affiche a été très graduel. Il est commencé depuis au-delà de dix ans, alors que le département de la voirie prohibait toute affiche ou réclame commerciales dans les limites des chemins qu'il entretenait. Avant cette prohibition, la route, surtout dans les villages, n'était qu'un amas de panneaux, de banderoles, de planches de toutes formes et de toutes couleurs annonçant un produit ou un service quelconques. Cette profusion de signaux n'avait pas d'autre effet que d'ennuyer les automobilistes, de reléguer à l'arrière plan les signaux officiels de danger et de direction, et de créer de la confusion sans profit pour personne. Les affiches commerciales disparurent donc des routes. Il ne resta plus que les signaux officiels de danger et de direction posés par le département, ce qui fut au bénéfice non seulement de la beauté de la route, mais de la sécurité de la circulation.

En 1929, la Législature adopta une loi prohibant les affiches annonçant les liqueurs alcooliques en vue d'une route entretenue par le département. Comme le département entretient toutes les routes fréquentées, cette loi signifia la disparition des affiches de liqueurs alcooliques. C'était un grand pas vers la préservation des paysages et des panoramas et contre l'enlaidissement de la campagne. Cette disparition des annonces de liqueurs alcooliques ne souleva aucune objection et constitua plutôt une économie pour les annonceurs.

Au cours de la session de 1933, le Ministre de la voirie, poursuivant l'œuvre commencée, soumit à la Législature une loi concernant tous les panneaux-réclames et toutes les affiches. Cette loi, pas plus que la précédente, ne s'applique dans le territoire des cités et des villes, mais elle s'applique partout ailleurs.

Les diverses clauses de la loi sont suffisamment claires par elles-mêmes pour n'exiger présentement aucun commentaire. Il faut d'ailleurs remarquer que les affiches et les panneaux-réclames installés avant le 2 février 1933 peuvent demeurer en place jusqu'au 1er décembre 1934. Cette clause a été insérée dans la loi afin de donner aux propriétaires de panneaux-réclames et d'affiches tout le temps nécessaire de se conformer aux nouveaux règlements. Les nouvelles affiches ont dû toutefois être posées en conformité des diverses prescriptions de la loi, et nos ingénieurs ont fait une surveillance toute spéciale à ce sujet. Les prochains rapports commenteront davantage les résultats de la nouvelle loi.

23 George V, Chapitre 38

LOI CONCERNANT LES PANNEAUX-RÉCLAMES ET LES AFFICHES

(Sanctionnée le 13 avril 1933)

SA MAJESTÉ, de l'avis et du consentement du Conseil législatif et de l'Assemblée législative de Québec, décrète ce qui suit :

1. La présente loi s'applique à tout le territoire de cette province, sauf à celui compris dans les limites des cités et des villes.
2. Dans la présente loi :

This question of signboards along the highways has been under study for a long time, and the Province has arrived at a happy solution from the point of view of protection of scenery against despoliation by advertisers.

The retreat of the signboard has been very gradual. It began over ten years ago, when the Department of Roads prohibited commercial advertising signs within the limits of the highways it maintained. Prior to this prohibition, the highway, particularly in villages, was a veritable conglomeration of posters, banderolles, billboards of all shapes and colors advertising products and service of all kinds. This profusion of signs had no other result than that of proving a nuisance to the motorist, relegating to the background the official danger and direction signs, and creating confusion for everyone and to no one's benefit. These signs disappeared from the highways. There remained only the official danger and direction signs posted by the Department, which proved a benefit not only to the beauty of the highway, but also to the safety of traffic.

In 1929 the Legislature adopted a law prohibiting the erection of signs advertising alcoholic liquors within sight of any highway maintained by the Department. As the Department was maintaining all the busy roads, this law meant the disappearance of signs advertising alcoholic liquors. It was a long step towards the preservation of our scenery and against the spoiling of the countryside. This prohibition of alcoholic liquor advertisements met with no objections and was rather an economy for advertisers.

During the 1933 session, the Minister of Roads, continuing the good work already begun, submitted to the Legislature a bill respecting all signboards and all posters. This act, no more than the preceding one, does not apply within the limits of cities and towns, but it does apply elsewhere.

The various clauses of the Act are sufficiently clear in themselves to call for no present comment. However, it is to be remarked that signboards and posters set up prior to February 2, 1933, may remain in place until December 1, 1934. This clause was inserted for the purpose of giving the owners of such signboards and posters all the time necessary to conform themselves to the new regulations. New signs, however, were to be erected in conformity with the provisions of the Act, and our engineers have been watching the matter closely. Subsequent reports will contain further comment on the Act and its results.

23 George V, Chapter 38

AN ACT RESPECTING SIGNBOARDS AND POSTERS

(Assented to, the 13th. of April 1933)

HIS MAJESTY, with the advice and consent of the Legislative Council and of the Legislative Assembly of Quebec, enacts as follows:

1. This act shall apply to the whole territory of this Province, save that comprised within the limits of cities and towns.

2. In this act:

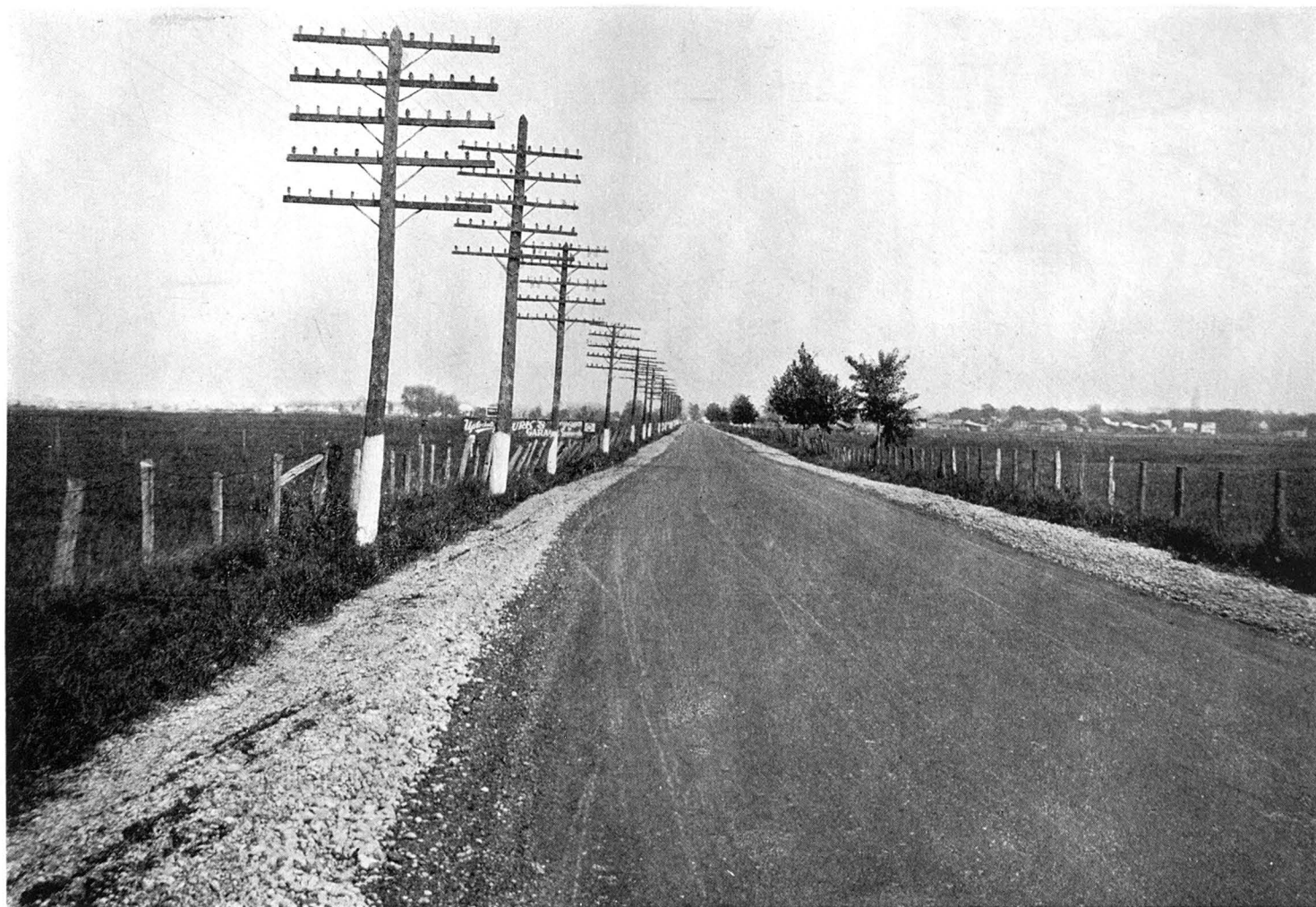
1. Le mot “affiches” ou “affiche” désigne tout imprimé, écrit, dessin, peinture, lithographie ou représentation au moyen d'un procédé quelconque, placé pour être vu du public et servant pour des fins d'avis, d'annonce, de réclame ou de publicité; mais ce mot ne comprend pas:

- a. Les affiches émanant de l'autorité publique;
- b. Les avis dont l'affichage est prescrit par une loi;
- c. Les affiches qu'un propriétaire, locataire ou occupant d'une construction place sur cette construction pour annoncer la profession, l'art, le commerce, l'industrie ou autre occupation qu'il y exerce, la vente des produits de la ferme, la vente des produits qu'il fabrique ou tous autres produits vendus sur les lieux, ainsi que la vente ou la location de l'immeuble dont cette construction dépend;
- d. Les affiches qu'un propriétaire ou locataire d'un restaurant, d'un hôtel, d'une maison de pension ou de chalets (bungalows) situés le long d'un chemin que le Ministre de la voirie entretient, mais éloignés de ce chemin, place à proximité dudit chemin aux fins d'indiquer l'endroit où se trouve son établissement. Dans ce cas le propriétaire ou locataire ne peut avoir qu'une affiche en place à proximité du chemin sur sa propriété et cette affiche ne peut avoir plus de trois pieds de longueur par deux pieds de largeur;
- e. Les affiches électorales d'un candidat à une élection fédérale, provinciale, municipale ou scolaire;
- f. Les affiches posées à l'occasion d'une manifestation religieuse ou patriotique;
- g. Les affiches pour annoncer une exposition agricole;
- h. Les inscriptions dans les cimetières;
- i. Les inscriptions d'un caractère historique que le Ministre de la voirie a autorisées;
- j. Les signaux de direction ou d'arrêt installés ou autorisés par le Ministre de la voirie;
- k. Les affiches qu'une compagnie de téléphone, de télégraphe ou d'énergie électrique place sur ses poteaux pour indiquer un danger ou pour indiquer les endroits où sont situés ses bureaux, pourvu que ces affiches ne soient pas rigides, mais encerclent en tout ou en partie les poteaux;

2. L'expression “chemin que le Ministre de la voirie entretient” a la signification qui lui est attribuée par l'article 50b de la Loi de la voirie (Statuts refondus, 1925, chapitre 91), tel qu'édicte par la loi 17 George V, chapitre 31, section 8.

3. Sous la réserve des dispositions des articles 4 et 7, il est interdit d'avoir une affiche en place pour être vue d'un chemin que le ministre de la voirie entretient, sauf lorsque:

- a. L'affiche est placée à une distance d'au moins cent pieds d'un tel chemin et pourvu que sa longueur n'excède pas dix pieds et sa largeur huit pieds;



MONTRÉAL-QUÉBEC
Rivière-du-Loup-en-Haut

Pavage retread fait en 1933.

Retread pavement laid in 1933.

1. The word "posters" or "poster" means any printing, writing, drawing, painting, lithograph or representation by any process whatsoever, placed so as to be seen by the public and used for notices, announcements, advertisements or publicity; but does not include:

- a. Posters issued by public authority;
- b. Notices which the law requires to be posted up;
- c. Posters which an owner, lessee or occupant of a building places thereon to announce the profession, art, trade, industry or other occupation carried on therein by him, the sale of farm produce, the sale of the products which he manufactures or any other sold on the premises, as well as the sale or lease of the immovable of which such building is a dependency;
- d. Posters which an owner or lessee of a restaurant, hotel, boarding-house or bungalows situated along a road which the Minister of Roads maintains, but at a distance therefrom, place near the said road for the purpose of indicating the place where his establishment is situated. In such case, the owner or lessee may have only one poster put up near the road on his property, and such poster shall not be more than three feet in length nor more than two feet in width;
- e. Election posters of a candidate at a Dominion, provincial, municipal or school election;
- f. Posters on the occasion of a religious or patriotic demonstration;
- g. Posters to announce an agricultural exhibition;
- h. Inscriptions in cemeteries;
- i. Inscriptions of an historical nature authorized by the Minister of Roads
- j. Direction or stop signs placed or authorized by the Minister of Roads;
- k. The posters which a telephone, telegraph or electric power company places on its poles to indicate danger or to indicate the places where its offices are located, provided that these posters are not rigid, but encircle the poles in whole or in part.

2. The expression "road which the Minister of Roads maintains" has the same meaning as that attributed to it by section 50b of the Roads Act (Revised Statutes, 1925, chapter 91), as enacted by the act 17 George V, chapter 31, section 8.

3. Subject to the provisions of sections 4 and 7, it is forbidden to put up a poster so as to be seen from a road which the Minister of Roads maintains, except in the cases where:

- a. The poster is placed at a distance of at least one hundred feet from such a road and provided its length does not exceed ten feet nor its width eight feet;

b. L'affiche est placée à une distance d'au moins deux cents pieds d'un tel chemin et pourvu que sa longueur n'excède pas vingt-cinq pieds et sa largeur douze pieds;

c. L'affiche est placée à une distance d'au moins trois cents pieds d'un tel chemin et pourvu que sa longueur n'excède pas cinquante pieds et sa largeur quinze pieds.

Dans tous ces cas, l'affiche doit être placée à au plus quatre pieds du sol sur un bâti construit uniquement à cette fin, et elle doit porter le nom et l'adresse de son propriétaire

4. Une affiche installée le long d'un chemin que le Ministre de la voirie entretient, annonçant un restaurant ou un hôtel en vertu d'un contrat passé avant le 1er février 1933, entre le propriétaire, locataire ou occupant de ce restaurant ou de cet hôtel et une personne, société ou corporation faisant le commerce de construire ou d'installer des affiches, peut être placée à une distance de pas moins de vingt-cinq pieds d'un tel chemin, durant l'existence de ce contrat, pourvu que la longueur de cette affiche n'excède pas cinq pieds et la largeur trois pieds. Une copie de ce contrat doit être transmise au Ministre de la voirie dans les six mois de la date de l'entrée en vigueur de la présente loi.

5. Dans les cas où il est permis en vertu de la présente loi d'avoir une affiche en place, aucune affiche ne peut être placée:

a. A moins de mille pieds d'une affiche déjà existante;

b. A moins de six cents pieds du croisement de deux chemins ou du croisement d'un chemin carrossable et d'une voie ferrée;

c. En face d'un tournant ou d'un changement brusque dans la direction du chemin.

6. Une affiche doit être enlevée par son propriétaire, sur demande du Ministre de la voirie, lorsque ce dernier considère que cette affiche masque ou défigure un paysage ou panorama, ou qu'elle nuit à un poste d'observation que ledit ministre a établi.

7. Le Ministre de la voirie peut, par un décret qu'il publie dans la Gazette officielle de Québec, prohiber, dans les endroits qu'il désigne, la pose d'affiches qui peuvent être vues d'un chemin que le Ministre de la voirie entretient, et dans ce cas il est interdit d'avoir une affiche en place dans ces endroits.

8. Sous réserve des dispositions de l'alinéa suivant, les propriétaires d'affiches érigées avant le 1er février 1933, s'il s'agit d'affiches dont la mise en place est prohibée en vertu de la présente loi, devront les enlever ou les démolir avant le 1er décembre 1934.

Dans les cas prévus à l'article 4, les propriétaires des affiches visées par cet article 4 doivent les enlever ou les démolir dans les huit jours qui suivent l'expiration dudit contrat

9. Lorsqu'une infraction à la présente loi est commise, les personnes suivantes sont passibles des peines édictées par l'article 10:

b. The poster is placed at a distance of at least two hundred feet from such a road and provided its length does not exceed twenty-five feet nor its width twelve feet;

c. The poster is placed at a distance of at least three hundred feet from such a road and provided its length does not exceed fifty feet nor its width fifteen feet.

In all such cases, the poster must be placed at most four feet from the ground on a structure erected solely for that purpose, and it must bear the name and address of its owner.

4. A poster installed along a road which the Minister of Roads maintains, advertising a restaurant or an hotel, under a contract passed prior to the first of February, 1933, between the owner, lessee or occupant of such hotel or restaurant and a person, firm or corporation engaged in the business of constructing or installing posters, may be placed at a distance of not less than twenty-five feet from such a road during the term of such contract, provided that the length of such poster does not exceed five feet nor its width three feet.

A copy of such contract must be transmitted to the Minister of Roads within the six months following the date of the coming into force of this act.

5. Whenever it is permitted under this act to put up a poster, no poster may be erected—

a. At less than one thousand feet from an already-existing poster;

b. At less than six hundred feet from the crossing of two roads or from the crossing of a vehicular road and a railway track;

c. Facing a turn or sharp change in the direction of the road;

6. A poster must be removed by its owner upon the request of the Minister of Roads whenever the latter deems that such poster hides or disfigures the scenery or view, or is detrimental to an observation station which the said Minister has established.

7. The Minister of Roads may, by an order published in the Quebec Official Gazette, prohibit, in the places which he designates, the putting up of posters which may be seen from a road which the Minister of Roads maintains, and in such case, it is forbidden to put up a poster in such places.

8. Subject to the provisions of the following paragraph, the owners of posters erected before the 1st. of February, 1933, in the case of posters the putting up of which is prohibited under this act, must remove or demolish them before the 1st. of December, 1934.

In the cases provided for in section 4. the owners of the posters contemplated by the said section 4 must remove or demolish them within the eight days following the expiry of the said contract.

9. If an infringement of this Act be committed, the following persons shall be liable to the penalties enacted by section 10:

a. Le propriétaire, locataire ou occupant du terrain sur lequel l'affiche est érigée;

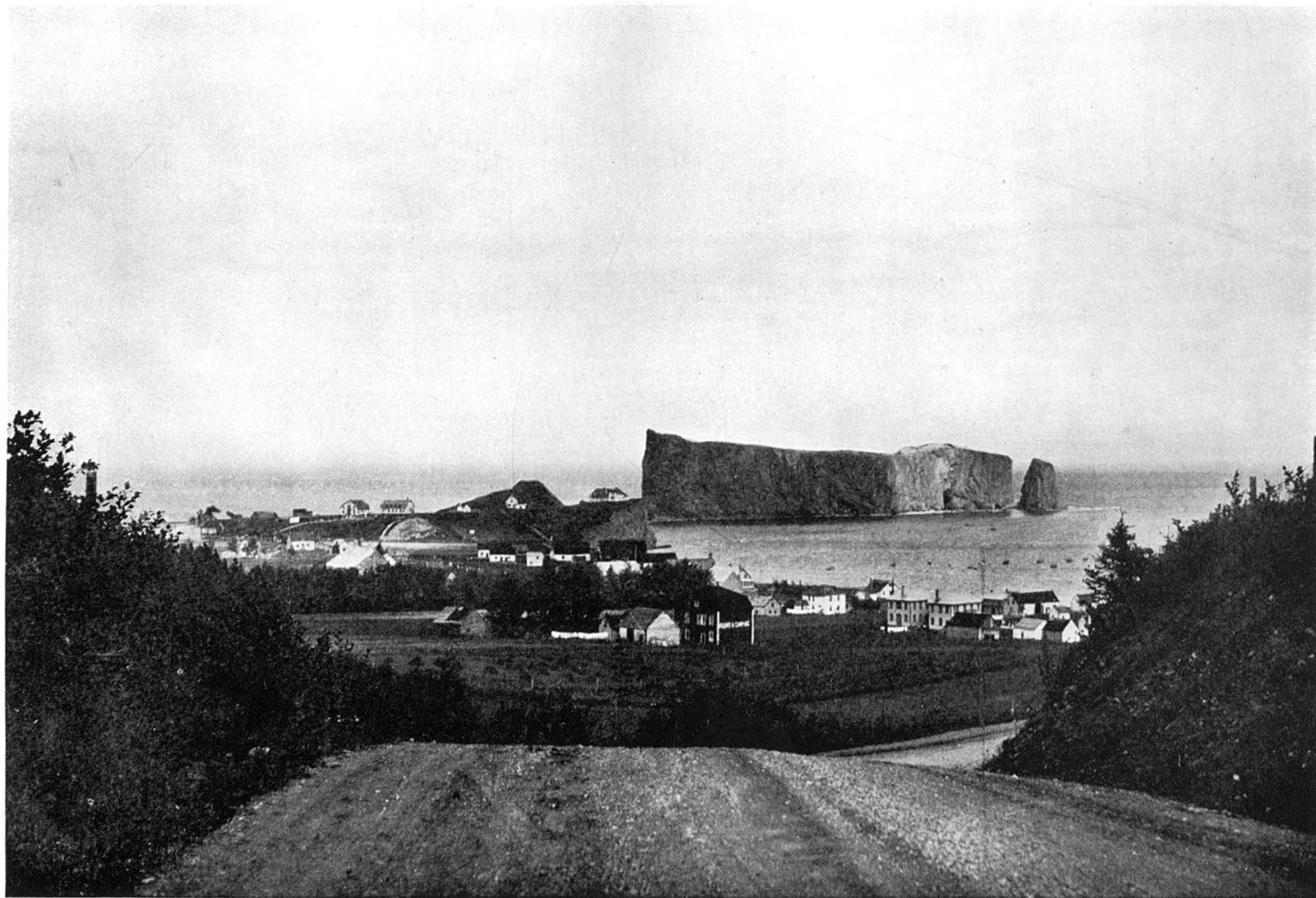
b. La personne, société ou corporation qui s'est chargée d'ériger cette affiche pour le bénéfice d'une autre personne, société ou corporation.

10. Toute infraction à toute disposition de la présente loi rend le contrevenant passible, en sus des frais, d'une amende n'excédant pas dix dollars au cas d'une première infraction, et d'au moins quinze dollars mais de pas plus de cinquante dollars au cas de toute infraction subséquente.

11. Le tribunal qui prononce la sentence ordonne que l'affiche qui a fait l'objet de la condamnation soit enlevée ou détruite dans un délai de huit jours à compter de la sentence, et ce aux frais de la personne, société ou corporation condamnée.

12. La présente loi n'a pas pour effet de permettre d'avoir en place une affiche qu'une autre loi prohibe.

13. La présente loi entrera en vigueur le jour de sa sanction.



TOUR DE LA GASPÉSIE

Percé

-
- a. The owner, lessee or occupant of the ground on which the poster is erected;
 - b. The person, firm or corporation for whose benefit the poster was erected;
 - c. The person, firm or corporation who or which undertook the erecting of such poster for the benefit of another person, firm or corporation;

10. Every infringement of any provision of this act shall render the offender liable, in addition to the costs, to a fine of not more than ten dollars for a first offence, and of not less than fifteen dollars nor more than fifty dollars in the case of any subsequent offence.

11. The court which pronounces the sentence shall order that the poster which is the subject of the conviction be removed or destroyed within a delay of eight days from the date of the sentence, and at the expense of the person, firm or corporation convicted.

12. Nothing in this Act shall have the effect of permitting the putting up of any poster prohibited by any other act.

13. This Act shall come into force on the day of its sanction.

CHAPITRE II

RÉSUMÉ DES TRAVAUX DE L'ANNÉE

Etat au 1er décembre 1933

ENTRETIEN AUX FRAIS DU GOUVERNEMENT

Routes provinciales et régionales.....	5,614.39 milles
Chemins municipaux.....	9,559.29 milles

LONGUEUR TOTALE.....	<u>15,173.68 milles</u>
----------------------	-------------------------

REVÊTEMENTS PERMANENTS (revêtements terminés)—En milles

	Grandes routes	Chemins municipaux	Longueur totale
Béton de ciment.....	0.75	....	0.75
Béton bitumineux.....	34.34	1.08	35.42
Macadam bitumineux.....	6.26	0.28	6.54
LONGUEUR TOTALE.....	<u>41.35</u>	<u>1.36</u>	<u>42.71</u>

TRAVAUX PRÉPARATOIRES AUX REVÊTEMENTS PERMANENTS.— 70.80 milles

CONSTRUCTION—Longueurs terminées, en milles.

	Grandes routes	Chemins municipaux	Longueur totale
Gravier.....	56.73	95.64	152.37
Macadam à l'eau.....	....	....	....
Macadam bitumineux.....	....	....	....
Béton de ciment.....	4.80	....	4.80
Béton bitumineux.....	0.11	....	0.11
LONGUEUR TOTALE.....	<u>61.64</u>	<u>95.64</u>	<u>157.28</u>

CHEMINS RESTANT EN CONSTRUCTION, au 1er décembre—

Grandes routes.....	202.52 milles
Chemins municipaux.....	58.76 milles
LONGUEUR TOTALE.....	<u>261.28 milles</u>

PONTS ET PONCEAUX reconstruits ou réparés en 1932 par le ministère de la voirie.....

344

PASSAGES A NIVEAU SUPPRIMÉS EN 1932.....

5

CHAPITRE II

SUMMARY OF THE WORK OF 1933

Statement to December 1, 1933

MAINTENANCE AT THE GOVERNMENT'S EXPENSE

Provincial and regional highways.....	5,614.39 miles
Municipal roads.....	9,559.29 miles
TOTAL LENGTH.....	<u>15,173.68 miles</u>

PERMANENT PAVEMENTS (pavements completed)—In miles

	Main Highways	Municipal roads	Total length
Concrete.....	0.75	....	0.75
Bituminous concrete.....	34.34	1.08	35.42
Bituminous macadam.....	6.26	0.28	6.54
TOTAL LENGTH.....	<u>41.35</u>	<u>1.36</u>	<u>42.71</u>

WORKS PRELIMINARY TO THE CONSTRUCTION OF PERMANENT PAVEMENTS—70.80 miles

CONSTRUCTION—Lengths completed, in miles

	Main highways	Municipal roads	Total length
Gravel.....	56.73	95.64	152.37
Water bound macadam.....	....	....	....
Bituminous macadam.....	....	....	....
Cement concrete.....	4.80	....	4.80
Bituminous concrete.....	0.11	....	0.11
TOTAL LENGTH.....	<u>61.64</u>	<u>95.64</u>	<u>157.28</u>

ROADS UNDER CONSTRUCTION ON DECEMBER 1

Main highways.....	202.52 miles
Municipal roads.....	58.76 miles
TOTAL LENGTH.....	<u>261.28 miles</u>

BRIDGES AND CULVERTS REBUILT or REPAIRED in 1932 by the Roads Department.....

344

ELIMINATION OF RAILROAD LEVEL CROSSINGS IN 1932

5

PASSAGES À NIVEAU SUPPRIMÉS DEPUIS 1929:—

1929.....	16
1930.....	13
1931.....	12
1932.....	2
1933.....	5
TOTAL.....	48

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.....

LONGUEUR GLOBALE DE CES AMÉLIORATIONS.... 45.55 milles

EMBELLISSEMENT

Arbres fournis à certains particuliers en 1933..... 271

Arbres plantés depuis 1922..... 274,325

CHAUX tournée gratuitement par le département à certains particuliers résidant le long des grandes routes..... 231,790 livres

CHEMINS OUVERTS ET ENTRETENUS POUR LA CIRCULATION DES AUTOMOBILES—HIVER DE 1932-33.

District de Montréal.....	251.10 milles
District de Québec.....	100.85 milles
District de Chicoutimi.....	11.50 milles

LONGUEUR TOTALE..... 363.28 milles



MONT-LAURIER — HULL

Wakefield

Noter la position de la route, du chemin de fer et de la rivière Gatineau.

Note the position of the road, the railroad and the Gatineau River.



MONT-LAURIER — HULL

Chelsea

Amélioration de la section dite du "Fer à Cheval".

"Horse Shoe" section improved.

ELIMINATION OF RAILROAD LEVEL CROSSINGS SINCE 1929

1929.....	16
1930.....	13
1931.....	12
1932.....	2
1933.....	5
TOTAL.....	48

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.....

TOTAL MILEAGE COVERED BY THESE IMPROVEMENTS 45.55 miles

ORNAMENTATION

Trees supplied by the Department to certain municipalities and individuals in 1933.....	271
Trees planted since in 1933.....	247,325

LIME supplied free by the Department to certain residents along main highways..... 231,790 pounds

ROADS OPENED AND MAINTAINED FOR AUTOMOBILE TRAFFIC DURING THE WINTER OF 1931-32

District of Montreal.....	251.10 miles
District of Quebec.....	100.68 miles
District of Chicoutimi.....	11.50 miles
TOTAL LENGTH.....	<u>363.28 miles</u>

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 décembre 1933

Statement to December 1, 1933

Sable-et-glaise—Sand-clay.....	137.00 milles, soit	0.84%
Gravier—Gravel.....	13,959.78 “ “	85.69%
Macadam.....	1,353.66 “ “	8.31%
Macadam bitumineux—Bituminous macadam....	180.32 “ “	1.11%
Béton de ciment—Cement concrete.....	127.35 “ “	0.78%
Béton bitumineux—Bituminous concrete.....	533.53 “ “	3.27%

Longueur totale—Total length..... 16,291.64 milles, soit 100.00%

Longueur des chemins de terre améliorés 18,806 { milles
miles

N.B. L'état donné ci-dessus tient compte des pavages changés en 1933. 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 1934.

N.B. The above statement takes into consideration the surfaces changed to higher types of pavements during 1933. 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, 1934.

CHAPITRE IV

RÉSEAU DES GRANDES ROUTES

Etat au 1er décembre 1933

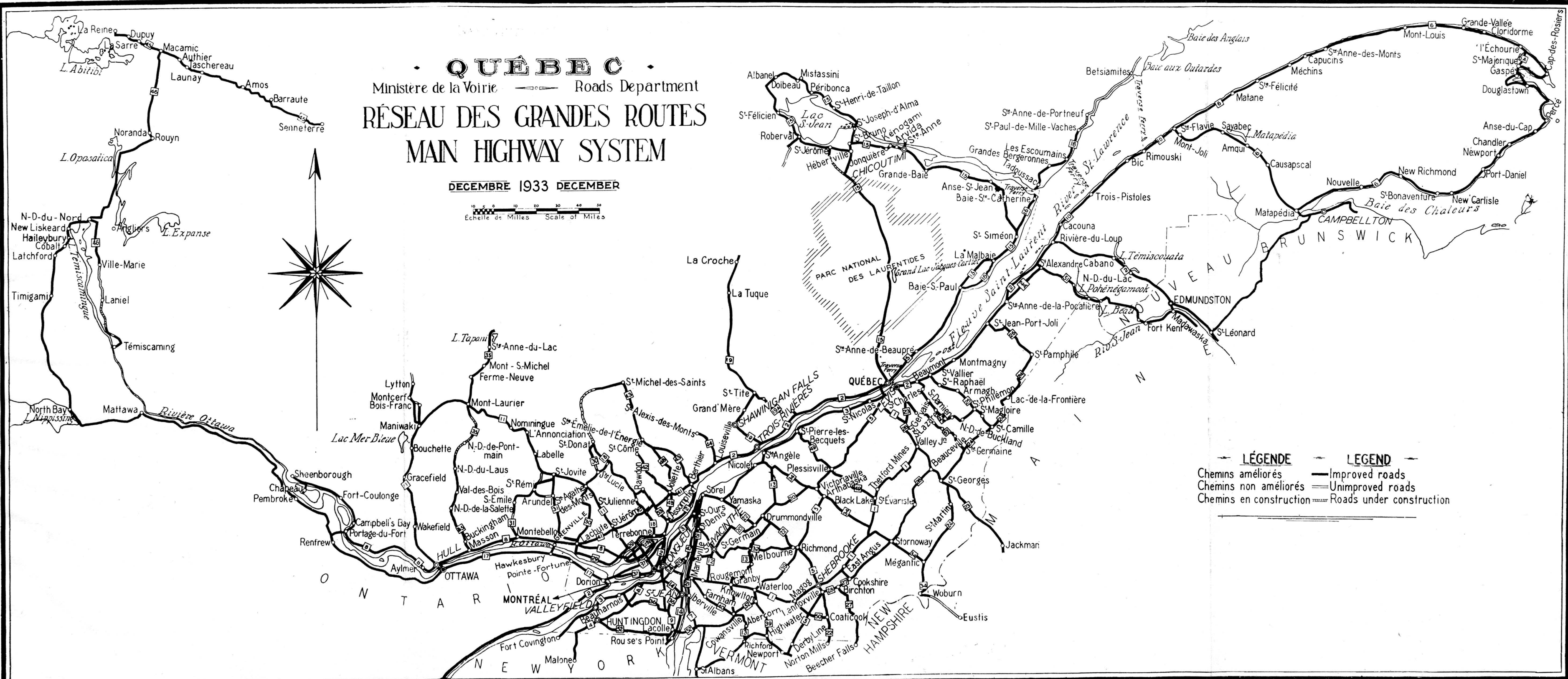
CHAPTER IV

SYSTEM OF MAIN HIGHWAYS

Statement to December 1933

NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueur en milles—Length in miles			
	Totales	Terminées	En construction	Non améliorées
	Total	Completed	Under construction	Unimproved
1. Montréal-Sherbrooke-Thetford Mines-Québec, via pont de Québec.....	223.45	222.39	.....	1.06
2. Trans-Canada: Edmundston-Ri- vière-du-Loup-Québec-Mont- réal-frontière d'Ontario.....	417.46	416.08	.....	1.38
2A. St-André-Ste-Anne-de-la-Po- catière, via St-Pascal.....	31.21	31.21	.....	.....
2B. St-Sulpice-Repentigny-Charle- magne.....	8.88	8.88	.....	.....
3. Lévis-St-Lambert-Dundee (à Fort Covington, N.Y.).....	257.91	257.91	.....	.....
4. Montréal-Trout River (à Malone N. Y.).....	49.69	49.69	.....	.....
5. Route Edouard-Perrault: Québec Victoriaville-Sherbrooke-Rock Island (à Newport, Vt.).....	165.71	165.71	.....	.....
6. Route Perron: Tour de la Gaspé- sie.....	561.62	561.62	.....	.....
6A. Rivière-au-Renard-St-Majori- que.....	11.45	11.45	.....	.....
7. Montréal-St-Jean-Philipsburg (à St. Albans, Vt.).....	27.16	27.16	.....	.....
8. Montréal-Hull-Chapeau (à Pem- broke, Ont.).....	228.67	228.67	.....	.....
8A. Grenville-Hawkesbury.....	2.02	1.39	0.63	.....
9. Route Edouard VII: Montréal- Napierville-Lacolle (à Rouse's Point, N. Y.).....	38.14	38.14	.....	.....
10. Rivière-du-Loup-Rimouski-Ste- Flavie.....	86.47	86.47	.....	.....
11. Montréal-Mont-Laurier-Mani- waki-Hull (à Ottawa, Ont.)...	295.27	295.27	.....	.....
11A. St-Martin-Ste-Rose. Boulevard du Curé Labelle.....	4.71	4.71	.....	.....
12. Rougemont-St-Hyacinthe-St- Denis.....	30.67	30.67	.....	.....

NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueur en milles—Length in miles			
	Totales Total	Terminées Com- pleted	En cons- truction Under con- struction	Non amé- liorées Unim- proved
13. Trois-Rivières-Drummondville- Acton Vale-Granby-Cowans- ville-Abercorn (à Richford, vt.)	87.18	85.63	.....	1.55
14. Boulevard Alexandre-Tasche- reau: Montréal-St-Jean-Cantic (à Rouse's Point, N. Y.).....	51.01	51.01	.....	.....
15. Québec-Chicoutimi-tour du lac St-Jean-Québec.....	538.22	538.22	.....	.....
16. Baie-St-Paul-Tadoussac-Port- neuf.....	107.00	51.92	55.08	.....
17. Montréal-Pointe-Fortune (à Ot- tawa, Ont.).....	25.64	25.64	.....	.....
18. Montréal-Terrebonne-St-Donat.	77.02	77.02	.....	.....
19. Trois-Rivières-Grand'Mère-La Tuque.....	114.39	114.39	.....	.....
19A. Ste-Anne-de-la-Pérade-St-Tite.	26.12	26.12	.....	.....
20. Victoriaville-Drummondville-St- Hyacinthe-Montréal.....	100.91	100.91	.....	.....
21. Sorel-Iberville-St-Jean.....	52.94	52.94	.....	.....
22. Yamaska-Drummondville-Sher- brooke-Stanhope (à Island Pond, Vt.).....	76.88	76.88	.....	.....
23. Lévis-Armstrong (à Jackman, Maine) (Québec-Portland)....	90.21	90.21	.....	.....
24. St-Pamphile-St-Georges-Mégan- tic.....	135.68	131.28	.....	4.40
25. St-Vallier-St-Camille.....	45.06	45.06	.....	.....
25A. Beaumont-St-Philémon.....	38.44	38.44	.....	.....
26. Route Edouard Caron:St-Jean- Port-Joli-St-Pamphile.....	32.88	32.88	.....	.....
27. Route Jacob-Nicol: East Angus- Cookshire-Beecher Falls.....	39.17	39.17	.....	.....
28. Lévis-Sherbrooke, via Beaucevil- le.....	92.55	92.55	.....	.....
29. Lachute-Charlemagne, via Oka .	61.47	61.47	.....	.....
30. Lachute-Ste-Agathe-des-Monts- St-Donat.....	59.43	56.01	.....	3.42
31. Lachute-St-Jovite-St-Rémi-Mon- tebello.....	96.99	93.00	.....	3.99
32. St-Hyacinthe-Richmond.....	48.00	48.00	.....	.....
33. L'Assomption-Rawdon-St-Ju- lienne.....	31.25	31.25	.....	.....
34. Trois-Rivières-Woburn.....	123.01	123.01	.....	.....
35. Masson-Buckingham-Mont-Lau- rier-St-Anne-du-Lac.....	121.51	92.78	.....	31.73
36. Beauharnois-St-Jean.....	48.59	48.59	.....	.....



NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueur en milles—Length in miles			
	Totales	Terminées	En cons- truction	Non amé- liorées
	Total	Com- pleted	Under con- struction	Unim- proved
37. Tour de l'île de Montréal.....	37.12	37.12	.....	.....
38. Tour de l'île Jésus.....	37.91	37.91	.....	.....
39. Richmond-Waterloo-Highwater (à Newport, Vt.).....	62.78	62.78	.....	.....
40. Marieville-Cowansville.....	28.11	28.11	.....	.....
41. Berthier-Joliette-Lachute.....	68.08	68.08	.....	.....
42. Berthier-Joliette-St-Côme.....	31.82	31.82	.....	.....
43. Berthier-St-Michel-des-Saints...	67.07	67.07	.....	.....
44. Louiseville-St-Alexis.....	24.60	24.60	.....	.....
45. Senneterre-La Reine.....	136.33	136.33	.....	.....
46. Macamic-Rouyn-Ville-Marie...	188.82	158.22	.....	30.60
47. Contrecoeur-Chambly-St-Jean...	43.86	39.41	.....	4.45
48. L'Assomption-Joliette-Ste-Emé- lie-de-l'Energie.....	45.48	45.48	.....	.....
49. Black Lake-St-Pierre-les Bec- quets.....	62.71	58.15	.....	4.56
50. Magog-Coaticook.....	24.28	24.38	.....	.....
51. St-Alexandre-Rivière-Bleue (à Fort Kent, Me.).....	60.50	60.50	.....	.....
52. Waterloo-Lacolle-Huntingdon...	95.36	95.36	.....	.....
53. St-Henri-Ste-Germaine.....	44.23	44.23	.....	.....
Total.....	5,824.10	5,681.25	55.71	87.14

Note.—Les longueurs totales indiquées en regard des routes ne doivent pas être considérées comme des distances. Là où deux routes ou plus chevauchent, la longueur de chevauchement n'a été attribuée qu'à une seule 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

LE TOURISME

L'industrie du tourisme occupe une place de premier plan dans l'économie de notre province. On lui attribue même quelquefois le premier rang. Nous ne voudrions pas aller aussi loin, mais il est prouvé que les revenus de cette industrie se chiffrent à des dizaines de millions de dollars et que toute la population et tous les districts en bénéficient. Le tourisme doit donc être organisé comme toute autre industrie ou tout autre commerce ordinaires.

L'industrie du tourisme a pris de l'importance depuis une dizaine d'années, c'est-à-dire depuis que nos routes sont en état de conduire les touristes rapidement et confortablement dans tous les coins de la province.

Lorsque la province posséda suffisamment de routes, le département de la voirie s'occupa d'y attirer les touristes étrangers. Pour cela il créa en 1926 un service de publicité qu'il développa graduellement par la suite. Ce service de publicité, aujourd'hui l'Office Provincial du Tourisme, fut l'un des principaux facteurs de développement de l'industrie du tourisme dans notre province.

En même temps qu'il construisait les routes et qu'il organisait la publicité, le département de la voirie portait son attention à la sécurité routière, à l'embellissement de la province et à l'amélioration de l'hôtellerie.

L'organisation du tourisme existe donc au département depuis plusieurs années. Cette organisation, comme on le verra plus loin, fut complétée et perfectionnée en 1933. Il ne faut pas croire que l'organisation actuelle est un commencement et que nous débutons dans cette question du tourisme. La nouvelle organisation n'est qu'une suite et un perfectionnement.

L'industrie du tourisme présente des aspects nombreux et infiniment complexes, puisqu'elle se rattache à tous les domaines de l'activité économique. Ce n'est pas la prétention de cette revue de couvrir tout le champ du tourisme, mais, afin de bien faire comprendre l'œuvre réalisée jusqu'ici par le département dans ce domaine et les raisons qui ont motivé la formule actuelle d'organisation, on trouvera ci-après un certain nombre de considérations sur le développement de cette industrie. Ces notes ne seront pas complètes et ne contiendront rien de tout à fait nouveau. Toutefois, si imparfaites qu'elles soient, elles contribueront peut-être à éclairer quelque peu les idées sur ce sujet si vaste. Elles pourront aussi contribuer à placer chaque chose à sa place et à son temps dans l'organisation touristique. Si nous voulons que l'exploitation du tourisme soit fructueuse, il est nécessaire que le but et les moyens soient bien définis. Il faut s'accuser de l'essentiel et ne pas consacrer toute son attention à l'accessoire. Il ne faut pas donner aux détails une importance qu'ils ne possèdent pas, au moins pour l'instant. Enfin, il faut posséder des notions générales qui soient un guide constant.

Le succès de l'industrie du tourisme dépend en premier lieu des routes, de l'hôtellerie et de la publicité. Les routes, l'hôtellerie et la publicité sont les trois plus puissants facteurs de progrès.

Les notes suivantes comportent aussi une idée générale de ce que le gouverne-

CHAPTER V

TOURISM

The tourist trade occupies a leading place in the economic life of our Province. It has even been given the first place. We would not wish to go just as far, but it is a proven fact that the revenue from that industry or trade amounts to tens of millions of dollars, and that the entire Province and every district benefit therefrom. The tourist trade shall, therefore be organized like any other industry or commerce.

The tourist trade has grown in importance during the last ten years in our country, that is, since our roads allowed the tourists to travel with speed and comfort into every part of the Province.

When the Province possessed a sufficient number of highways, the Roads Department prepared to attract tourists. For that purpose, it created in 1926 a publicity bureau which was gradually developed later on. That publicity bureau, to-day the Provincial Tourist Bureau, was one of the principal factors in the development of the tourist trade in our Province.

While it was building highways and was organizing publicity, the Roads Department was paying special attention to road safety, to the beautifying of the Province and to the improvement of hotel accommodations.

The tourist organization exists in the Department for a number of years. That organization, as we will show later, was completed and perfected in 1933. It must not be assumed that the present is a beginning and that we are just starting in the tourist field. The new organization is merely a continuation and an improvement.

Tourism offers many different and most complex aspects, since it has ramifications in every domain of economic activity. There is no intention, in this Review, to cover the entire field, but, in order to more fully explain what has been accomplished by the Department in this matter, and to show the reasons for the new form of organization, we will set forth in these pages certain considerations relating to that industry. Those notes will by no means be complete and will contain nothing that is truly new. However, imperfect as they may be, they will probably help somewhat clear the mind on this very elaborate subject. They may also possibly help locate each thing in its proper place and at the proper time in the organization of tourism. If we are anxious to see that industry become really profitable, we must clearly define our goal and indicate how we intend to reach it. We must attend to the main object and not devote all our attention to what might be called accessories. The minor details should not be given an importance which they do not possess as yet. In short, we should possess general ideas that will constantly guide us on our way.

Success in the tourist industry depends in the first place upon roads, hotel accommodations and publicity. Roads, hotels and publicity are the three most powerful factors of development.

The following notes also give a general idea of what has been accomplished up

ment, et particulièrement le département de la voirie, a accompli jusqu'ici pour le développement du tourisme. On verra que cette œuvre est importante.

REMARQUES GÉNÉRALES

Définition du tourisme—Le tourisme est le goût du déplacement accentué et multiplié par la transformation des modes de locomotion, principalement par l'automobile. C'est un goût inné chez l'homme et qu'on retrouve dans les croisades, les conquêtes pacifiques ou guerrières, et les voyages des grands navigateurs. La passion du déplacement trouve aujourd'hui sa satisfaction non seulement chez le plus riche, le plus oisif et le plus courageux, mais chez le citoyen ordinaire qui a quelques loisirs et qui possède quelques dollars. Que fait le touriste de notre temps, sinon découvrir des pays qui lui étaient inconnus, voir des paysages nouveaux, s'instruire de la géographie et de l'histoire, des façons de vivre de pays et de peuples différents? Le mot "tourisme" est nouveau, mais la chose a existé de tout temps. C'est le développement des moyens de locomotion qui a modifié le nom, le nombre et la nature des déplacements.

L'industrie du tourisme est l'exploitation du goût du déplacement. Attirer le touriste, c'est accroître la population consommatrice de sa ville, de sa région ou de sa province. Par le fait même, c'est accroître la production. Développer le tourisme, c'est donc exploiter, dans un but de gain pécunier, tout ce qui est de nature à attirer la clientèle: les routes, les hôtelleries, les beautés naturelles, l'histoire, les ressources sportives, tout ce qui attire et retient le visiteur. Ces choses constituent le capital touristique.

Pour créer et développer une industrie du tourisme, il faut donc posséder les ressources touristiques, ou capital. Il faut ensuite créer une clientèle et en même temps chercher à accroître et le capital et son rendement. C'est la fonction de l'organisation touristique.

Principaux moyens de voyager—Il y a trois principaux moyens de voyager, lesquels créent trois catégories principales de tourisme: le bateau, le chemin de fer et l'automobile. Il y a d'autres modes de locomotion dont l'importance est actuellement secondaire pour notre province: le bicycle, la voiture à traction animale, l'équitation, la marche, le canot, l'aéroplane.

L'organisation touristique officielle doit tenir compte de tous les modes de locomotion, mais elle doit développer en premier lieu la forme de tourisme la plus importante au point de vue de volume, celle qui est la plus rémunératrice et celle dont le développement ne peut relever d'une organisation privée. L'organisation touristique doit ensuite pourvoir, par voie de coopération ou autrement, au développement des autres catégories de tourisme, par ordre d'importance.

La forme de tourisme la plus importante et la plus rémunératrice pour la province est actuellement le tourisme automobile.

Importance comparée des trois principales catégories de tourisme—Pour établir cette importance, l'on peut prendre pour indice les revenus du tourisme étranger au Canada en 1932. Ces revenus ont été évalués comme suit par le



QUÉBEC-SHERBROOKE

Sillery

to the present time by the Government, and particularly by the Roads Department, for the development of tourism. It will be seen that the work has been most important.

GENERAL REMARKS

Definition of tourism:—Tourism is the result of a desire to be on the move, to “go places”, intensified and increased by the transformation in the means of transportation, mainly by the use of the motor car. The desire to travel lies in the heart of every man. We find its manifestations in the ancient crusades, the pacific and armed conquests, and the voyages of the great explorers. To-day, not only the rich man, he who has lots of spare time, or who is particularly courageous, can satisfy that craving, but the ordinary citizen, if he has any leisure at all and a few dollars, can also gratify his desire to travel. What does the present day tourist do, except discover unknown lands, see new landscapes, gain additional knowledge in geography and history, study the ways and lives of different people in various countries? The expression “tourism” may be a new one, but the thing itself has always existed. The name has been changed through the development in the means of transportation, the number and the nature of the voyages.

To take advantage of and develop the desire for travel constitutes the tourist industry. To attract the tourist is to increase the purchasing population of one's city or town, of one's region or province. And consequently it increases production. The development of the tourist trade means, therefore, the exploitation, for financial profit, of everything that may attract customers: roads, hotels, natural attractions, history, sporting resources, everything that may lure and keep the visitor. Those things constitute our capital.

In order to create and develop tourism, we must, therefore, possess tourist resources, or capital. We must next create a clientele and at the same time aim to increase the capital and its yield. Such is the function of the tourist organization.

Principal ways of travelling—There are three principal ways of travelling, which create three principal classes of tourists: steamships, railways and the automobile. There are other means of transportation which are, at present, of secondary importance in our Province: the bicycle, horse drawn vehicles, horse-back riding, walking, canoes, and the airplane.

A Government tourist organization must take into account all the various means of transportation, but it must specially develop that form of tourist travel which is the most important as to volume, that which is the most profitable to the population and which cannot be properly developed through individual enterprise. Such organization must then provide, by means of co-operation or otherwise, to the development of the other categories of tourist travel, according to their importance.

The most important and most remunerative form of tourist travel in this Province at the present time is the automobile tourist traffic.

Comparative importance of the three principal classes of tourist travel—To establish this importance, one may take as a basis the revenue derived from the tourist travel originating outside of Canada in 1932. That revenue has

ministère fédéral du commerce dans un rapport intitulé "The Tourist Trade, Canada, 1932".

Tourisme par bateau.....	\$ 11,543,000	ou 5%
Tourisme par chemin de fer.....	42,067,000	" 20%
Tourisme par automobile.....	159,838,000	" 75%
Total.....	\$ 212,448,000	ou 100%

A noter que la statistique fédérale ne tient aucun compte du tourisme inter-provincial et que, si elle est très utile comme indice, elle ne peut servir à établir la valeur du commerce touristique de chaque province.

Tourisme par bateau—Cette catégorie de tourisme peut se subdiviser en trois: le tourisme d'outre-mer, celui qui nous vient des Etats-Unis, et celui qui nous vient des autres provinces.

L'organisation touristique officielle peut et doit coopérer au développement de cette catégorie de tourisme, mais celle-ci a relevé plutôt jusqu'à présent de l'initiative privée. Ce sont les compagnies de navigation qui sont le plus directement intéressées à activer les voyages par bateau. Viennent ensuite les chemins de fer et les grandes hôtelleries.

Tourisme par chemin de fer—Cette forme de tourisme relève elle aussi en premier lieu de l'organisation privée. Les compagnies de chemins de fer, de même que les compagnies de navigation, possèdent de vieille date des services de propagande et de publicité parfaitement organisés et munis de moyens d'action très puissants. L'organisation provinciale doit coopérer autant que possible avec les chemins de fer et les compagnies de navigation, mais le rôle immédiat qu'elle a à remplir consiste surtout à organiser et à développer la forme la plus importante du tourisme: le tourisme automobile.

Le tourisme automobile—L'expansion formidable de l'automobile depuis vingt-cinq ans a modifié profondément les modes de voyager et a créé une façon nouvelle de "voir du pays". L'automobile a mis les voyages à la portée de toutes les classes et de toutes les bourses. A tous, elle en a inspiré le goût et le désir.

Le tourisme automobile est la forme la plus complète et la plus parfaite du tourisme. Moyennant de bonnes routes et des hôtelleries convenables, celui qui possède une automobile peut visiter la province ou le pays dans tous leurs recoins, se délasser de la façon la plus agréable tout en s'instruisant de la géographie, des beautés, des ressources naturelles, de l'architecture, des industries, de la langue, des mœurs et des habitudes. L'automobiliste n'est pas astreint à un parcours et à un horaire déterminés. Même sans but précis, le voyage est reposant et instructif. S'il en a les moyens et le loisir, les vacances de l'automobiliste consisteront en une ou plusieurs randonnées de durée variable et de préférence en dehors de son milieu immédiat.

La province ou l'état qui posséderont les routes et l'hôtellerie capteront leur part du commerce touristique. Si, au surplus, l'on peut offrir des attraits particuliers et si l'on a soin de bien faire connaître ces attraits, l'automobilisme devient une circulation canalisée, une industrie éminemment profitable pour tous les

been estimated as follows by the Federal Department of Commerce in a report entitled "The Tourist Trade, Canada, 1932":

Tourist travel by steamer.....	\$ 10,543,000	or 5%
Tourist travel by rail.....	42,067,000	" 20%
Tourist travel by automobile.....	159,838,000	" 75%
Total.....	\$ 212,448,000	or 100%

It must be noted that the Federal statistics do not take interprovincial tourist travel into account, and that, if they have considerable value as a basis of calculation, they cannot be used to establish the value of the tourist industry in each province.

Tourist travel by steamer—That category of tourism may be subdivided into three classes: over-seas tourist travel, that which comes from the United States, and that which reaches us from the other provinces.

The Government tourist organization can and must co-operate in the development of that category of tourist travel, but the latter has, until the present, been due mostly to private initiative. The navigation companies are more particularly interested in the promotion of travel by steamers. Next are the railway companies and the large hotels.

Tourist travel by rail—That form of tourist travel is also mostly due to private initiative. The railway companies, like the navigation companies, possess well and long established publicity bureaus with most powerful and effective means of action. The provincial organization must co-operate to the fullest possible extent with the railway and steamship companies, but its immediate object and principal role is the organization and development of the most important form of tourism: the automobile tourist travel.

The automobile tourist travel—The formidable expansion of the automobile during the last twenty-five years has very considerably modified the modes of travel and has created a new way of seeing the country. The automobile has put travelling within reach of all classes and of every pocket-book. It has inspired everybody with the taste and desire for travel.

Automobile tourist travel is the most complete and most perfect form of tourism. Providing there are good roads and suitable hotels, the owner of an automobile can visit the province or country all over, enjoy himself in the most agreeable manner while he acquires knowledge of the geography, the scenery, the natural resources, the architecture, the industries, the language, the habits and customs. The automobilist is not tied to any particular route or fixed schedule. Even if he has no definite and set destination, the trip will be restful and instructive. If he has the means and the time at his disposal, the motorist's holiday will consist of one or more tours of variable duration and preferably outside of his immediate surroundings.

The province or state that possesses the roads and the hotels will secure its share of the tourist trade. If, in addition, it can offer special attractions and if such attractions have been made known, motor travel becomes a well directed traffic, a most profitable business for all districts and for all classes of the popu-

districts et pour toutes les classes de la population. En fait, le tourisme automobile est considéré comme l'une des industries les plus formidables des temps modernes.

Qui bénéficie du tourisme?—Si on le considère collectivement, le touriste a besoin d'une immense armée de gens de tous métiers et de toutes professions, répartis sur tous les points du territoire, pour le loger, le nourrir, le distraire, lui procurer les choses essentielles et accessoires. Le touriste procure un travail et un revenu qui se ramifient à l'infini. Il sème littéralement l'argent sur son passage, si économe qu'il puisse être. Cet argent active la production, crée des marchés et atteint tous les domaines de la vie économique.

Il est difficile d'imaginer un commerce ou une industrie qui ne bénéficient pas directement ou indirectement du tourisme. Si nous pouvions suivre le dollar-touriste, nous lui verrions parcourir à peu près toutes les avenues du commerce, de l'industrie, de la production agricole. Il peut paraître oiseux de donner plus de détails à ce sujet, mais on oublie quelquefois que, dans une même agglomération, ce dollar visite tour à tour le fermier, l'épicier, le boucher, le marchand d'habits et de chaussures, le marchand d'appareils de sport, l'hôtel, le restaurant, la maison de pension, le marchand d'automobiles, le garage, le poste de distribution d'essence, l'atelier de réparation, le marchand de tabac, le salon de barbier, le libraire, le papetier, le marchand de souvenirs, le théâtre, le cinéma, la salle de concert, le marchand de vins et de liqueurs, etc. L'argent du touriste circule partout.

Notre clientèle touristique—Il n'y a rien qui empêche les touristes européens de venir visiter la province de Québec. Les compagnies de navigation et les compagnies de chemins de fer exploitent ce marché depuis longtemps. L'organisation provinciale a peu contribué jusqu'ici à développer ce marché, mais elle coopérera désormais avec les grandes compagnies de transport.

Toutefois, notre marché principal se trouve surtout aux Etats-Unis et dans les provinces voisines. Ce marché est formé de 23,000,000 de propriétaires d'automobiles, dont 22,000,000 aux Etats Unis et 1,000,000 au Canada. Ces 23,000,000 de propriétaires d'automobiles représentent pratiquement la population entière des deux pays. Nous pouvons en attirer chez nous un nombre plus ou moins grand chaque année, nombre qui dépend de certains facteurs dont les principaux sont les moyens pécuniers des automobilistes, la distance qu'ils auront à franchir pour venir nous visiter, les avantages particuliers que nous leur offrons et la connaissance plus ou moins parfaite qu'ils possèdent de ces avantages.

Principales catégories de touristes—Il y a autant de catégories de touristes qu'il y a de goûts, d'éducatons, d'habitudes et de moyens pécuniers.

Il y a l'amateur de chasse et de pêche, à qui notre province peut offrir de véritables paradis et qui, en retour, peut laisser à la province d'importants revenus. Il y a l'amateur d'histoire ou de géographie, ou le touriste très cultivé, pour qui notre province possède des attrait particuliers. Il y a le touriste aisé ou riche, qui séjourne dans les grands hôtels, visite les magasins dispendieux, et qui se fait de plus en plus rare.

Il y a enfin le touriste "moyen", qui constitue l'immense majorité de l'armée annuelle de nos visiteurs. Ce touriste est employé de bureau, de magasin ou d'usine. Il peut aussi être professionnel. Règle générale, ce touriste n'est pas riche. Le touriste moyen ne jette pas l'argent à pleine mains, mais il dépense raisonnable-



TROIS-RIVIÈRES-GRAND'MÈRE

Côte Cachée, Mont-Carmel

Pavage construit en 1933.

Pavement laid in 1933.

lation. In fact, the automobile travel is considered as one of the most extensive trades or industries of modern times.

Who benefits by the tourist travel?—Taken as a whole, the tourist industry requires an immense army of people of all trades and professions, distributed all over the territory, to supply the tourist with lodgings, with food, to amuse him, to supply the essentials and the accessories. The tourist provides work and revenue in an infinite number of ways. He literally scatters money wherever he goes, no matter how saving he may be. That money fosters production, creates markets, and reaches every domain of economic life.

It is difficult to imagine a commerce or an industry which does not benefit, directly or indirectly, by the tourist business. If we could follow the tourist's dollar, we could see it pass through practically every channel of commerce, industry and agricultural production. It may seem superfluous to go into further detail in this connection, but one is prone to forget that, in a given community, that dollar in turn visits the farmer, the grocer, the butcher, the dealer in clothes and shoes, the man who sells sporting goods, the hotel, the restaurant, the boarding-house, the automobile dealer, the garage, the filling station, the repair shop, the tobacconist, the barber's shop, the bookseller, the stationer, the souvenir shop, the theatre, the moving picture house, the concert hall, the wine and liquor store, etc. The tourist's money circulates everywhere.

Our tourist clientele—There is nothing to prevent the tourist from Europe from visiting the Province of Quebec. The steamship and railway companies have been cultivating that field for a long time. The provincial organization has, until now, done but little to develop that market, but it will in future co-operate with the large transportation companies.

Our principal market is however to be found specially in the United States and the neighboring provinces. That market consists of no less than 23,000,000 owners of automobiles, of which 22,000,000 reside in the United States and 1,000,000 in Canada. Those 23,000,000 owners of automobiles represent practically the entire population of those two countries. We can attract a large number of them every year, a number which will depend upon certain factors, the principal of which are the monetary resources of the automobile owners, the distance they will have to cover to visit us, the particular advantages we have to offer them, and the extent of the knowledge they possess of those advantages.

Principal categories of tourists—There are as many different categories of tourists as there are tastes, educations, habits and financial resources.

There is the amateur of fishing and hunting, who will find real paradises in this province and who may leave large sums of money here. There is the lover of history and geography, or the highly educated tourist, to whom our province offers very special attractions. There is the well-to-do or rich tourist, who stops in the larger hotels, visits the expensive stores, and who is becoming scarcer every year.

Finally, there is the "average" tourist, who constitutes the great majority of the army of our annual visitors. That tourist is an office man, a store or factory employee. He may also be a professional. As a general rule, that tourist is not wealthy. The average tourist does not spend his money indiscriminately, but

ment et laisse sur son passage, bon en mal an, des dizaines de millions de dollars. C'est un touriste qui ne nous coûte rien, qui n'entame aucune de nos ressources naturelles. C'est un touriste qui bénéficie de notre hospitalité et qui nous rembourse cette hospitalité avec profit. Toutes les organisations touristiques ou à peu près admettent que la masse de la clientèle touristique est aujourd'hui la clientèle moyenne, qu'il s'agisse de l'Amérique ou de l'Europe. L'amélioration de cette clientèle, au point de vue des ressources pécuniaires, coïncidera avec l'amélioration des conditions économiques.

LA PROVINCE DE QUÉBEC

Situation géographique—Située à l'extrémité est du continent, la province de Québec se trouve dans une position relativement défavorable par suite des grandes distances que doivent franchir les touristes qui désirent la visiter.

Limitrophe d'états qui ne sont pas très riches, l'état de New York excepté (la province de Québec ne touche qu'à la partie est de cet état), elle est séparée de son marché par d'autres provinces et par des états qui ne sont pas dépourvus d'attraits et auxquels leur proximité donne un avantage marqué.

Cette situation géographique produit un autre désavantage, apparent seulement, toutefois, qui fait porter au compte de l'Ontario et des Provinces Maritimes, dans la statistique fédérale, une partie du commerce touristique de Québec.

Enfin, la saison touristique de la province de Québec est relativement courte.

Situation actuelle de la province de Québec au point de vue du tourisme automobile—Comme nous ne possédons pas de statistiques véritables concernant le tourisme par chemins de fer et par bateaux dans la province de Québec, nous devons nous en tenir, pour l'instant, au tourisme automobile.

Voici un tableau basé sur les estimés annuels du ministère fédéral du commerce auquel nous avons ajouté, après l'avoir évalué nous-mêmes, le tourisme automobile qui nous arrive des Etats-Unis après être entré au Canada par une autre province, ainsi que le tourisme interprovincial proprement dit. Ces chiffres, tout approximatifs et même incomplets qu'ils soient, démontrent l'importance formidable prise par l'industrie du tourisme dans la province.

Années	Nombre d'automobiles étrangères entrées dans la province	Revenu
De 1915 à 1929.....	48,121.....	\$ 4,400,000
De 1920 à 1927.....	1,269,554.....	130,000,000
1928.....	504,013.....	51,500,000
1929.....	652,975.....	61,000,000
1930.....	711,632.....	60,000,000
1931.....	790,122.....	50,000,000
1932.....	736,166.....	40,000,000
1933.....	650,000.....	35,000,000
....		
18 ans	5,362,000	\$431,000,000

he distributes cash in fairly large amounts and leaves behind him, in bad as well as in good years, tens of millions of dollars. He is a tourist who does not cost us anything, who does not encroach upon our natural resources. He is a tourist who benefits by our hospitality and pays us for that hospitality in a profitable manner. All tourist organizations, or at least a large number of them, admit that the vast majority of the tourist clientele is made up of the average tourists, in America as well as in Europe. The improvement in that clientele, as far as financial resources are concerned, will coincide with the improvement in economic conditions in general.

THE PROVINCE OF QUEBEC

Geographical situation—Situated as it is at the eastern extremity of the continent, the Province of Quebec is in a relatively unfavourable position owing to the long distances the tourist has got to travel in order to get here.

Bordering upon states that, with the exception of the State of New York (and the Province of Quebec touches only the eastern portion of that state), are not over wealthy, the Province is separated from its markets by other provinces and states which are not deprived of attractive features and whose closer proximity gives them a marked advantage.

That geographical situation results in another disadvantage, only an apparent one, however, which causes part of the tourist trade of Quebec to be credited to Ontario and the Maritime Provinces in the Federal statistics.

Finally the tourist season is a relatively short one in the Province of Quebec.

Present situation of the Province of Quebec as regards automobile tourist travel—Since we do not possess any actual statistics concerning the tourist travel by rail or by steamer, in the Province of Quebec, we must for the present confine our remarks to the automobile tourist travel.

Following is a table based upon the annual estimates of the Federal Department of Commerce, to which we have added and valued ourselves the automobile tourist travel which comes to us from the United States after entering Canada through another province, as well as the interprovincial tourist travel proper. Those figures, all approximate and even incomplete as they may be, demonstrate the tremendous importance the tourist trade has assumed in this Province.

Years	Number of outside automobiles that entered the Province	Revenue
From 1915 to 1919.....	48,121.....	\$ 4,400,000
From 1920 to 1927.....	1,269,554.....	130,000,000
1928.....	504,013.....	51,500,000
1929.....	652,975.....	61,000,000
1930.....	711,632.....	60,000,000
1931.....	790,122.....	50,000,000
1932.....	736,166.....	40,000,000
1933.....	650,000.....	35,000,000
18 years	5,362,583	\$ 431,000,000

Comparaison entre Québec et les autres provinces—Au point de vue de l'importance de son commerce touristique, la province de Québec est la deuxième du Canada.

Si nous excluons des chiffres du gouvernement fédéral pour 1932 les automobiles américaines entrées au Canada pour un séjour de vingt-quatre heures ou moins (ce qui n'est pas du tourisme à proprement parler), nous obtenons le tableau suivant :

Automobiles entrées au Canada par
chacune des provinces suivantes pour
un séjour de 24 heures ou plus.

Ontario.....	553,202
Québec.....	213,345
Colombie-Anglaise.....	94,413
Provinces Maritimes.....	53,329
Manitoba.....	11,605
Alberta.....	3,855
Saskatchewan.....	4,638
Total.....	1,033,387

En plus du fait que l'Ontario reçoit un volume énorme de tourisme de courte durée à Windsor, à Bridgeburg, à Niagara Falls et ailleurs (tourisme peu rémunérateur pour l'ensemble de la province et qui enfle démesurément les chiffres au profit de notre voisine), les statistiques fédérales, même pour le grand tourisme, ne peuvent donner la situation exacte de chaque province. Cela est dû au fait qu'une forte proportion des touristes qui viennent chez nous sont portés soit au crédit de l'Ontario, soit au crédit des Provinces Maritimes.

Si l'on tenait compte de la destination des touristes, le tableau suivant se rapprocherait probablement plus de la vérité :

Ontario.....	475,000
Québec.....	400,000
Colombie-Anglaise.....	94,000
Provinces Maritimes.....	45,000
Manitoba.....	11,600
Alberta.....	3,800
Saskatchewan.....	4,600

Cette question des statistiques est difficile, mais le département s'efforce chaque année de compléter et de préciser les chiffres du tourisme pour la province de Québec. On verra plus loin que nous avons fait un comptage assez élaboré l'été dernier.

Attraits de la province de Québec—Ces attraits sont connus et n'exigent pas une longue énumération. Ce sont :

Ses beautés naturelles sans nombre, la splendeur et la variété des panoramas qu'elle offre à l'admiration du visiteur. Les Cantons de l'Est, les basses terres du Saint-Laurent et leurs monts solitaires, le bas du fleuve avec sa vue magnifique



TROIS-RIVIÈRES-GRAND'MÈRE

Mont-Carmel

Comparison between Quebec and the other provinces—From the point of view of the importance of its tourist trade, the Province of Quebec occupies the second place in Canada.

If we exclude from the figures of the Federal Government for 1932 the automobiles that entered Canada from the United States for a stay of twenty-four hours or less (which does not constitute real tourist trade), we have the following table.

Automobiles that entered by the following provinces for a stay of 24 hours or more.

Ontario.....	552,202
Quebec.....	313,345
British Columbia.....	94,413
Maritime Provinces.....	53,329
Manitoba.....	11,605
Alberta.....	3,855
Saskatchewan.....	4,638
Total.....	1,033,387

Besides the fact that Ontario receives an enormous amount of travel of short stay at Windsor, at Bridgeburg, at Niagara Falls and elsewhere (travel which is of very little profit for the Province at large and swells statistics in favor of our neighbor), the federal statistics, even as far as the real through traffic is concerned, cannot give the exact situation in each province. That is due to the fact that a large proportion of the tourists who visit us are credited to either the province of Ontario or the Maritime provinces.

If the destination of the tourists were taken into consideration, the following table would probably be closer to the actual truth.

Ontario.....	475,000
Quebec.....	400,000
British Columbia.....	94,000
Maritime Province.....	45,000
Manitoba.....	11,600
Alberta.....	3,800
Saskatchewan.....	4,600

That question of statistics is a difficult one, but the Department tries every year to complete and determine the tourist travel figures for the Province of Quebec. It will be seen later that we made a fairly elaborate count last summer.

Attractions of the Province of Quebec—Those attractions are known and do not require a long enumeration. They are:

The countless natural beauties, the splendor and variety of the landscapes it offers to the gaze of the tourist. The Eastern Townships, the lowlands of the St. Lawrence and its scattered hills, the Lower St. Lawrence District, with its ma-

des Laurentides et du fleuve Saint-Laurent, la péninsule de Gaspé, l'immense plateau laurentien et ses myriades de pics, de lacs et de rivières, tout présente de l'attrait, même au simple promeneur;

L'abondance du gibier et du poisson, source d'un tourisme futur très profitable.

Sa langue, ses mœurs, ses coutumes uniques en Amérique, l'architecture particulière de ses vieilles maisons;

Son ancienneté, son histoire, le charme de ses villes et de ses villages, les trésors historiques qu'elle conserve depuis plusieurs centaines d'années;

L'hospitalité caractéristique de sa population, sa cuisine, ses arts domestiques;

L'ambiance particulière qui la distingue des autres parties de l'Amérique du Nord.

Ces avantages ont contribué et contribueront de plus en plus à vaincre les désavantages de sa situation géographique.

Moyens de créer et de développer un commerce touristique—Ces moyens sont de deux sortes:

1. **Aménagement intérieur**, lequel a pour but d'abord de permettre ou de faciliter l'accès des différentes régions, d'améliorer les conditions d'accueil, ensuite de conserver et d'accroître les ressources touristiques de la province afin de retirer de l'ensemble de ce capital le plus fort bénéfice possible.

2. **Propagande extérieure**, ou création de la clientèle et mise en exploitation.

Ces deux moyens de créer et de développer un commerce touristique ne peuvent être utilisés l'un sans l'autre. Chacun présente des côtés essentiels et des côtés secondaires. Il va sans dire que les choses essentielles doivent recevoir la première attention.

Le département de la voirie, et d'une façon générale le gouvernement, ont fait énormément, dans les deux domaines, pour développer le tourisme.

AMÉNAGEMENT

Toute amélioration, tout aménagement exécutés à l'intérieur de la province, de quelque nature qu'ils soient, peuvent contribuer, soit directement, soit indirectement, au développement de l'industrie du tourisme.

D'autre part, peu d'améliorations sont du domaine exclusif du tourisme. A leur origine, toutes les améliorations ont pour but de procurer à la population, à l'exclusion des revenus futurs du tourisme, une plus grande somme de bien-être, de contentement et de bonheur.

Le tourisme s'est par la suite développé et, dans bien des cas, d'effet il est devenu cause. La voirie a par exemple créé le tourisme automobile, mais ce tourisme a à son tour influé sur la construction et l'amélioration des routes.

gnificent view of the Laurentians and the River, the Gaspé Peninsula, the huge Laurentian plateau and its thousands of peaks, lakes and rivers, everything offers an attraction even to the casual visitor;

The abundance of game and fish, source of a future most profitable tourist business.

Its language, its habits, its customs, that are unique in America; the particular architecture of its old houses;

Its old age, its history, the charm of its cities, towns and villages, the historic treasures which it has kept for several centuries;

The characteristic hospitality of its people, its cooking, its domestic arts;

The particular "atmosphere" which distinguishes it from the other parts of the North American Continent.

Those special advantages have overcome and will continue more and more to overcome the disadvantages of its geographical situation.

Means to create and develop a tourist trade—They are of two kinds.

1. **Interior equipment**, which has for its object to permit and facilitate the access to the various regions, next to preserve and increase the tourist resources of the Province, in order to draw from this combined capital the greatest possible revenue.

2. **Exterior propaganda**, or the creation of a clientele and the organization of the trade.

Those two means of creating and developing a tourist trade cannot be used separately. Both of them present essential and secondary aspects. It is understood of course that the essentials must receive first consideration and attention.

The Roads Department, and in a general way the Government, has accomplished a tremendous lot, in those two domains, to develop the tourist trade.

EQUIPMENT

Every possible improvement or equipment carried out inside the province, no matter what their nature may be, can contribute, either directly or indirectly, to the development of the tourist industry.

On the other hand, very few improvements relate exclusively to the tourist trade. At the outset, all improvements are intended to procure to the population, without any consideration for the future revenue to accrue from the tourist traffic, a greater sum of well-being, contentment and happiness.

Tourism developed later and, in many cases, it has changed from effect to cause. For example, good roads have created the automobile tourist travel, but in turn, that travel has influenced road construction and improvement.

L'organisation touristique provinciale ne doit pas nécessairement—dans la plupart des cas elle ne le peut pas—administrer les différents services reliés de près ou de loin au tourisme. Une telle organisation doit toutefois centraliser la propagande extérieure et coopérer à l'aménagement de plus en plus parfait de la province dans tous les domaines. Cette organisation doit de préférence être placée sous la juridiction du service le plus intimement lié au développement du tourisme. Ce service est le département de la voirie.

Principaux domaines de l'aménagement intérieur—

La voirie;

Les postes de distribution d'essence et d'huile;

Les garages et les ateliers de réparation;

La protection et la sécurité du touriste;

L'hôtellerie;

Les lieux de villégiature (les plages, les stations climatiques, thermales, etc.);

La chasse et la pêche;

La préservation des beautés naturelles;

La préservation du caractère particulier de la province;

Les arts domestiques.

Cette liste incomplète démontre que le domaine de l'aménagement intérieur est vaste, et qu'il relève tantôt de différents services du gouvernement, tantôt de l'initiative privée, tantôt des deux. Dans certains cas, l'aménagement possède un côté purement commercial hors de la juridiction directe du gouvernement.

Les deux domaines par excellence du développement du tourisme sont les routes et l'hôtellerie.

L'aménagement du réseau routier—On ne saurait trop répéter que l'aménagement du réseau routier est la condition première de l'établissement d'un commerce touristique moderne.

L'œuvre de la voirie, commencée en 1911 et poursuivie depuis sans relâche, pourrait s'inscrire en volumes tout comme elle peut se résumer en quelques mots.

Là où il n'y avait que boue et ornières en 1911, la province a construit un réseau de 16,000 milles de bons chemins, l'un des plus longs, des plus complets et des mieux entretenus du Canada.

Ce réseau dessert toutes les régions de la province, il les relie les unes aux autres, et il met en communication toutes les villes, tous les villages et toutes les paroisses. Il est relié à toutes les routes des Etats-Unis et des provinces-sœurs.

L'amélioration des routes a ouvert au tourisme tous les districts de la province sans exception. On ne peut citer un district qui soit dépourvu de bons chemins. Et l'on n'en peut guère citer qui ne soit redevable à la voirie en premier lieu du commerce touristique dont il est favorisé.

En plusieurs cas, c'est le département de la voirie qui a créé de toutes pièces l'industrie touristique d'une région. Exemple: la Gaspésie. Sans la voirie, la province serait encore entièrement isolée de ses voisins et son commerce touristique serait insignifiant.

The provincial tourist organization must not necessarily—in most cases it cannot—administer the various services which are closely or distantly related to tourism. Such an organization must, however, centralize the exterior or outside propaganda and co-operate to the more perfect equipment of the Province in every possible domain. That organization must preferably be placed under the jurisdiction of the service which is most closely allied to the development of the tourist trade. That service is the Roads Department.

Principal domains in the interior equipment—

- Roads;
- Gas and oil distribution stations;
- Garages and repair shops;
- Protection and security of the tourist;
- Hotels;
- Holiday resorts (beaches, climatic stations, thermal stations, etc.);
- Fishing and hunting;
- Preservation of natural beauties;
- Preservation of the particular characteristics of the Province;
- Domestic arts.

That incomplete list shows that the domain of interior equipment is a vast one, and that it depends either of the various government services, or of private initiative, or of both. In certain cases, the equipment has a purely commercial side which is beyond the direct jurisdiction of the Government.

The two outstanding domains in the development of the tourist trade are the roads and the hotels

The highway system—It cannot too often be repeated that a proper system of highways is the very first condition required for the building of a modern tourist industry.

The work of the roads Department, which was begun in 1911, and has since been carried on without interruption, could be described in several volumes just as it can be summed up in a few words

Where there was nothing but mud and ruts in 1911, the Province has constructed a network of 16,000 miles of good roads, one of the longest, most complete and best maintained systems in Canada.

That system serves every region in the Province, it connects them one with another, and it provides communication between all cities, towns, villages and parishes. It connects with all the highways in the United States and in the sister provinces.

The improvement of the roads system has opened up to the tourist every district in the Province without any exception. It is impossible to mention a district which is not provided with good roads. And there is practically none which does not owe it to the roads if it has profited from the tourist trade.

In several cases, it is the Roads Department which has completely created the tourist trade of a particular region. For example: the Gaspé Peninsula. Without good roads the Province would still be entirely isolated from its neighbors and its tourist trade would be a negligible quantity.

La voirie, créatrice du tourisme, subit à son tour l'influence de l'industrie qu'elle a fait naître. La circulation augmente et évolue. Comme conséquence, l'aménagement des routes doit évoluer.

Sous ce rapport, le département de la voirie n'a pas tardé à suivre, et même à précéder cette évolution naturelle. Après avoir pourvu la province de 16,000 milles de chemins parfaitement propres à l'automobile, il s'est mis à la tâche de moderniser les artères principales. Cette œuvre nouvelle, hérissée de difficultés de toutes sortes dues à la situation géographique et à l'ancienneté de la province, est déjà à moitié terminée. De toutes façons, l'histoire de la voirie est l'histoire du tourisme.

Postes de distribution d'essence, etc.—Là où surgissent les routes surgissent les postes de distribution d'essence, les garages et les ateliers de réparation. Cet aménagement suit naturellement l'amélioration de la voirie et relève de l'initiative privée.

L'hôtellerie—L'hôtellerie, autre condition essentielle du tourisme, relève elle aussi de l'initiative privée. Les hommes ayant de tous temps voyagé, l'hôtellerie a de tous temps existé. L'hôtellerie est centenaire et même millénaire, tandis que la voirie moderne et l'automobilisme ne datent que d'un quart de siècle.

L'automobilisme devait toutefois créer une perturbation complète de cette industrie accoutumée à se développer suivant d'anciens principes et à vivre souvent de routine.

L'hôtellerie d'autrefois comprenait deux catégories principales bien distinctes: **l'hôtellerie de la ville**, destinée aux voyageurs de toutes classes, à l'homme d'affaires ou au touriste, hôtellerie ouverte toute l'année, plus ou moins luxueuse suivant sa clientèle ordinaire, soumise aux lois de la concurrence, et par conséquent tenue d'offrir une accommodation au moins convenable; **l'hôtellerie de campagne**, destinée principalement aux courriers de la poste et aux voyageurs de commerce. Cette clientèle, forcée par sa nature à séjourner périodiquement aux mêmes endroits, devait le plus souvent se contenter de ce qu'on lui offrait. Numériquement insuffisante, elle ne pouvait créer la concurrence. D'où administration routinière et absence de tout souci d'amélioration. Bien qu'il y ait eu évolution et surtout amélioration depuis quelques années, il subsiste encore une différence assez marquée entre l'hôtellerie de la ville et l'hôtellerie de la campagne. Quelquefois il semble même y avoir antagonisme. Aucune des deux catégories d'hôtelleries n'a pu, dans son ensemble, s'adapter tout à fait aux conditions nouvelles.

Il y a quelques années, le tourisme se concentrait dans les villes, plus facilement accessibles et mieux connues que la campagne. Cette concentration, jointe à l'abondance de l'argent, créa une situation de faveur à l'hôtellerie des villes et particulièrement à l'hôtellerie de luxe. L'extension des routes dans toutes les régions de la province, opéra une décentralisation rapide du tourisme. Cette décentralisation, tout à l'avantage le mieux compris de la province, opéra toutefois, dans une certaine mesure, au détriment des villes. Bien que le nombre des touristes s'accrût, les grandes hôtelleries commencèrent à recevoir moins de

The roads Department, which brought the tourist trade into being, to-day feels the influence of the industry it originated. Traffic increases and changes. And as a consequence the highway system must be perfected.

In that connection, the Roads Department followed the lead, and even foretold that natural evolution. After having provided the Province with 16,000 miles of roads perfectly suited for automobile travel, it undertook to modernize the main highways. This new undertaking, which presents all kinds of difficulties, owing to the geographical situation and the old age of the Province, is already half completed. In every way, the history of roads is also that of tourism.

Gas filling stations, etc.—Wherever a road is constructed there will immediately rise filling stations, garages and repair shops. Such equipment is a natural result of the improvement of the highways system and is due to private initiative.

Hotel accommodation—The hotel accommodation, which is another essential condition to tourist travel, is also a matter of private initiative. Since man has always travelled, hotels have always existed. Hotels, in some form or another, date back to several hundreds and even over a thousand years, while modern highways and the automobile are only a quarter of a century old.

It was quite evident, specially on this continent, that the adoption of automobile travel was bound to cause a shake-up in that industry, which had developed along antiquated lines and had often stuck to ancient practices and out-of-date business methods.

The old time hotel accommodations consisted of two principal and very distinct categories: the city hotels, catering to travellers of all classes, to the business man or the tourist, hotels that remained open all year, of a more or less elaborate kind according to their regular clientele, submitted to the rules and laws of competition, and therefore obliged to provide accommodation which was at least proper and acceptable; the country hotels, principally intended for mail carriers and commercial travellers. Such a clientele, obliged by unavoidable circumstances to reside or stop at the same place at fixed periods, had in most cases to be satisfied with what was offered. Since the customers were relatively few, they did not create any competition. Hence, a business conducted in a purely haphazard manner with no thought or care for improvements. Although there has been quite an evolution and particularly great improvement during the last few years, there still exists a very considerable and marked difference between the city and the country hotels. There is even at times what appears to be real antagonism. Neither one or the other of the two categories of hotels appears to have, as a whole, adapted itself completely to newly existing conditions.

A few years ago, the tourist travel was centered mostly in the cities, which were of easier access and were better known than the rural districts. This concentration, added to an abundance of money, created a situation which was entirely to the advantage of the city hotels and particularly to the high class ones. The expansion of the roads system into every region of the Province caused a rapid decentralization of the tourist travel. Such a decentralization, while it acted to the general advantage of the Province, was, to some extent, detrimental to the cities. In spite of the fact that the number of visitors increased, the larger hotels began to suffer from a falling-off in the number of their customers. Eco-

clients. La dépression économique qui eut pour conséquence la régression du tourisme et qui, de plus, obligea les visiteurs à économiser et à choisir l'accommodation la moins dispendieuse, aggrava davantage la situation des hôtelleries de ville. Par contre, cette décentralisation du tourisme fit surgir dans les campagnes (et même dans les villes) un si grand nombre de nouvelles hôtelleries que les revenus individuels devinrent dans bien des cas insuffisants pour rembourser les frais d'établissement et d'opération. Au retour des conditions normales, l'équilibre se produira.

L'afflux du tourisme vers les campagnes, commencé en 1926, démontra la nécessité d'un réaménagement de l'hôtellerie de campagne. Ce réaménagement s'opéra de lui-même, mais dans le sens de la quantité plutôt que dans celui de la qualité. Les hôtelleries, les maisons de pension, les restaurants, les chalets, les lieux de campement, surgirent les uns à côté des autres, jusqu'à créer l'encombrement en certains endroits. Cette multiplication, peu facile à contrôler et bientôt suivie de la dépression financière, opéra au détriment de l'hôtellerie des villes et au propre détriment de l'hôtellerie de campagne elle-même.

Les plus aptes devant survivre, les hôtelleries qui s'adapteront le plus parfaitement au tourisme moderne finiront par capter les revenus et par opérer cet équilibre qui s'impose.

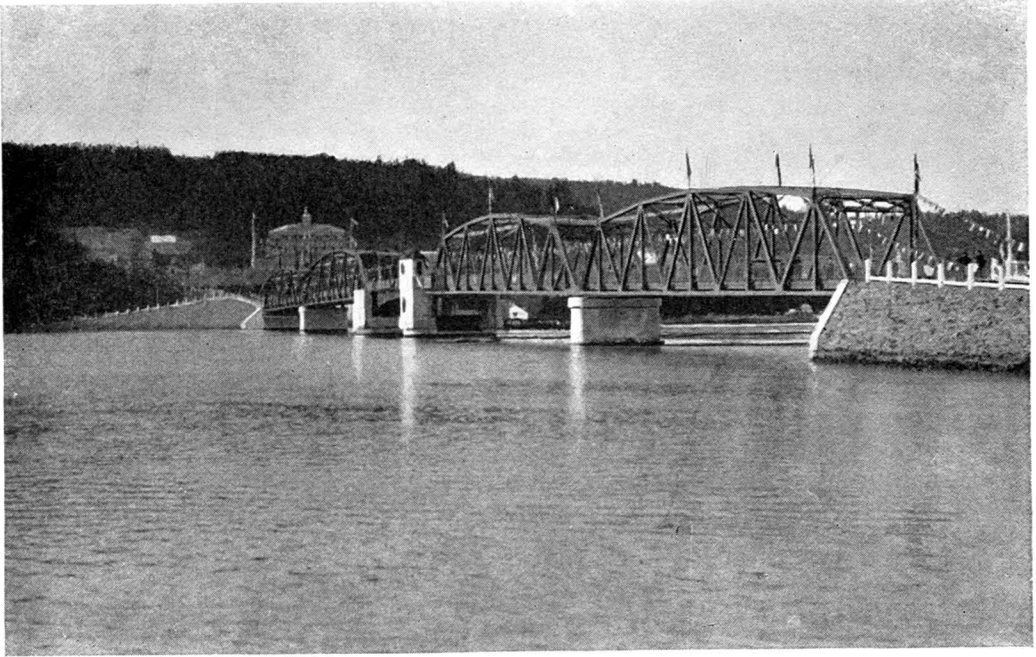
Cette adaption sera opérée si l'on connaît les facteurs qui la déterminent. Les hôteliers de campagne connaissent peu ces facteurs. Ils croient qu'ils ont encore affaire à l'ancienne clientèle. La nouvelle clientèle sera formée de touristes de toutes conditions, de toutes éducations, de goûts et de moyens variés, formés à l'indulgence par les voyages et leurs aléas, mais habitués au confort au moins élémentaire et prêt à tirer profit de toute concurrence.

C'est le département de la voirie qui s'intéressa le premier à cette question et qui inaugura, en 1927, un service d'amélioration des hôtelleries. Ce service, basé uniquement sur la coopération et la bonne volonté des propriétaires d'hôtels, fut créé dans le but d'améliorer le confort, l'hygiène et la cuisine des hôtelleries de campagne.

Le département conservera ce service deux ans. En 1929, pour des raisons d'administration, il fut confié au département du revenu, avec lequel nous n'avons cessé de collaborer.

C'est le département de la voirie qui fut l'instaurateur du mouvement d'amélioration des hôtelleries. C'est lui qui le premier, par l'entremise de conférencières et par la diffusion de publications spéciales ("L'hôtellerie moderne" et "La bonne cuisine canadienne") a remis en honneur la vraie cuisine canadienne, a fait accepter d'un grand nombre d'hôteliers les idées modernes concernant le confort et l'hygiène, a indiqué à tous la vraie nature de l'hôtellerie de campagne et les moyens de l'aménager.

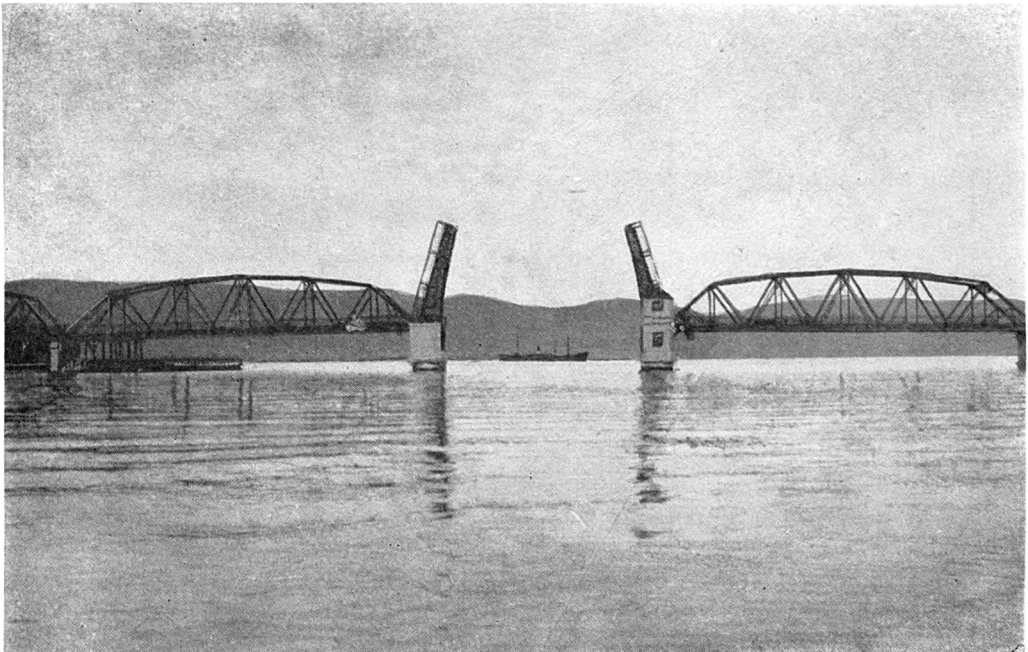
Le département du revenu a poursuivi l'œuvre du département de la voirie. Il y a eu, depuis 1927, une amélioration sensible de l'hôtellerie. Il y a plus à faire, mais il s'agit d'une œuvre d'éducation nécessairement longue. De plus, la situation économique actuelle n'est pas de nature à enhardir les propriétaires à dépenser sans prévoir un bénéfice assuré d'avance.



TOUR DE LA GASPÉSIE

Nouveau pont reliant le Bassin de Gaspé au village de Gaspé. Ce pont raccourcit la route de 13 milles.

New bridge connecting the village of Gaspé with Gaspé Bassin. The highway is shortened by 13 miles.



TOUR DE LA GASPÉSIE

Nouveau pont de Gaspé.

New bridge at Gaspé.

conomic depression, which brought about a regression in tourist travel and which, moreover, forced visitors to economize and select the less expensive accommodation, made the situation worse for the city hotels. On the other hand, that decentralization of the tourist travel brought about in rural district (and even in the cities) the establishment of such a large number of new hotels, that their individual revenue was, in many cases, not sufficient to meet the cost of establishment and operation. With the return of normal conditions, the situation is bound to become more stabilized.

The rush of tourists towards the rural districts, which started in 1926, demonstrated the necessity for a change in country hotel accommodation. Such a change was thought about automatically, but rather in quantity than in quality. Hotels, boarding-houses, restaurants, bungalows, camping grounds, sprang into existence alongside of one another, until in certain localities they crowded each other out. This multiplication, difficult to control and shortly followed by the financial crisis, became detrimental to the city hotels and also to the country hotels themselves.

Since it is a matter of the survival of the fittest, the hotels that adapt themselves best to the requirements of modern tourist travel will finally secure the available revenue and succeed in bringing about a most desirable stabilization.

They will so adapt themselves only if they understand the factors which govern new conditions. The country hotel keepers have but a small knowledge of those factors. They believe they are still dealing with the same class of customers as of old. The new clientele will be composed of tourists of all conditions, of various degrees of education, with a diversity of tastes and with unequal means at their disposal, willing to accept some of the inconveniences of travel, but still accustomed to at least elementary comfort and ready to take advantage of every form of competition.

The Roads Department was the first to take a particular interest in this essential question of hostelry, and, in 1927, it inaugurated a hotel improvement service. That service, founded solely upon the co-operation and the good will of the hotel owners, was created for the purpose of improving the comfort, the sanitary conditions and the cuisine of country hotels.

The Department maintained that service for two years. In 1929, for administrative reasons, it was entrusted to the Revenue Department, with which we have never ceased to collaborate.

It was the Roads Department that originated the movement for the improvement of hotels. It was the first, through the medium of lady lecturers and the distribution of special publications ("The Moderne Hostelry" and "La Bonne Cuisine Canadienne") to restore French-Canadian cooking to a place of honor, make a larger number of hotel owners adopt modern ideas regarding comfort and sanitation, point out and explain to all of them the true character and nature of the country hotel and how to best conduct and manage it.

The Revenue Department has carried on the work originated by the Roads Department. There has been, since 1927, a marked improvement in hotel accommodation. More remains to be accomplished, but it is a matter of education which necessarily requires considerable time. Moreover, the present economic situation is not such as to encourage hotel owners to assume expenditures without a fair assurance of future profit.

Chasse et pêche—La province de Québec est mieux pourvue de rivières et de lacs poissonneux que n'importe quelle autre province canadienne. Ses immenses forêts sont le refuge d'un gibier abondant. Sa faune constitue une richesse inépuisable si on l'exploite avec soin.

Cette exploitation relève du ministère de la colonisation, de la chasse et de la pêche, avec lequel nous avons coopéré par voie de propagande et de publicité.

Le département de la voirie attire dans la province une grande partie des sportsmen dont prend soin ensuite le service de la chasse et de la pêche. Notre département prend part depuis quelques années aux expositions sportives de Boston et de Philadelphie, les plus importantes du genre tenues aux Etats-Unis. Ses publications sont une réclame perpétuelle pour nos districts de chasse et de pêche. La construction des routes en facilite l'accès. Exemples: la route du Parc National des Laurentides, celle de St-Urbain à Grande-Baie, celle de la Gaspésie, celles de La Tuque, de St-Alexis-des-Monts, de St-Michel-des-Saints, de St-Côme, de St-Donat, de Mont-Laurier, de la Lièvre, de la Gatineau, etc.

Préservation des beautés naturelles; embellissement—Préservation des beautés naturelles et embellissement doivent être entendus dans un sens très large. Cette préservation consiste d'abord à conserver soigneusement tout ce qui, d'une façon ou d'une autre, est de nature à flatter la vue du touriste ou à l'impressionner; ne rien faire qui puisse cacher ou diminuer ces beautés; les augmenter par tous les moyens possibles.

Préserver les forêts de la destruction; empêcher la dénudation des montagnes, déboiser le long des routes afin que l'on puisse voir les montagnes, les lacs, les rivières, la mer, ou embrasser un panorama étendu; aménager des postes d'observation; planter des arbres, des arbustes ou des fleurs là où il n'y en a pas; maintenir les routes en état constant de propreté; peindre ou blanchir à la chaux les maisons et les dépendances; cultiver des jardins; réglementer la pose des affiches et des panneaux-réclames; toutes ces choses sont du domaine de la préservation des beautés naturelles et de l'embellissement.

Cet aménagement particulier relève de tous et de chacun des services du gouvernement, en même temps qu'il relève de tous les corps publics et de tous les particuliers qui en ont le souci. Le rôle de l'office du tourisme est d'éduquer, de créer l'émulation, d'inspirer ou d'appuyer toute législation propre à conserver et à augmenter les attraits de la province.

Ce domaine est vaste. Depuis la naissance du tourisme automobile il est dans tous les pays l'objet d'une attention constante. L'embellissement est une œuvre de longue haleine que nous pouvons accélérer, que nous avons accélérée, mais qui est souvent hors de portée de l'action directe.

Ici encore, le département de la voirie a fait travail de pionnier, tant par ce qu'il a exécuté et par la législation qu'il a inspirée que par les idées qu'il a semées dans le public depuis dix ans.

Voici une énumération succincte de l'œuvre du département dans ce domaine particulier:

Maintien des routes dans un état constant de propreté et de belle apparence;

Fishing and hunting—The Province of Quebec is better provided with rivers and lakes where fish abound than any of the other provinces in Canada. Its immense forests harbor a very large amount of game. Its fauna constitutes an unexhaustible source of riches if carefully exploited.

That exploitation is under the control of the Department of Colonization, Fishing and Hunting, with which we have co-operated by means of propaganda and publicity in other lands.

The Roads Department attracts to the Province of Quebec a large number of the sportsmen who are then taken care of by the Fish and Game branch. Our Department has taken an active part, during the past few years, in the sportsmen's exhibition of Boston and Philadelphia, the most important of their kind in the United States. Its publications are a continuous advertising for our fish and game districts. The construction of good roads render those districts easy of access. For example: the road through the National Park, the road from St. Urbain to Grande Baie, that of the Gaspé Peninsula, those of La Tuque, of St. Alexis des Monts, of St. Michel des Saints, of St. Côme, of St. Donat, of Mont Laurier, of the Lièvre, the Gatineau, etc.

Preservation of natural beauty; embellishment—Preservation of natural beauty and embellishment must be understood in a very broad sense. That preservation consists first in carefully saving and maintaining everything that can in any way flatter the gaze of the tourist and impress him; doing nothing that might hide or diminish that beauty; adding to them in every possible manner.

To protect the forest against destruction; to prevent the stripping of the mountains; to remove superfluous trees along the roads so that the mountains, the lakes, the rivers and the sea can be seen to better advantage, or to enable the tourist to view a more extensive and more impressive panorama; to provide observation stations or lookouts; to plant trees, shrubs and flowers where there are none; to maintain the roads in a constant state of cleanliness; to paint or white-wash houses and outbuildings; to regulate the erection of billboards and posters; all those things belong to the work of preservation of natural beauty and of embellishment.

That particular domain belongs to each and all of the Government services, as well as it rests with all public bodies and all individuals who are interested in it. The rôle of the tourist organization is to educate, to create competition, to inspire or support any form of legislation which will tend to preserve or add to the natural charms and attractions of the Province.

This domain is a very vast one. Since the birth of the automobile travel it has been the object of constant attention in every country. Embellishment is of relatively slow process and requires considerable time. We can hasten it somewhat, we have hastened it, but it is often entirely beyond direct action.

Here again the Roads Department has blazed the trail, by what it accomplished as well as by the legislation it has inspired and by the ideas it has instilled into the minds of the people for the last ten years.

Following is a brief enumeration of the work of the Department along those particular lines:

Maintenance of the roads in a constant state of cleanliness and good appearance;

Blanchissage des poteaux de téléphonie et de télégraphe. Ce blanchissage, en même temps qu'il augmente la sécurité des routes, fait d'une laideur un objet qui ne blesse pas trop l'œil;

Distribution de chaux destinée au blanchissage des maisons, des dépendances et des clôtures en bordure des grandes routes (4,000,000 de livres en deux ans);

Encouragement aux concours d'embellissement (culture des jardins, etc.);

Plantation d'arbres d'ornement (245,000 depuis 1922);

Préservation des arbres en bordure des grandes routes;

Législation particulière à cet effet;

Entretien et émondage des arbres;

Suppression de tous les panneaux-réclames, affiches et enseignes dans l'emprise des routes;

Réglementation des affiches et panneaux-réclames en bordure des routes (voir la loi 23, George V, chapitre 38, reproduite dans ce rapport;

Suppression des annonces de liqueurs alcooliques en vue des routes;

Installation de panneaux géographiques en bordure des grandes routes, attirant l'attention sur les points saillants du paysage;

Campagne d'éducation dans les journaux et les revues.

Cette œuvre du département de la voirie est déjà remarquable. Elle n'est pas terminée, mais ce qui en est accompli égale et même dépasse ce qui a été fait de semblable ailleurs. Le blanchissage des maisons à la chaux a particulièrement attiré l'attention des provinces voisines.

Préservation du caractère particulier de la province—Le caractère historique et français de la province de Québec constitue l'une des parties principales de notre capital touristique. L'ambiance particulière qu'il crée enchante le visiteur. C'est cette ambiance qui, avec nos beautés naturelles sans nombre, constitue la note dominante de notre propagande à l'étranger.

Diverses choses contribuent à composer cette ambiance particulière à notre province: son ancienneté, le rôle dominant qu'elle a joué dans l'histoire et la civilisation de l'Amérique du Nord, le prestige de ses découvreurs, de ses colonisateurs et de ses missionnaires, les monuments, les souvenirs et les vestiges du passé qu'elle offre à l'attention du visiteur, le cachet de ses vieilles maisons, ses longues files d'habitations bâties en bordure des routes, ses villages groupés autour de l'église paroissiale, l'église elle-même et son clocher, la disposition de ses champs, la langue, la religion, les habitudes de la majorité de ses habitants, ses arts domestiques, enfin tout ce qui différencie la province de Québec des provinces et des états voisins.

Il faut conserver précieusement notre entité, mais cette conservation ne doit



TOUR DE LA GASPÉSIE
Grande-Vallée



ROUTE 15 — PARC DES LAURENTIDES

Paysage aperçu de la route.

Scene along the highway.

Whitewashing of telephone and telegraph poles. That whitewashing, while it adds to the security of the roads, turns a thing of ugliness into a thing that does not offend the sight too much:

Distribution of lime for the whitewashing of houses, outbuildings and fences along the main highways (4,000,000 pounds in two years);

Encouragement to the embellishment contests (gardening, etc.);

Planting of ornamental trees (245,000 since 1922);

Preservation of trees along the highways;

Special legislation for that purpose;

Maintenance and pruning of trees;

Suppression of all advertising posters, billboards and signs within the highway right of way;

Regulation of advertising posters and billboards along the highways (see the Act 23, George V, Chapter 38, reproduced in this report);

Suppression of liquor advertisements within sight of the roads;

Providing of geographic indications along the main highways, drawing attention to the outstanding features in the landscape;

Propaganda in newspapers and magazines in order to educate the public;

That work of the Department is already remarkable. It is not completed, but what has been accomplished is equal and even surpasses anything similar carried out elsewhere. The whitewashing of houses with lime has particularly attracted the attention of neighboring provinces.

Preservation of the particular character of the Province—The historic and French character of the Province of Quebec constitutes one of the principal assets of our tourist capital. The particular atmosphere it creates delights the visitor. It is that atmosphere, along with our numberless natural beauties, which constitutes the dominant note in our publicity.

Several things go to make up that "atmosphere" so particular to our Province: its old age, the dominant and outstanding part it has taken in the history and civilization of North America, the prestige of its discoverers, of its colonizers and of its missionaries, the monuments, the souvenirs and vestiges of the past which it offers to the visitor's attention, the "cachet" of its old houses, its long rows of houses built along the roads, its villages grouped around the parish church, the churches themselves and their spires, the disposition of its fields, its language, its religion, the customs and habits of the majority of its people, its domestic arts, finally everything that differentiates the Province of Quebec from the neighboring provinces and states.

We must preciousy preserve our entity, but this preservation must not be

pas et ne peut pas être considérée simplement en fonction du tourisme. C'est une œuvre de survie nationale qui relève de tous et de chacun. Quant à l'office du tourisme, son rôle consiste essentiellement à exploiter, ce qui ne l'empêche aucunement d'exercer une influence de premier plan sur cette œuvre de conservation.

Monuments et souvenirs historiques—La conservation des souvenirs et monuments historiques relève de la Commission des Monuments Historiques de la province de Québec. La Commission fédérale des parcs nationaux s'occupe également de conserver les vieux forts, d'indiquer par des monuments appropriés le site des principales batailles, etc. Ces deux commissions ont accompli beaucoup de bon travail depuis quelques années.

Le ministère de la voirie coopère activement à leur œuvre. C'est lui qui par exemple entretient les plaques de bronze installées à divers points de la province par la commission de Québec. Nos publications constituent, dans leur ensemble, le meilleur catalogue de nos richesses historiques.

Conservation de notre caractère français—Ici encore et à plus forte raison, il serait oiseux de chercher à démontrer que ce domaine ne relève pas principalement de l'organisation touristique et qu'il existe bien d'autres motifs plus profonds de conservation.

Le rôle de l'office du tourisme est d'exploiter d'abord, ensuite de corriger, dans toute la mesure de ses attributions, les idées fausses que peut faire naître cette exploitation, et enfin d'accentuer si possible, dans un but de gain, cette caractéristique de notre province.

C'est une œuvre importante, commencée et en bonne voie, mais qui nécessite le concours de tous. Au point de vue du tourisme, cette œuvre relève de l'intérêt commercial le mieux compris, non seulement pour la population de langue française, mais pour nos concitoyens anglais eux-mêmes.

Notre propagande touristique fait grand état du caractère particulier de la province. C'est le souci de développer l'industrie touristique qui a éveillé l'opinion publique à l'urgence de cette conservation et qui en a fait une question d'actualité. Le département de la voirie a commencé cette campagne et y a joué un rôle de première importance.

Dans le but d'engager les touristes à venir visiter notre province, le département a fait ressortir son caractère français, a conservé et popularisé sa nomenclature française (il y aurait maints exemples à citer et beaucoup de choses à dire à ce sujet), a inauguré la nomenclature française pour les hôtelleries a poursuivi une campagne incessante, par voie d'annonces dans les journaux, d'articles et d'entrevues, afin de convaincre la population qu'il importait de demeurer français.

Les arts domestiques—Il existe à Québec une "Ecole des arts domestiques", laquelle est une subdivision du "Service de l'économie domestique". Cette école et ce service relèvent du ministre de l'agriculture.

considered merely in relation to the tourist industry. It is a function of national survival. As regards the tourist organization, its principal role is to exploit the peculiar character of the Province, which does not prevent it in the least from using a direct influence to help along the work of conservation.

Monuments and historic souvenirs—The conservation of the souvenirs and historic monuments concerns the Commission of Historic Monuments of the Province of Quebec. The Federal Commission of National Parks also takes charge of the preservation of old forts, and indicates by appropriate monuments the site of the principal battles, etc. Those two commissions have accomplished very good work during the last few years.

The Roads Department co-operates most actively in the work they carry out. It is our Department, for example, which maintains the bronze plaques erected at various points in the Province by the Quebec commission. Our publications constitute, as a whole, the best catalogue of our historic riches.

Conservation of our French character—Here, once more, and with even greater reason, it would be quite superfluous to attempt to demonstrate that this is a matter which is not principally or essentially connected with any tourist organization, and that there are many more serious and stronger motives for conservation.

The rôle of the tourist organization consists first in taking advantage of the situation, and then in correcting, within its limitations and powers, the wrong ideas that the exploitation of the French character may have created and finally to accentuate if possible, with a view to financial profit, that exclusive characteristic of our Province.

It is an important undertaking, which has been begun and is now under way, but which requires general co-operation. From a business point of view, such preservation is in the best interests of every citizen, not only of our French speaking population, but of our English speaking fellow-citizens themselves.

Our tourist propaganda has strongly stressed the particular character of the Province. Public opinion has been roused to the urgency of the conservation of that character through the eagerness to develop the tourist trade, and it has therefore become a matter of present day concern. The Roads Department originated this campaign and has played a leading part in it.

In order to induce the tourists to visit our Province, the Department has stressed its French character, has preserved and popularized its French nomenclature (many examples could be mentioned and a great deal might be said in that connection), has inaugurated a campaign for French names for hotels, has conducted a campaign, by means of advertisements in newspapers, articles and interviews, to convince the population of the importance of remaining French.

Handicrafts—There exists in the city of Quebec a "School of Domestic Arts" which is a subdivision of the "Domestic Economy Service". That school and service are under the control of the Minister of Agriculture.

L'Ecole des arts domestiques a pour premier but d'enseigner au cultivateur la fabrication des tissus, la confection des habits, des tapis et autres choses nécessaires à son habillement et à celui de ses enfants, ainsi qu'à l'ameublement et à l'ornementation de sa demeure. C'est de l'économie domestique.

Les arts domestiques peuvent toutefois trouver dans le tourisme un marché rémunérateur. L'Ecole des arts domestiques travaille depuis plusieurs années à perfectionner les méthodes de fabrication et à améliorer la qualité et l'apparence des produits tout en préservant soigneusement les arts paysans de toute déviation vers "l'art moderne". Le perfectionnement de cette industrie relève de la technique et son exploitation est du domaine du commerce. L'Ecole des arts domestiques et l'office du tourisme doivent coopérer, ce qui a été fait jusqu'ici dans la mesure qu'a permise le développement actuel de cette industrie particulière. La propagande de l'office du tourisme doit donner de l'importance aux produits domestiques, à condition naturellement que ceux-ci soit d'une qualité suffisante pour faire l'objet d'une réclame de quelque envergure.

PROPAGANDE EXTÉRIEURE

Au point de vue d'un commerce touristique moderne, la propagande extérieure vient comme importance après les routes et les hôtels. C'est ici que l'Office du tourisme trouve son vrai rôle.

Il n'est pas nécessaire d'attendre que tout soit parfait à l'intérieur pour commencer la propagande. Si la province avait attendu pour s'annoncer que tout fût aménagé à la perfection chez elle, elle aurait perdu des revenus presque incalculables. Dans bien des cas, la propagande extérieure doit précéder l'aménagement. C'est la venue du touriste qui éveille l'attention sur ce qui nous manque et sur ce que nous devons faire pour développer davantage cette industrie. Si la province ne recevait pas chaque année quelques millions de visiteurs, il est certain que l'on connaîtrait moins l'importance de l'aménagement touristique et que cette question serait, en certains cas, demeurée à l'arrière plan de la préoccupation publique. L'hôtellerie serait demeurée ce qu'elle était et nos routes auraient gardé beaucoup de leurs anciennes défectuosité; peut-être connaîtrions-nous moins la nécessité de l'embellissement et peut-être aussi donnerions-nous moins d'attention à la préservation du caractère particulier de notre province.

C'est l'Office provincial du tourisme qui a été à l'étranger le principal agent de diffusion du nom et des attraits de notre province.

Modes de publicité—Le domaine de la publicité est infiniment varié et complexe. La publicité est à la fois un art et une science dont le rendement dépend surtout de l'importance des budgets que l'on peut y consacrer.

Les Rapports Officiels du département ont donné depuis 1926 des renseignements de plus en plus détaillés au sujet de la propagande faite à l'étranger en faveur du tourisme dans la province.

Né en 1915, le tourisme automobile a pris de l'importance surtout à partir de 1922. En 1926, il était déjà devenu une industrie importante. C'est de cette



Bureau de renseignements du département à Montréal.

Information Bureau operated by the Department at Montreal.



Bureau de renseignements du département à Montréal.

Information Bureau operated by the Department at Montreal.

The first object of the School of Domestic Arts is to teach the farmer how to make cloth and other materials, manufacture clothing, carpets and other objects required to clothe himself and his children, and for the furnishing and beautifying of his home. It is domestic economy.

Handicrafts can find in the tourist trade a market which may become very profitable. The School of Domestic Arts has been tending, for a number of years, to perfect the various methods of manufacture and to improve the quality and appearance of all kinds of products and has tried especially to keep rural handicrafts away from the "art moderne". The improvement in that industry is a matter of technique and its exploitation is purely a commercial undertaking. The School of Domestic Arts and the tourist organization must co-operate, and this has been accomplished as far as the present development of that particular industry has allowed. The tourist organization must give home products a certain importance in its propaganda, providing, of course, that those products are of such a quality that they warrant publicity.

OUTSIDE PROPAGANDA

As regards a modern tourist industry, outside propaganda is second in importance to improvement in the roads system and hotel accommodations. It is here that the Tourist Bureau plays its real and true part.

It is by no means necessary to wait until everything is perfect at home to inaugurate a publicity campaign. Had the Province waited to advertise itself until it was perfectly equipped in all respects, it would have lost untold revenue. In many cases, outside publicity should precede home organization. It is the arrival of the tourist which draws our attention to what is lacking and to what should be done to further develop that industry. It is quite evident that, if the Province did not receive millions of visitors every year, we would not as fully realize the importance of tourist organization and the matter would have not attracted, in many cases, the proper amount of public attention. Hotel accommodations would have remained what they were, our roads would possibly have remained in their former defective condition; we would perhaps not have realized the necessity of embellishment and we would also possibly attach less importance to the preservation of the peculiar characteristics of our Province.

It is the Provincial Tourist Bureau which has especially acted as outside publicity agent for the name and the many attractions of the Province of Quebec.

Means of publicity—Publicity occupies an infinitely varied and complex field. Publicity is at one and the same time an art and a science which depend for their efficacy and results to a very large extent upon the financial means at its disposal.

The Official Reports of the Department have given, since 1926, ever more and more details regarding outside publicity to increase tourist trade in this Province.

Originating in 1915, automobile tourist travel began to assume a certain importance particularly about 1922. By 1926 it had already become an important

année que date la création du Bureau provincial du tourisme, la publication de la première carte routière officielle de la province, ainsi que la publication de deux guides à l'usage de l'automobiliste.

Voici ce que disait le rapport de 1926 au sujet de l'organisation d'un service de publicité.

“Le ministère de la voirie, après mûre considération, a décidé de travailler systématiquement à développer le tourisme comme source additionnelle de revenus pour la province. Nous avons créé un service spécial qui s'occupera d'annoncer la province, d'y amener les touristes en plus grand nombre, et qui verra à faire améliorer et augmenter les moyens d'accommodation dont nous disposons. L'organisation du tourisme est une chose complexe qui exige beaucoup d'étude et beaucoup de travail. Ce n'est pas la tâche d'un jour ni même d'une année. Nous avons des projets que nous voulons mettre à exécution dès cet hiver et pour lesquels une grande partie du travail préliminaire est déjà fait.”

Ce programme de publicité et d'aménagement a été suivi à la lettre. D'année en année, malgré des budgets restreints, la province a reçu une publicité qui a fait progresser le tourisme, même au milieu d'une crise sans précédent.

Comme le disait le rapport de 1926, l'organisation du tourisme est un problème difficile. On ne pénètre pas du jour au lendemain une population de 120,000,000 d'habitants. Il reste certainement beaucoup à faire, mais le travail est en excellente voie.

On trouvera plus bas un court résumé du travail de propagande exécuté par le département de la voirie.

ORGANISATION DU TOURISME

Les notes précédentes démontrent que l'organisation du tourisme existe dans la province depuis un certain nombre d'années, et que les questions d'aménagement ne sont pas choses nouvelles. Toutefois cette organisation touristique manquait quelque peu de cohésion. Il fallait centraliser davantage la documentation et établir une coopération plus étroite entre les divers services et commissions du gouvernement dont les attributions ont quelque chose à faire avec le tourisme, ainsi que d'établir la coopération entre ces services et commissions et les organisations privées qui constituent les forces vives du tourisme. Autrement dit, il s'agissait d'établir la coopération par exemple entre le ministère de la voirie, le ministère de la chasse et de la pêche, le service des hôtelleries, le service des arts domestiques, les associations d'hôtelleries, etc. Il s'agissait également d'organiser la province en syndicats régionaux, dont les attributions seraient de faire pour leur district ou pour leur région ce que l'organisation centrale devait être tenue de faire pour toute la province, c'est-à-dire aménager leur district et le faire connaître.

Le gouvernement a reçu diverses suggestions au sujet de l'organisation du tourisme. Quelques-unes de ces suggestions réclamaient la création d'une Commission du tourisme. Après une étude approfondie de toutes ces suggestions, le gouvernement a décidé qu'il suffisait de compléter et de perfectionner l'organisation existante, et de lui donner un statut légal.

industry. It was in that year that the Provincial Tourist Bureau was created, and that the first official road map was published as well as two guides for the use of the automobilists.

This is what the 1926 Report said about the organization of a publicity bureau:

"The Department of Roads, after careful consideration, has decided to work systematically towards the development of the tourist trade as an additional source of revenue for the Province. We have created a special service which will undertake to advertise the Province, to attract tourists in larger numbers, and which will see to it that the accommodation we possess is increased and improved. The organization of the tourist trade is a complex matter which requires a great deal of study and considerable work. It is not a one-day or even a one-year undertaking. We have projects we wish to put into effect during the present winter and for which a great amount of preliminary work has already been accomplished."

That publicity and organization programme has strictly been adhered to. From year to year, in spite of restricted budgets, the Province was given a publicity which caused an increase in the tourist trade, even during an unprecedented crisis.

As was stated in the 1926 Report, the organization of the tourist trade is a difficult problem. It is impossible to reach a population of 120,000,000 all at once. A great deal remains to be accomplished, but the work is well under way.

Further will be found a short résumé of the work of publicity carried out by the Roads Department.

ORGANIZATION OF TOURISM

The preceding remarks demonstrate that the organization of the tourist trade in the Province has existed for a number of years, and that questions of equipment are not anything new. The tourist organization, however, was somewhat lacking in cohesion. It was necessary to better centralize all documentation and establish a closer co-operation between the various government departments and commissions which have any connection at all with the tourist business, and to establish co-operation between those departments and commissions and the private organizations which constitute the live organisms of the trade. In other words, it was a matter of establishing co-operation, for example, between the Roads Department, the Department of Game and Fisheries, the Hostelry Service, the Domestic Arts Service, the Hotelkeepers Associations, etc. It was also a matter of organizing the Province into regional tourist commissions or bureaus, whose duty it would be to do for their district or for their region what the central organization was expected to do for the Province as a whole, that is, equip their districts and make them better known.

The Government received numerous suggestions in connection with the organization of the tourist industry. Some of those suggestions advocated the creation of a Tourist Commission. After a careful study of all those suggestions, the Government reached the conclusion that it would be sufficient to perfect the already existing organization, and give it a legal status.

Cette organisation nouvelle se compose d'un Conseil du tourisme, d'un Office provincial du tourisme et de divers syndicats d'initiatives formés ou en voie de formation.

Cette organisation, bien appropriée aux conditions dans lesquelles doit se développer notre industrie touristique, a été établie par une loi sanctionnée par le Lieutenant-gouverneur le 29 mars 1933. Cette loi est reproduite ci-après.

LOI CONCERNANT LE TOURISME

23 George V, Chapitre 36

(Sanctionnée le 29 mars 1933)

SA MAJESTÉ, de l'avis et du consentement du Conseil législatif et de l'Assemblée législative de Québec, décrète ce qui suit.

1. Dans la présente loi.

1o Le mot "ministre" désigne le ministre de la voirie;

2o Les mots "conseil du tourisme" désignent le conseil visé par l'article 3 de la présente loi;

3o Les mots "syndicat d'initiatives" désignent une corporation constituée dans le but de développer le tourisme dans une région, un district ou une localité de la province et reconnue comme telle par le ministre de la voirie.

2. Le ministre est chargé de la documentation, de la propagande et de la publicité touristiques relevant du gouvernement de la province, et il peut à cette fin établir dans son département un office du tourisme.

3. Il est loisible au ministre d'établir un conseil du tourisme appelé "Conseil du tourisme de la province de Québec" et composé de personnes qu'il choisit parmi les officiers de divers ministères ou commissions du gouvernement de la province. Les officiers ainsi choisis sont les représentants, dans ce conseil du tourisme, des ministères ou des commissions dont il font partie.

Les membres du conseil du tourisme ne reçoivent aucune indemnité à raison de cette fonction; mais ils ont droit à leurs frais de déplacement.

4. Les devoirs de ce conseil du tourisme sont :

a. D'unir et de coordonner les connaissances et le travail de chaque ministère ou de chaque commission du gouvernement de la province qui peut contribuer à ou aider au développement du tourisme dans la province;

b. De consulter les sociétés, commissions, associations, clubs d'automobile et les corps publics ou privés, pour obtenir d'eux toutes suggestions ou recommandations qui, de l'avis de ces sociétés, commissions, associations, clubs d'automobile, corps publics ou privés, peuvent être de nature à contribuer au progrès du tourisme dans la province,

That new organization consists of a Provincial Tourist Council, a Provincial Tourist Bureau and various regional bureaus which are now being formed.

That organization, which suitably meets conditions under which our tourist industry has got to develop, was established by an act sanctioned by the Lieutenant-Governor on March 29, 1933. That act reads as follows:

AN ACT RESPECTING THE TOURIST TRAFFIC

23 George V, Chapter 36

(Assented to, the 29th. of March 1933)

HIS MAJESTY, with the advice and consent of the Legislative Council and of the Legislative Assembly of Quebec, enacts as follows:

1. In this act:

1o The word "Minister" designates the Minister of Roads;

2o The words "Tourist Traffic Council" designate the council contemplated by section 3 of this act;

3o The words "initiator syndicate" designate a corporation constituted with the object of developing the tourist traffic in a region, a district or a locality of the Province, and recognized as such by the Minister of Roads;

2. The Minister shall be charged with the touristic documentation, propaganda and publicity within the purview of the Government of the Province, and he may for such purposes establish in his Department a tourist traffic bureau;

3. The Minister may establish a tourist traffic council called "Tourist Traffic Council of the Province of Quebec", consisting of the persons chosen by him from among the officers of the various Departments' or Commissions of the Government of the Province. The officers so chosen shall be representatives, in such Tourist Traffic Council, of the Department or Commission of which they are members.

The members of the Tourist Traffic Council shall receive no remuneration for their services, but they shall be entitled to their travelling expenses.

4. The duties of such Tourist Traffic Council shall be:

a. To unite and co-ordinate the information and work of each Department or of each Commission of the Government of the Province which may assist or aid in the development of the tourist traffic in the Province;

b. To consult the societies, commissions, associations, automobile clubs, and public or private bodies, to obtain from them any suggestions or recommendations which, in the opinion of such societies, commissions, associations, automobile clubs, or public or private bodies, may be of a nature to contribute to the progress of the tourist traffic in the Province,

c. De faire rapport au ministre de toutes les suggestions ou recommandations ainsi obtenues;

d. De tenir, à l'endroit de son siège social, au moins douze séances par années;

e. De convoquer et de tenir une séance spéciale lorsque le ministre l'invite à le faire.

5. Le siège social du conseil du tourisme est fixé en l'Hôtel du gouvernement, dans la cité de Québec.

6. Le conseil du tourisme peut, s'il y est autorisé par le ministre, siéger dans tout endroit de la province.

7. Le conseil du tourisme peut faire, pour sa régie interne, les règlements qu'il juge nécessaires et ces règlements sont en vigueur après leur approbation par le ministre.

8. Toutes les décisions du conseil du tourisme sont sujettes à l'approbation du ministre.

9. Tout syndicat d'initiatives, en plus des pouvoirs qui lui sont conférés par la loi en vertu de laquelle il a été constitué en corporation, peut, dans le but de contribuer ou d'aider au développement du tourisme dans la province:

a. Provoquer, orienter et coordonner les efforts de toutes autres organisations s'occupant du tourisme;

b. Faire connaître, au moyen de propagande et de publicité, les sites, les monuments, l'histoire, les lieux de chasse et de pêche et les endroits de villégiature d'une région, d'un district ou d'une localité;

c. Travailler à améliorer les moyens d'accès, de transport, de réception et d'accommodation des visiteurs;

d. Encourager le développement de l'industrie hôtelière et des arts domestiques;

e. Opérer un bureau de renseignements gratuits concernant le tourisme;

f. Favoriser la formation d'un corps de guides historiques;

g. Servir d'agent de liaison entre les administrations publiques, les compagnies de transport, les associations hôtelières, les chambres de commerce et d'une façon générale les groupements touristiques;

h. Editer et distribuer des cartes, brochures descriptives, guides, albums et autres publications propres à développer le tourisme.

10. Tout syndicat d'initiatives doit faire approuver par le ministre le programme qu'il entend exécuter et doit se conformer aux règlements que celui-ci édicte.

-
- c. To report to the Minister all suggestions or recommendations so obtained;
 - d. To hold at least twelve sittings per year, at the place of its head office;
 - e. To convene and hold a special sitting whenever the Minister asks it to do so.
5. The head office of the Tourist Traffic Council shall be in the Parliament Buildings, in the city of Quebec.
6. The Tourist Traffic Council may, for its internal government, make the by-laws which it may deem necessary, and such by-laws shall come into force after their approval by the Minister.
7. The Tourist Traffic Council may, if authorized therefor by the Minister, sit at any place in the Province.
8. Every decision of the Tourist Traffic Council shall be subject to the approval of the Minister.
9. Every initiatory syndicate, in addition to the powers conferred by the act under which it was incorporated, may, for the purpose of assisting or aiding in the development of tourist traffic in the province:
- a. Stimulate, guide and co-ordinate the efforts of any other organization dealing with the tourist traffic;
 - b. Make known, by means of propaganda and publicity, the sites, the monuments, the history, the hunting and fishing places and the summer resorts of any region, district or locality;
 - c. Work to improve the means of access, transportation, reception and accommodation for visitors;
 - d. Encourage the development of the hostelry service and domestic arts;
 - e. Operate a free information bureau for tourist travel;
 - f. Promote the forming of a body of historical guides;
 - g. Act as intermediary between public administration, transportation companies, hostelry associations, boards of trade and in a general way touristic groups;
 - h. Publish and distribute maps, descriptive pamphlets, guide books, albums, and other publications tending to develop tourist traffic.
10. Every initiatory syndicate must have the programme which it intends to carry out approved by the Minister and must comply with the regulations made by him.

11. Toutes les dépenses encourues pour la mise à exécution de la présente loi ainsi que les frais de déplacement des membres du conseil du tourisme sont payés à même le fonds consolidé du revenu de la province, ces dépenses ne devant pas excéder la somme de cinq mille dollars.

12. La présente loi entrera en vigueur le jour de sa sanction.

Loi amendant la loi concernant le tourisme

(Sanctionnée le 13 avril 1933)

SA MAJESTÉ, de l'avis et du consentement du Conseil législatif et de l'Assemblée législative de Québec, décrète ce qui suit.

1. L'article 11 de la Loi concernant le tourisme (23 Georges V, chapitre 36,) est remplacé par le suivant.

"11. Toutes les dépenses encourues pour la mise à exécution de la présente loi ainsi que les frais de déplacement des membres du conseil du tourisme sont payés à même les crédits votés chaque année par la Législature au ministère de la voirie; lesdits frais de déplacement des membres du conseil du tourisme ne devant pas cependant excéder le montant de cinq mille dollars par année."

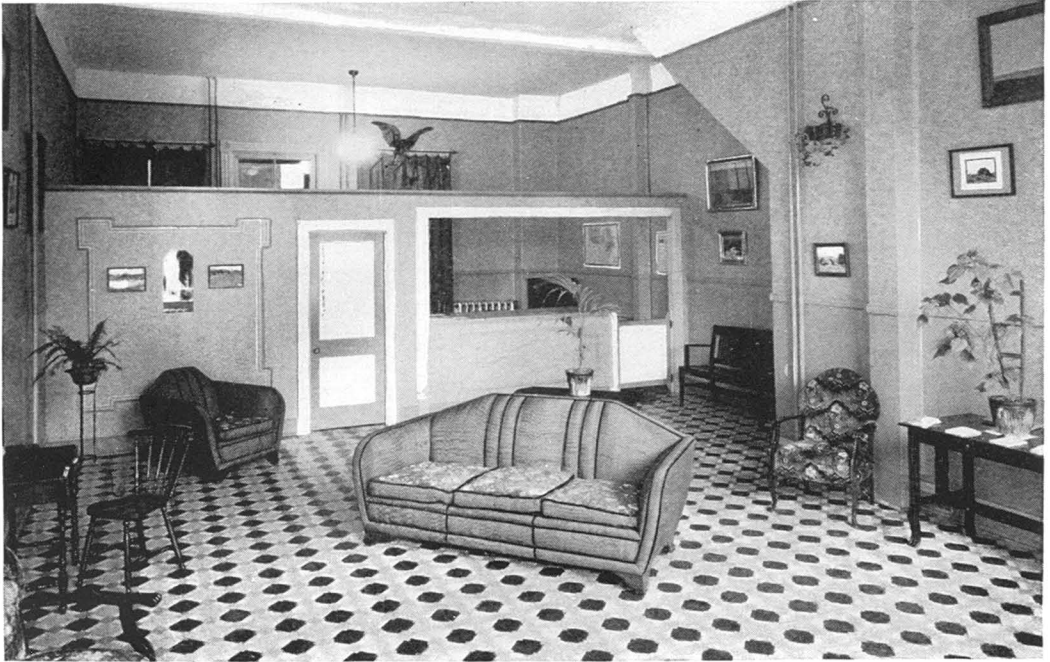
2. La présente loi entrera en vigueur le jour de sa sanction.

LE CONSEIL DU TOURISME

Comme le dit la loi du tourisme, les devoirs du Conseil du tourisme sont d'unir et de coordonner les connaissances et le travail de tous ceux qui peuvent contribuer à ou aider au développement du tourisme dans la province. Ce Conseil, auquel le ministère a adjoint des représentants des organisations privées qui s'occupent du tourisme, forme une assemblée délibérante composée de directeurs de services ou d'entreprises qui sont à même de faire bénéficier l'ensemble de leur savoir particulier et qui bénéficient en retour des connaissances et de l'expérience des autres directeurs. C'est un Conseil supérieur qui consacre au progrès général du tourisme l'expérience et le savoir collectifs de ses membres.

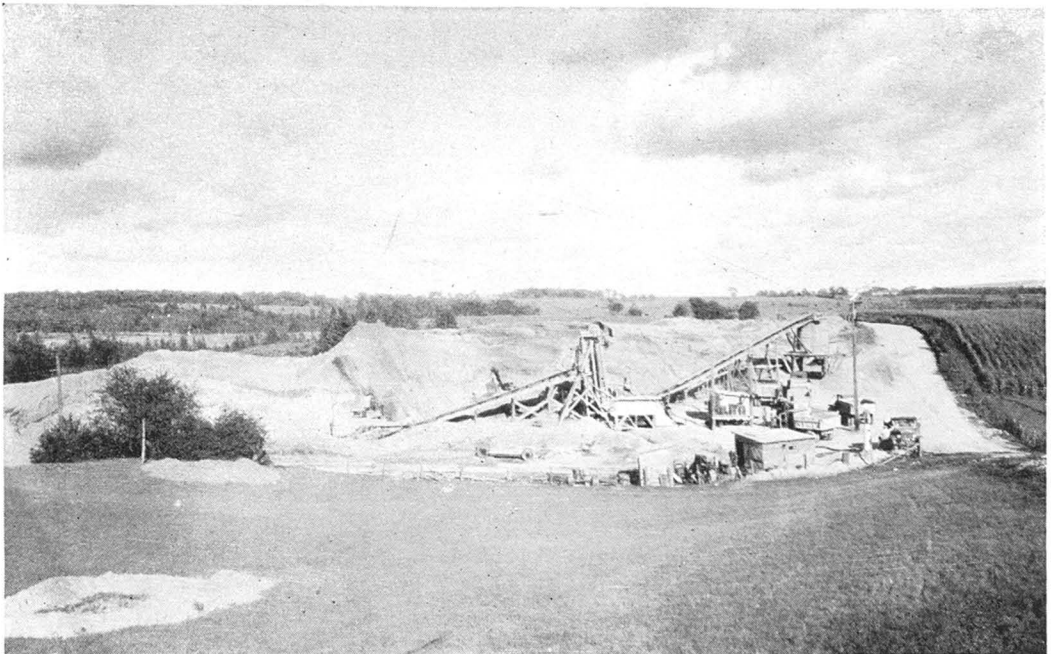
A la date de la préparation du présent rapport, le Conseil comprenait quatorze membres et onze membres-délégués. Les membres sont les directeurs des services et commissions du gouvernement. Les membres-délégués représentent les organisations extérieures.

Le Conseil du tourisme a étudié, au cours de la saison, plusieurs sujets de très grande importance, par exemple l'amélioration de l'hôtellerie, le développement des arts domestiques, la préservation du caractère de la province, la formation des syndicats d'initiatives et autres sujets d'intérêt général pour le progrès de l'industrie touristique. Ce Conseil s'est réuni à quelques reprises le printemps dernier, mais il était trop tard pour que ces réunions aient une portée considérable sur le tourisme en 1933. Il a repris ses séances à l'automne.



Bureau de renseignements du Syndicat d'Initiatives de la Vallée du St-Maurice, à Trois-Rivières.

Information Bureau operated at Trois-Rivières by the St. Maurice Valley Tourist Promotion Bureau.



MONTREAL — SHERBROOKE

Vue montrant un des bancs de gravier utilisés près de Waterloo.

View showing one of the gravel pits used near Waterloo.

11. All the expenses incurred for the carrying out of this act as well as the travelling expenses of the members of the Tourist Traffic Council shall be paid out of the consolidated revenue fund of the Province, such expenses not to exceed the sum of five thousand dollard.

12. This act shall come into force on the day of its sanction.

An act to Amend the Act respecting tourist traffic

(Assented to, the 13th of April, 1933)

HIS MAJESTY, with the advice and the consent of the Legislative Council and the Legislative Assembly of Quebec, enacts as follows:

1. Section 11 of the Act respecting tourist traffic (23 George V, Chapter 36) is replaced by the following:

"11. All the expenses incurred for the carrying out of this act as well as the travelling expenses of the members of the Tourist Traffic Council shall be paid out of the sums voted each year by the Legislature for the Roads Department; such travelling expenses of the members of the said Tourist Traffic Council shall not, however, exceed the amount of five thousand dollars per annum."

2. This act shall come into force on the day of its sanction.

THE TOURIST COUNCIL

As stated in the Tourist Traffic Act, the duties of the Council shall consist in uniting and co-ordinating the information and work of all those who can contribute or aid in the development of the tourist industry in the Province. That Council, to which the Minister has added representatives of the private organizations which look after tourism, forms a deliberating body composed of directors of departments or enterprises which are in a position to benefit the organization as a whole by their special knowledge and in turn benefit themselves through the experience and information possessed by the other members. It is a superior Council which applies the experience and joint knowledge of all its members to the general progress of the tourist trade.

At the date of the preparation of the present report, the Council had fourteen members and eleven associate-members. The members are the heads of government departments and commissions. The associate-members represent the private organizations.

The Tourist Council has studied, during the season, several subjects which are of very great importance to the future of the trade, for example the improvement of hotels, the development of domestic arts, the preservation of the particular character of the Province, the formation of regional tourist bureaux (initiatory syndicates), and other matters of general interest for the progress of tourism. That Council met several times during the Spring, but it was too late for those meetings to have considerable effect upon the tourist trade of 1933. It resumed its sittings in the Fall.

SYNDICATS D'INITIATIVES

Les syndicats d'initiatives groupent dans une même région ou un même district toutes les forces vives du tourisme, c'est-à-dire toutes les organisations ou associations qui, directement ou indirectement, peuvent contribuer au développement de l'industrie touristique. Il n'est pas nécessaire de revenir sur ce que dit la loi au sujet des syndicats d'initiatives. La loi comporte pour eux tout un programme. Il n'y a pas de doute que l'établissement des syndicats est une chose nécessaire au progrès du tourisme, car l'organisation centrale ne peut tout faire elle-même. Il lui faut l'appui et la coopération de ceux qui sont le plus directement intéressés au progrès de cette industrie.

Le département de la voirie a suppléé jusqu'ici dans une grande mesure à l'absence des syndicats d'initiatives. Le département a en effet catalogué dans ses guides et dans ses brochures les ressources touristiques des principales régions de la province. Il appartient aux syndicats d'initiatives de compléter l'inventaire préparé par le département, afin d'offrir au public voyageur des renseignements détaillés, complets et tout à fait à jour sur les ressources de chaque région.

Comme leur nom l'indique, les syndicats d'initiatives supposent l'initiative des citoyens directement intéressés. L'organisation centrale doit s'efforcer de susciter cette initiative et l'aider ensuite, mais elle ne doit pas aller trop vite en besogne et devancer le désir des principaux intéressés. La création et le maintien de syndicats vraiment actifs, éclairés et effectifs est une tâche sur la facilité et sur la rapidité de laquelle il ne faut pas se faire d'illusions.

Cinq syndicats d'initiatives furent formés en 1933, avec l'aide du département de la voirie. Ces syndicats sont les suivants:

Syndicat d'initiatives de la vallée du Saint-Maurice—A la vallée du Saint-Maurice et plus particulièrement à la ville des Trois-Rivières revient l'honneur d'avoir créé le premier syndicat d'initiatives de la province. Ce syndicat existait même avant la lettre puisque, dès le début de 1932, l'organisation actuelle existait d'une façon embryonnaire. Son fondateur était allé étudier en France l'organisation et le fonctionnement des syndicats, et il avait rapporté au pays une foule de renseignements de la plus grande utilité pour l'organisation qu'il désirait fonder à Trois-Rivières. L'organisation définitive du syndicat de la vallée du Saint-Maurice a été hâtée et facilitée par la loi du tourisme et par l'encouragement officiel. Ce syndicat comprend les comtés de Champlain, de Saint-Maurice, de Maskinongé et de Laviolette. Son siège principal est à Trois-Rivières où, entre autres choses, il a établi un bureau de renseignements qui fait honneur à la cité de Laviolette, à la vallée du Saint-Maurice et à la province.

Font partie du syndicat. les autorités municipales des principales villes de la vallée du Saint-Maurice, les chambres de commerce, les grandes corporations industrielles et commerciales, les banques, les principales institutions d'enseignement, les journaux, les députés provinciaux et fédéraux, la commission du havre des Trois-Rivières, les principales hôtelleries, l'association pour la protection du gibier et du poisson, le département de l'agriculture, le département de la voirie, etc.

Le syndicat d'initiatives de la Vallée du Saint-Maurice a été inauguré officiellement le 7 octobre dernier à Trois-Rivières. Cette inauguration a donné lieu à une manifestation très imposante à laquelle ont assisté tous les représentants de la région, le Ministre de la voirie et quelques uns de ses officiers, ainsi qu'un bon nombre de membres du Conseil du Tourisme.

REGIONAL TOURIST BUREAUS

The Regional tourist bureaus (initiatory syndicates) group together in one same region or in a same district all the live forces of the tourist trade, that is, all the organizations or associations which, directly or indirectly, can contribute to the development of that trade. There is no necessity of repeating what the Act says about initiatory syndicates. The act sets forth a whole programme for them. There is no doubt but the institution of these bureaus is a necessary requisite for the development of the tourist business, since the central organization cannot accomplish everything by itself. It requires the support and co-operation of those who are most directly interested in the progress of that industry.

Until the present time, the Roads Department has to a large extent substituted for the regional organizations. The Department has in fact listed in its guides and in its booklets the tourist resources of the principal regions in the Province. It is up to the local bureaus to complete the inventory prepared by the Department, in order to offer to the public detailed, complete and up to date information regarding the possibilities of each region.

The regional tourist organizations require the initiative of the people directly interested. The central organization must tend to rouse or stir-up this initiative and then help it along, but it must not make too much haste and forestall the wishes of those who are primarily interested. The creation and the maintenance of regional bodies which are really active, enlightened and effective, is not as easily and quickly accomplished as one might imagine.

Five such bodies were organized in 1933 with the aid of the Roads Department. Those organizations are the following:

The St. Maurice Valley Tourist Bureau—The St. Maurice Valley, and particularly the city of Trois Rivières, had the honor of creating the first regional bureau, or syndicate, in the Province. That syndicate existed even before the letter, since the organization existed already in an embryonic state early in 1933. Its organizer had gone to France to study the organization and operation of the syndicates, and upon his return to this country he had brought along with him a great deal of information which proved extremely useful for the organization he wished to set up in Trois Rivières. The final organization of the St. Maurice Valley bureau was hastened and facilitated by the Tourist Traffic Act and official encouragement. That bureau includes the counties of Champlain, St. Maurice, Maskinongé and Laviolette. Its head office is in Trois Rivières, where, among other things, it established an information bureau which is a pride and honor for the city of Laviolette, for the St. Maurice Valley and for the Province.

Those who form part of the organization are: the municipal authorities of the principal cities and towns of the St. Maurice Valley, the chambers of commerce, the large industrial and commercial institutions, the banks, the principal educational institutions, the provincial and federal members, the Trois Rivières Harbour Commission, the principal hotels, the game and fisheries protective association, the Department of Agriculture, the Roads Department, etc.

The St. Maurice Valley Tourist Bureau was officially inaugurated on October 7 last in Trois Rivières, and this gave rise to an imposing demonstration in which all the representatives of the region, the Minister of Roads and his officers as well as a number of members of the Tourist Council, took part.

Le syndicat d'initiative de la vallée du Saint-Maurice a servi de modèle pour l'organisation des autres syndicats que voici.

Le syndicat d'initiatives du Lac-St-Jean et du Haut-Saguenay—Ce syndicat comprend les comtés de Chicoutimi, du Lac-St-Jean et de Roberval. Son siège social est à Chicoutimi. Il opère un bureau de renseignements.

Le syndicat d'initiatives de Charlevoix-Saguenay—Ce syndicat comprend le comté de Saguenay et celui de Charlevoix. Son siège social est à La Malbaie;

Le syndicat d'initiatives de Hull et de sa région—Ce syndicat comprend les comtés de Pontiac, de Hull, de Gatineau et de Papineau. Son siège social est à Hull;

Le syndicat d'initiatives de la région de la Beauce—Ce syndicat comprend les comtés de Beauce, de Frontenac et de Dorchester. Son siège social est à St-Georges-Est.

Le département projette la formation de plusieurs autres syndicats, dont un pour la Gaspésie, un pour le district de Québec et un pour le district de Montréal. L'expérience acquise par les autres syndicats aidera au reste de la province. Les rapports subséquents donneront plus de détails au sujet de l'œuvre accomplie par ces organisations nouvelles.

PUBLICITÉ

Il n'entre pas dans le cadre de ce rapport d'étudier les différents modes de publicité. La présente revue ne donne que les grandes lignes suivant lesquelles le département poursuit son programme à l'étranger.

Modeste au début, c'est-à-dire en 1926, ce programme de publicité a pris une envergure telle que le nom et les attraits de la province de Québec sont aujourd'hui connus dans toute l'Amérique du Nord. Le département utilise presque tous les genres de publicité et développe sa propagande continuellement. Si, malgré la crise et d'autres facteurs contraires, l'industrie du tourisme n'a pas rétrogradé au point que l'on aurait pu craindre, une grande part du mérite en revient à la publicité de l'Office provincial du tourisme. La publicité dans les journaux et revues a été particulièrement abondante en 1933.

Carte routière officielle—La carte routière de la province, préparée et distribuée par le département, est l'une des plus complètes de toutes les cartes du genre publiées en Amérique. Sous un petit format, cette carte contient une somme de renseignements que l'on ne trouve rassemblés nulle part ailleurs. La carte routière officielle de la province fut publiée pour la première fois en 1926 à 50,000 exemplaires. Nous en avons distribué 550,000 exemplaires en 1933. On trouve cette carte dans tous les états et dans les principales villes de l'Amérique, tout comme nos autres publications d'ailleurs. Cette carte est bilingue.

Bulletin Officiel—La publication d'un bulletin officiel périodique a été inaugurée en 1923. Ce bulletin donne la condition des routes et publie des articles d'information générale sur la voirie, sur les ressources touristiques des principales



BOULEVARD DU CURÉ LABELLE

Paroisse de Ste-Rose

The St. Maurice Valley Bureau served as a model for the organization of the other bureaus as follows:

The Lake St. Jean and Upper Saguenay Tourist Bureau—That organisation comprises the counties of Chicoutimi, Lake St. Jean and Roberval. Its head office is in Chicoutimi:

The Saguenay-Charlevoix Tourist Bureau, comprising the county of Saguenay and that of Charlevoix. Its head office is at La Malbaie.

The Hull and District Tourist Bureau, comprising the counties of Pontiac, Hull, Gatineau and Papineau. Its head office is in Hull.

The Beauce District Tourist Bureau, comprising the counties of Beauce, Frontenac and Dorchester. Its head office is at St. Georges East.

The Department intends to form several other regional organizations in the spring, for instance one for the Gaspé Peninsula, one for the district of Quebec and one for the district of Montreal. The experience acquired by the other bureaus will materially help the rest of the Province. Subsequent reports will give additional details regarding the work accomplished by these new organizations.

PUBLICITY

It is not within the scope or purview of this report to study the various modes of publicity. The present review deals only with the main lines followed by the Department in its campaign.

That publicity programme, which was modest at the outset, that is in 1926, has spread to such an extent that the name and the attractions of the Province of Quebec are known to-day throughout the whole of North America. The Department makes use of practically every medium of publicity and is constantly developing its propaganda. If the tourist trade did not decline to the extent that had been feared, a large share of the merit rests with the publicity conducted by the Provincial Tourist Bureau. The publicity in the newspapers and magazines was specially intensive in 1933.

Official Road Map—The provincial road map, prepared and distributed by the Department, is one of the most complete maps of its kind published in America. That map contains, in compact form, a sum of information which can be found gathered nowhere else. The official road map of the Province was first published in 1926, when 50,000 copies were published. We distributed 550,000 copies in 1933. That map is to be found in all the states and in the principal cities and towns in America, and the same applies to our other publications. That map is bilingual.

Official Bulletin—The publication of an official periodical bulletin was inaugurated in 1923. That bulletin gives the condition of the roads and publishes articles of general information regarding the highways system, the tourist resources

régions de la province, les principaux événements, etc. Chaque livraison du Bulletin est distribuée à raison d'environ 10,000 copies. Il se trouve dans tous les principaux bureaux de renseignements de l'Amérique. Il est reproduit abondamment par les journaux et il constitue une publicité de grande valeur pour la province. Ce bulletin est publié simultanément en français et en anglais. A sa réunion du 21 novembre dernier le Conseil du Tourisme a recommandé d'étendre le champ d'action de ce Bulletin, de façon à couvrir tout les domaines du tourisme: les routes, l'amélioration hôtelière, la chasse et la pêche, les arts domestiques, etc. Cette recommandation a été acceptée par le Ministre. A partir de 1934, le Bulletin Officiel deviendra le Bulletin du Tourisme. Son volume sera augmenté en conséquence.

Brochures et guides—Les brochures et les guides du département de la voirie constituent le catalogue le plus complet des ressources touristiques de la province de Québec. La préparation de ces brochures a nécessité une documentation très abondante. Cette documentation a été entièrement réunie par le département et elle est constamment mise à jour. Les brochures et les guides publiés par le département, sous les soins de l'Office provincial du tourisme, sont non seulement bien documentés, mais ils sont profusément illustrés et présentés avec art. Dans son ensemble, cette série de publications n'est surpassée nulle part en Amérique. Nous en distribuons près d'un million d'exemplaires chaque année. Le département a publié en 1929 un guide général des routes de Québec, volume de 900 pages abondamment illustré et contenant une documentation unique en son genre. Le département a aussi publié en 1929 un guide complet de la Gaspésie. Ce guide a été refait et réédité en 1933. Il sera refait de nouveau en 1934.

Voici les titres des principales publications touristiques du département et le nombre de copies distribuées en 1933.

Carte routière et touristique.....	550,000
Bulletin Officiel.....	100,000
Brochure "The Old World at Your Door".....	50,000
Brochure "Tours in Quebec".....	50,000
Brochure "Gaspé Peninsula".....	50,000
Brochure "Lake St. John and National Park".....	25,000
Brochure "The Eastern Townships of Quebec".....	25,000
Brochure "Laurentian Tours".....	50,000
Brochure "Quebec, the Good Roads Province".....	250,000
Brochure "Quebec, the Holiday Seeker's Playland"....	300,000
Guide de la Gaspésie.....	25,000
Brochures et guides divers.....	10,000
Total.....	<u>1,485,000</u>

Annonces dans les journaux, revues, magazines, etc.—Le département a publié des annonces ordinaires dans tous les grands quotidiens des États-Unis et du Canada, ainsi que dans les principaux magazines. Cette campagne de publicité a été la plus considérable qui ait jamais été faite par le département. Elle a pris un caractère international bien marqué. Ces annonces régulières ont été publiées dans quarante-cinq grands quotidiens dont la circulation totale atteint, pour une insertion, 10,000,000 de copies.

of the principal regions in the Province, the principal events, etc. About 10,000 copies of each issue of the Bulletin are distributed. It is found in all the principal information bureaus in America. It is extensively reproduced in the newspapers and is a valuable medium of publicity for the Province. That bulletin is published simultaneously in French and in English. At its meeting of November 21 last, the Tourist Council recommended that the field of action of the Bulletin be extended so as to embrace the entire field of tourism: the roads, the improvement of hotels, hunting and fishing, domestic arts, etc. That suggestion was accepted by the Minister. Starting in 1934, the Official Bulletin will become the Tourist Bulletin. Its volume will be increased accordingly.

Booklets and guides—The booklets and guides published by the Roads Department constitute the most complete catalogue of the tourist resources of the Province of Quebec. The preparation of those booklets has necessitated a very considerable documentation. That documentation has been entirely compiled by the Department and it is constantly brought up to date. The booklets and guides published by the Department, under the direction and supervision of the Provincial Tourist Bureau, are not only well documented, but they are profusely illustrated and most artistically presented. As a whole, that series of tourist booklets is unsurpassed in no part of America. We distribute nearly a million of them every year. The Department published in 1929 a general guide of the Highways of Quebec, a volume of 900 pages, substantially illustrated and containing information which is unique of its kind. The Department also published a complete guide of the Gaspé Peninsula and it was revised and re-edited in 1933. It will be re-edited again in 1934.

Following are the titles of the principal tourist publications of the Department and the number distributed in 1933:

Highway and Tourist map.....	500,000
Official Bulletin.....	100,000
Booklet "The Old World at your Door".....	50,000
Booklet "Tours in Quebec".....	50,000
Booklet "Gaspé Peninsula".....	50,000
Booklet Lake St. John and National Park".....	25,000
Booklet "The Eastern Townships of Quebec".....	25,000
Booklet "Laurentian Tours".....	50,000
Booklet "Quebec the Good Roads Province".....	250,000
Booklet "Quebec the Holiday Seeker's Playland".....	300,000
Guide "The Gaspé Peninsula".....	25,000
Various booklets and guides.....	10,000
Total.....	1,485,000

Advertising in newspapers, reviews and magazines—The Department published straight advertisements in all the large dailies in the United States and Canada, as well as in the leading magazines. That campaign of publicity was the largest ever undertaken by the Department. It assumed a very marked international aspect. Those straight advertisements were published in forty-five large dailies with a total circulation, per issue, of 10,000,000 copies.

Le département a publié des annonces dans tous les journaux franco-américains, au nombre de vingt-deux.

Chaque journal a été utilisé de quatre à six fois, selon son importance au point de vue du développement du tourisme et selon le coût de ses colonnes.

La campagne de publicité dans les grandes revues et dans les principaux magazines a couvert les trente-trois plus grandes revues américaines et canadiennes (tirage, une insertion; 17,000,000).

Nous avons aussi utilisé certains guides pour la publicité de la province.

Cette campagne d'annonces régulières a utilisé en tout soixante-sept journaux, trente-trois magazines et cinq guides, dont la circulation globale est de 27,000,000 de copies.

Nouvelles et articles syndiqués—Nous avons donné une attention toute particulière à ce genre de propagande, avec plein succès. Nous avons réussi à faire publier des articles et des nouvelles dont un certain nombre furent illustrés de photographies, dans quatorze cents journaux couvrant tous les états américains sans exception. Nous avons obtenu les découpures des articles et nouvelles, publiés par ces journaux. Ces découpures forment le total imposant de 2,770 et représentent une circulation globale de 73,000,000. C'est la première année que la province de Québec obtient autant de publicité. Comme question de fait, nous ne croyons pas qu'aucune province ni aucun état américain aient obtenu en 1933 autant de publicité que la province de Québec.

Expositions touristiques—Le département a représenté la province aux trois expositions suivantes:

L'exposition du tourisme et de l'hôtellerie tenue au Grand Central Palace, à New York, au mois de novembre 1932. Cette exposition a duré une semaine;

L'exposition sportive de la Nouvelle-Angleterre, tenue à Boston au mois de février 1933;

L'exposition internationale du tourisme, tenue au Grand Central Palace, à New York, à la fin d'avril et au commencement de mai 1933. Cette exposition a duré dix jours.

De ces trois expositions, celle de Boston fut la plus achalandée. Elle vit au-delà de 350,000 visiteurs. La province de Québec y avait un des pavillons les plus intéressants. L'exposition internationale du tourisme, tenue au mois de mai 1933, à New York, n'attira pas autant de visiteurs que ce à quoi on s'attendait. Comme question de fait, cette exposition ne fut pas un succès. Ceci fut dû principalement au manque d'organisation et de publicité de la part des organisateurs new yorkais.

Bureaux de renseignements—L'Office provincial du tourisme opère six bureaux de renseignements situés dans les villes suivantes:

Un à Windsor, Ontario, au centre du quartier des affaires. Windsor est le principal point d'entrée du Canada pour les touristes américains. C'est l'entrée naturelle pour tous les états du centre, du sud et de l'ouest des Etats-Unis. Il



MONT-LAURIER — HULL

Chelsea



MONTREAL — TERREBONNE — ST-DONAT

Vue du lac Ouareau, à St-Donat, près du chemin.

View showing Lake Ouareau, at St. Donat, near the road.

The Department published advertisements in all the Franco-American newspapers, numbering twenty-two.

Each paper was used from four to six times, according to its importance from the point of view of the promotion of the tourist traffic and the cost of publication in its columns.

The publicity campaign in the large reviews and in the principal magazines covered the thirty three largest American and Canadian publications (copies, per issue: 17,000,000).

We also used certain guides for the publicity of the Province.

That publicity campaign utilized altogether sixty-seven newspapers, thirty-three magazines and five guides, the total circulation of which, per issue, represent 27,000,000 copies.

Syndicated news items, articles and features stories—We gave a very careful consideration to that particular form of publicity, and with very satisfactory results. We succeeded in having articles and news items dealing with the Province of Quebec, a number of which were illustrated with photographs, published in fourteen hundred newspapers, covering every one of the United States without any exception. We received certified clippings of the articles, news items and stories published in those papers. Those clippings number the large total of 2,770 and they represent a mass circulation of 73,000,000. It is the first time that the Province of Quebec secured such a large volume of publicity. As a matter of fact, we do not believe that any province nor any state in the United States received as much publicity as the Province of Quebec during the year 1933.

Tourist Exhibitions—The Department represented the Province at the following three exhibitions:

The Tourist and Hotel Exhibition, held in the Grand Central Palace, in New York, during November 1932. That exhibition lasted a week.

The New England Sportsmen's Show, held in Boston in February, 1933.

The International Tourist Exhibition, held in the Grand Central Palace, in New York, the end of April and the beginning of May 1933. That exhibition lasted ten days.

Of those three exhibitions, it was the Boston one which received the largest number of visitors. Over 350,000 people visited that show. The Province of Quebec had one of the most attractive booths. The International Tourist Exhibition, held in New York in May 1933, did not attract as many visitors as had been anticipated. As a matter of fact, that exhibition was not a success. This was due principally to the lack of organization and publicity on the part of the New York promoters.

Information Bureaus—The Provincial Tourist Bureau operates six information bureaus in the following cities:

One at Windsor, Ontario, in the business center of the city. Windsor is the principal port of entry for tourist coming to Canada from the United States. It is the natural gateway for all the central, southern and western states of the

est très important que la province soit représentée à cet endroit pour renseigner les visiteurs qui se dirigent vers notre province.

Un à la sortie du pont Embassador, reliant Detroit à Windsor—Il y a entre Detroit et Windsor trois entrées différentes: une par le pont Embassador, une par les bateaux-passeurs et une par le tunnel international. En plus d'opérer des bureaux de renseignements (un au centre de Windsor et un sur le pont Ambassador), les représentants de la province distribuent des cartes et des brochures sur tous les bateaux-passeurs et à la sortie du tunnel. De cette façon la province contrôle pour ainsi dire tout le trafic à cet endroit;

Un à Niagara Falls, Ontario—Niagara Falls est, par ordre d'importance, le second point d'entrée pour les touristes américains au Canada. En plus du bureau d'information, nous distribuons les cartes et les brochures de la province aux deux ponts qui relient Niagara Falls, New York, à Niagara Falls, Ontario.

Un à Nashua, New Hampshire, sur la route No 3—Ce bureau de renseignements de Nashua est à la jonction des principales routes de la Nouvelle-Angleterre qui se dirigent vers Québec. Ce bureau est de plus un centre de rayonnement pour notre campagne de publicité dans la Nouvelle-Angleterre.

Un à Montréal, au Dominion Square Building—Ce bureau, établi depuis deux ans, est le plus complet de la province. On s'y procure des renseignements sur tous les districts, sur les routes, les hôtelleries, les chemins de fer, les services de bateaux, etc. Ce bureau est situé à proximité des gares, des grands hôtels, du district des affaires, et il est facilement accessible de tous les points de la ville. Les renseignements et les publications sont fournis à titre absolument gratuit, chose qui est fort appréciée des touristes. Les renseignements et les publications que l'on peut se procurer à notre bureau de Montréal, tout comme à celui de Québec, ne couvrent pas seulement que la province de Québec, mais tout le Canada et tous les Etats Unis. Nous avons à ce bureau les cartes routières et les brochures de toutes les provinces et de tous les états. Nous complétons sans cesse l'organisation de ce bureau, que nous agrandirons probablement au printemps.

Un à Québec, à l'Hôtel du gouvernement—Ce bureau possède les mêmes caractéristiques que celui de Montréal.

Le département a coopéré au maintien d'autres bureaux de renseignement dans la province, par exemple à celui de **Trois-Rivières**, opéré par le syndicat d'initiatives de la Vallée du Saint-Maurice, et à celui de **Sherbrooke** opéré par le club automobile et la Chambre de commerce de Sherbrooke.

Distribution des cartes et brochures—Les cartes routières, les brochures et les diverses publications de la province de Québec sont disséminées aujourd'hui dans toute l'Amérique du Nord. La distribution de ces publications est assurée par l'Office provincial du tourisme, qui possède sur ses listes cinq cents clubs d'automobile, chambres de commerce, agences de voyages, etc. Ces organisations distribuent régulièrement les cartes et les brochures de la province. Il est entendu que le département n'envoie pas ses brochures ni ses cartes au hasard, sans savoir ce qu'elles deviendront. Chaque printemps, nous adressons une carte et une série de brochures aux clubs d'automobile, aux chambres de commerce, aux agences de voyage et autres organisations qui ont distribué ces publications l'année précédente. L'envoi est accompagné d'une lettre demandant la quantité

United States. It is very important that the Province should be represented in that locality to inform those who intend visiting our Province.

One at the exit from the Ambassador Bridge, connecting Windsor and Detroit:—There are three different entries between Detroit and Windsor: one by the Ambassador Bridge, one by the ferries and one by the international tunnel. Besides operating information bureaux (one in the business district of Windsor and one at the exit of Ambassador Bridge), the representatives of the Province distribute maps and booklets on all the ferry boats and at the exit from the tunnel. In that manner the Province controls practically all the traffic at that point;

One at Niagara Falls, Ontario—Niagara Falls is, in rank of importance, the second port of entry for tourists from the United States into Canada. Besides the information bureau, we distribute Quebec maps and booklets at the two bridges which connect Niagara Falls, New York, with Niagara Falls, Ontario;

One at Nashua, New Hampshire, on Highway No. 3. That information bureau of Nashua is at the junction of the principal New England highways leading to Quebec. That bureau is also a strategic point for our publicity in the New England States;

One in Montreal, in the Dominion Square Building. That bureau, opened two years ago, is the most complete of its kind in the Province. Information regarding all the districts, the highways, the hotels, the railways, the steamer services, etc., can be secured there. That bureau is located close to the railway stations, the large hotels, the shopping district, and is of easy access from all parts of the city. The information and the publications are all supplied absolutely free of cost, a thing which is highly appreciated by the tourists. The information and the publications that can be obtained at our Montreal office cover not only the Province of Quebec, but the whole of Canada and all the American States. We have, in that bureau, the road maps of all the provinces and of all the states. We are constantly completing the organization of that office, which we will probably enlarge this coming spring.

One in Quebec, in the Parliament Buildings. That office possesses the same characteristics as the Montreal bureau.

The Department has co-operated in the maintenance of other information bureaux in the Province, for example that of **Trois Rivières**, operated by the St. Maurice Valley Tourist Bureau, and that of **Sherbrooke**, operated by the automobile club and the chamber of commerce of Sherbrooke.

Distribution of maps and booklets—The road maps, the booklets and the various publications of the Province of Quebec are distributed at present throughout North America. The distribution of those publications is assured by the Provincial Tourist Bureau, which possesses on its lists five hundred automobile clubs, chambers of commerce, travelling agencies, etc. Those organizations distribute regularly the maps and booklets of the Province. It is understood that the Department does not send out its maps and booklets at random, without knowing what will become of them. Every spring, we mail a map and a set of our booklets to the automobile clubs, the chambers of commerce, the travelling agencies and other organizations that have distributed our publications during the previous year. The parcel is accompanied by a letter asking what quantity

de chacune des publications désirée pour distribution. A la réception des réponses, les envois réguliers sont faits, de sorte qu'il n'y a aucune perte. La question de la distribution est une partie essentielle de la campagne de publicité. Le département pourrait publier les plus belles brochures et les plus belles cartes et n'obtenir aucun résultat si ces brochures et ces cartes étaient mal placées. Nous augmentons chaque année les postes de distribution. Actuellement, il n'y a pas de villes de quelque importance aux Etats-Unis ou au Canada où les cartes et les brochures de la province ne sont pas continuellement en montre et où on ne peut se les procurer sur demande.

Renseignements par correspondance—Ce service est assuré de Québec, où nous avons un personnel bien entraîné qui peut donner n'importe quelle sorte de renseignements sur la province. Les demandes sont toujours nombreuses et toutes reçoivent l'attention individuelle de l'Office du tourisme.

L'Office Provincial du tourisme annonce la province de bien d'autres façons qu'il serait trop long d'énumérer. Encore une fois, aucun moyen n'est négligé afin que la province de Québec soit de plus en plus connue comme rendez-vous des touristes.

LE TOURISME EN 1933

Trois facteurs de régression menaçaient notre commerce touristique au début de 1933: la crise économique, la concurrence formidable de l'exposition universelle de Chicago, et le rappel de la prohibition aux Etats-Unis. Le pessimisme régnait en particulier chez les propriétaires d'hôtels et, d'une façon générale, chez tous ceux à qui le tourisme procure habituellement des revenus. On évaluait à 35% ou 40% la diminution probable du nombre des visiteurs.

Ce pessimisme était justifié, puisque la régression était inévitable. Toutefois, cette régression n'a pas présenté la gravité que l'on craignait, et, à tout considérer, on peut dire que l'année touristique de 1933 fut un succès.

Il est hors de doute que notre tourisme a souffert des trois obstacles énumérés plus haut. Mais il est également hors de doute que ces obstacles furent contrebalancés en grande partie par la campagne de publicité faite par le département aux Etats-Unis et dans les provinces voisines. En effet, au lieu de s'élever à 40%, la diminution ne dépassera probablement pas 20%. Cette diminution n'était que de 14% au 1er septembre. Au 1er novembre, elle s'élevait à moins de 20%. Les statistiques finales de la saison seront connues au mois de février. Il se peut que les chiffres du 1er novembre soient modifiés, mais il est certain la diminution n'atteindra pas ce que l'on attendait.

La saison touristique de 1933 a présenté plusieurs aspects qui, il nous semble, nous justifient d'employer le mot "succès".

Premièrement, la Gaspésie a enregistré une notable augmentation, chose unique en Amérique si nous exceptons Chicago, où la tenue d'une exposition universelle a naturellement eu l'effet d'une pompe aspirante et attiré les visiteurs de tous les coins du continent. Une exposition n'est qu'un événement temporaire. Si, malgré une concurrence aussi puissante et en dépit de la dépression, notre péninsule gaspésienne a pu accroître le nombre de ses visiteurs, attirer elle aussi les touristes de tous les coins de l'Amérique, il y a là un indice encourageant pour l'avenir.

of each of those publications is required for distribution. When the replies are received, the regular shipments are made, so that there is no waste. The question of distribution is an essential part of the publicity campaign. The Department might publish the finest class of booklets and the nicest maps and still secure no result if those booklets and maps were not properly disposed of. We add to our distribution agencies every year. At the present time, there are no important cities or towns in the United States or Canada where our maps and booklets are not constantly on display and where they cannot be secured upon request.

Information by correspondence—This service is operated from Quebec and we have a well trained personnel which is able to supply all and every kind of information about the Province. The requests are always numerous and they all receive the individual attention of the Tourist Bureau.

The Provincial Tourist Bureau advertises the Province in many other ways which would be too long to enumerate. Again, nothing is neglected that can help make the Province of Quebec better known as a rendez-vous for tourists.

THE TOURIST TRAVEL IN 1933

There were three factors which threatened to decrease our tourist trade as the season opened in 1933: the economic crisis, the formidable competition of the Chicago World's Fair, and the repeal of prohibition in the United States. There was a great deal of pessimism, particularly among the owners of hotels and, in a way, among all those who habitually secure a certain amount of revenue from the tourist business. A decrease of from 35% to 40% in the number of visitors was generally anticipated.

That pessimism was justified, since a decline was inevitable. However, the decline was not as serious as had been feared, and, everything considered, it can be said that the tourist season of 1933 was a successful one.

No doubt, our tourist trade suffered from the three above mentioned obstacles. But it is equally beyond doubt that those obstacles were, to a very large extent, balanced by the publicity campaign carried out by the Department in the United States and the neighbouring provinces. As a matter of fact, instead of reaching 40%, the decrease will probably not amount to more than 20%. On September 1st., the deduction was only 14%. On November 1st., it was less than 20%. The final statistics of the season will be known in February. It is possible that the results of November 1 may be modified, but the decrease will in any case not reach the figure that was expected.

The tourist season of 1933 presented several aspects which, we believe, justify our using the word "success".

First of all, there was a considerable increase registered as far as the Gaspé Peninsula is concerned, a unique fact in all America, if we except Chicago, where the holding of a world's fair naturally had the effect of a kind of suction pump which drew visitors from all parts of the Continent. An exhibition is only a temporary event. If, in spite of such a powerful competition and notwithstanding the depression, our Gaspé region was able to increase the number of its visitors, attract, herself too, tourists from all parts of America, there is here a remarkable sign of future progress.

Notons que les touristes qui visitent la Gaspésie traversent ordinairement une grande partie de la province, soit à l'aller, soit au retour, soit dans les deux sens. Ceci fait de la péninsule un capital touristique provincial, et non régional comme on est parfois porté à le penser.

Deuxièmement, le tourisme fut plus actif au mois d'août 1933 qu'au mois d'août 1932, et cela encore une fois malgré la crise et malgré Chicago. Ce regain d'activité fut noté dans toutes les régions de la province.

Troisièmement, le tourisme interprovincial semble avoir progressé sensiblement. Le nombre des automobiles d'Ontario que l'on vit dans la province fut remarquablement élevé. Ceci est du plus haut intérêt et offre l'une des plus encourageantes perspectives pour l'avenir de notre tourisme. Toutes questions de revenus mises de côté, les provinces ont intérêt à se voisiner davantage et à se mieux connaître. Le tourisme interprovincial est un tourisme infiniment désirable que nous devons chercher à développer de plus en plus. Ce tourisme comporte des contacts dont bénéficient non seulement notre économie nationale, mais la bonne entente et l'harmonie entre les diverses parties du pays.

On trouvera au chapitre 6 les détails du recensement que nous avons fait durant le mois d'août aux postes interprovinciaux ainsi que sur la route de la Gaspésie. Les chiffres obtenus de ce recensement, ajoutés aux chiffres obtenus des sous-percepteurs de douanes, ont donné la statistique du tourisme automobile au 1er septembre. Le chapitre 6 donne aussi un tableau comparatif au 1er novembre. Les chiffres de ce tableau n'ont pas été utilisés ci-dessous parce qu'ils nous sont parvenus trop tard et qu'ils ne comportent rien de très nouveaux. D'ailleurs toutes ces statistiques devront être reprises de bonne heure en 1934 lorsque nous recevrons les chiffres complets des douanes.

Du 1er janvier au 31 août 1933, il est entré dans la province par les postes de douanes, c'est-à-dire par les routes internationales, 295,337 automobiles américaines. A la même date en 1932, il en était entré 344,627, soit une diminution de 49,290 en 1933, ou 14%.

Au 31 août dernier, le nombre d'automobiles américaines entrées aux postes de douanes pour un séjour de vingt-quatre heures au moins était de 129,472. Il était de 151,021 en 1932. Il y avait donc diminution de 21,549 pour les huit premiers mois de 1933, ou 14%.

Le nombre d'automobiles américaines entrées par les postes de douanes pour un séjour de deux jours à deux mois et plus était de 165,865, à comparer avec 193,696 en 1932, soit une diminution de 27,741 en 1933, ou 14%.

Ces chiffres, obtenus des percepteurs de douanes, couvraient tous les postes échelonnés le long de la frontière entre la province de Québec et les États-Unis, c'est-à-dire trente postes-frontières.

Au 31 juillet, le département de la voirie avait obtenu les chiffres donnant la situation du tourisme à cette date. Ces chiffres démontraient une diminution de 20% dans l'ensemble et une diminution de 25% pour le grand tourisme, c'est-à-dire les automobiles américaines entrées pour un séjour de deux jours à deux mois.

It is to be noted that the tourists who visit Gaspé generally cross a great part of the Province, either going or coming back, or even both ways. This makes of the Peninsula a provincial tourist asset and not merely a regional one, as some may be inclined to imagine.

Secondly, the tourist traffic was more active in August 1933 than during the same month in 1932, and that, again, in spite of the crisis and in spite of Chicago. That increase of activity was evident in all regions in the Province.

Third, the interprovincial tourist traffic appears to have grown to a marked degree. The number of automobiles bearing an Ontario licence plate that were seen in the Province, was remarkably high. This fact is most interesting and offers one of the most encouraging perspectives for the future of our tourist trade. Leaving aside all considerations of revenue, the provinces have considerable interest in getting closer together and in getting better acquainted. Interprovincial tourism is a most desirable thing indeed which we should tend to develop more and more. Such a form of travel makes for closer contacts, which will prove beneficial not only from a national economic point of view, but from the point of view of *bonne entente* and harmony between the various sections of our country.

In chapter 4 will be found the detail of the census we carried out during the month of August at the interprovincial points of entry as well as those made on the Gaspé highway. The figures secured through that census, added to those obtained by the sub-collectors of customs, gave the statistics of the automobile tourist travel on September 1. In chapter 6 will also be found a table giving the comparative figures on November 1st. These figures are not used hereafter in this review because they came late and do not materially modify those of September 1. Besides, all figures collected during the season will have to be changed early in 1934, when final statistics can be secured from custom ports.

From January 1 to August 31, 1933, 295,337 American cars entered the Province of Quebec through the international ports of entry, that is, through custom ports. At the same date in 1932, there were 344,627, a decrease of 49,290 in 1933, or 14%.

On August 31 last, 129,472 American cars had entered the Province for a stay of 24 hours or less, at the Customs ports of entry. They numbered 151,021 in 1931. There was thus a decrease of 21,549 for the first eight months of 1933, or 14%.

The number of American cars entered at the customs ports for a stay of two days to two months and more, was 165,865 in 1933, compared with 193,606 in 1932, a decrease of 27,741 in 1933, or 14%.

Those figures, secured from the sub-collectors of customs, covered all the ports scattered along the border between the Province of Quebec and the United States, that is thirty points.

On July 31, the Roads Department had secured figures giving the tourist travel situation at that date. Those figures showed a decrease of 20% as a whole and a decrease of 25% for long stay tourism, that is the American cars entering for a stay of from two days to two months.

Les statistiques démontrent que durant le mois d'août il est entré par les postes de douanes 61,821 automobiles américaines pour un séjour prolongé. Durant le mois d'août 1932, il n'en était entré que 53,108. Il y a donc eu augmentation de 8,712, ou 17%, au mois d'août 1933 pour cette catégorie de tourisme.

Les chiffres reçus des sous-percepteurs de douanes ont été complétés par le recensement particulier effectué par le département de la voirie durant le mois d'août sur les routes interprovinciales.

En effet, les touristes entrent en grand nombre par six points interprovinciaux très fréquentés et qui constituent l'entrée naturelle de la province pour un grand nombre d'états américains ainsi, évidemment, que pour le tourisme des provinces-sœurs. Ces points sont: Cross Point, Matapédia et Ste-Rose-du-Dégel à la frontière de la province de Québec et du Nouveau-Brunswick; Dorion, sur la route Montréal-Toronto; Vaudreuil sur la route Montréal-Ottawa; et Hull, où il y a trois ponts traversant la rivière Ottawa et reliant la province avec la capitale du Canada.

Nos recenseurs ont compté durant tout le mois d'août, de six heures du matin à minuit, les automobiles entrant dans la province par les points énumérés ci-dessus. Les recenseurs ont non seulement compté les automobiles, mais ils ont indiqué chaque jour, par état et par province, la provenance de chaque automobile. De sorte que le département de la voirie se trouve en possession d'une statistique unique qui lui permet de compléter les statistiques des sous-percepteurs de douanes.

Il est entré durant le mois d'août, par les points interprovinciaux, 17,869 automobiles américaines de grand tourisme, soit 29% du nombre d'automobiles américaines entrées par les postes de douanes pour un séjour prolongé. Les statistiques des postes de douanes doivent donc être augmentées de 29% si nous voulons connaître exactement le nombre d'automobiles américaines qui sont venues dans la province au cours du mois d'août.

Il est entré par ces postes interprovinciaux, durant le mois d'août, 306,394 automobiles provenant des autres provinces. Ce nombre comprend 291,989 automobiles entrées par Hull, ce qui démontre l'importance formidable de la circulation dans cette partie de la province.

De ces 306,394 automobiles des autres provinces entrées par les postes interprovinciaux, le département de la voirie estime à 38,300 les automobiles entrées pour un séjour prolongé. Ces 38,300 automobiles de grand tourisme venues des autres provinces représentent au-delà de 50% du nombre d'automobiles de grand tourisme entrées par les postes internationaux.

Les chiffres fournis par les sous-percepteurs de douanes doivent donc encore une fois être augmentés d'autant.

Comme résultat de cette étude, le département a établi la statistique suivante du tourisme au 31 août 1933.

	24 heures ou moins	2 jours à 12 mois	TOTAL
Automobiles américaines entrées par les postes de douane.....	129,472	165,865	295,337
Automobiles américaines entrées par les routes interprovinciales.....	.....	48,100	48,100
Automobiles des autres provinces.....	981,040	80,000	1,061,040
Total.....	1,110,512	293,965	1,404,477



ROUTE 48 — L'ASSOMPTION — JOLIETTE

Pavage en béton bitumineux construit en 1933 entre
L'Assomption et St-Gérard.

Bituminous pavement laid in 1933 between L'As-
sumption and St. Gérard.



ROUTE 48 — L'ASSOMPTION — JOLIETTE

St-Gérard

Statistics showed therefor that during the month of August, there entered, through custom ports, 61,821 American cars for an extended sojourn. During the month of August 1932, there had been only 55,108. There was therefor an increase of 8,713, or 17%, during the month of August 1933, in that category of tourists.

The figures received from the customs collectors have been completed by the special census carried out by the Roads Department during the month of August on the interprovincial highways.

As a matter of fact, the American tourists enter in large numbers through six very much frequented interprovincial points, which constitute the natural entry into the province for a large number of the American States, as well as for tourists, from the sister provinces. Those points are: Cross Point, Matapédia and Ste. Rose du Dégelé, on the border between Quebec and New Brunswick; Dorion, on the Montreal-Toronto Highway; Vaudreuil, on the Montreal-Ottawa Highway; and Hull, where there are three bridges crossing the Ottawa River and connecting the Province with the capital of Canada.

The census recorders of the Roads Department counted during the month of August, from six in the morning until midnight, all the automobiles which entered the Province through the above mentioned points. Those recorders did not only count the cars, but they indicated every day, by state and province, the origin of each automobile. So that the Roads Department possesses a unique set of statistics which allows it to complete the statistics of the sub-collectors of customs.

During the month of August, 17,869 American cars entered through the interprovincial points of entry, or 29% of the number of American cars entered at the customs ports for an extended period. The statistics of the customs officers must therefor be increased by 29% if we wish to know exactly the number of American cars that entered the Province during the month of August.

During the month of August, 306,394 cars originating in the other provinces entered the Province of Quebec. That number includes 291,989 cars entered at Hull, which goes to show the tremendous importance of traffic in that part of the Province.

The Roads Department estimates that of those 306,394 cars from other provinces that entered through interprovincial points, 38,300 entered for an extended stay. Those 38,300 automobiles originating in other provinces represent more than 50% of the automobiles that came in through international ports for extended stays.

The figures supplied by the collectors of customs must therefor once more be increased accordingly.

As a result of that study, the Roads Department has established the following statistical table of the tourist traffic on August 31, 1933.

	24 hours or less	2 days to 12 months	TOTAL
American cars entered by customs ports.	129,472	165,865	295,337
American cars entered by interprovincial points.		48,100	48,100
Automobiles from other provinces.	981,040	80,000	1,061,040
Total.	1,110,512	493,965	1,404,477

Le chapitre 6 donne des renseignements jour par jour sur le mouvement touristique aux points interprovinciaux et sur la route de la Gaspésie. On trouvera aussi à ce chapitre un tableau donnant la situation du tourisme automobile au 1er novembre pour les points d'entrée internationaux et interprovinciaux.

Les rapports subséquents étudieront plus en détail la situation du tourisme dans la province. On devra particulièrement chercher à grouper les statistiques, non seulement du tourisme automobile, mais du tourisme par chemins de fer et par bateaux. Le champ de l'étude est infiniment vaste sur ce sujet de l'industrie touristique.

Le but des notes qui précèdent a peut-être été atteint si elles ont réussi à faire comprendre les principes qui ont guidé le ministère de la voirie lors de la préparation de la loi du tourisme. La formule d'organisation peut donner lieu à des perfectionnements et même à des modifications si celles-ci viennent à s'imposer. Cette formule fut toutefois choisie après une étude approfondie du but de l'organisation touristique et des conditions particulières à notre province.

Le grand principe directeur fut la nécessité de la coopération entre tous les éléments qui peuvent contribuer au succès de cette industrie importante. Cette coopération semble avoir été établie.

Etant donné une bonne formule d'organisation et des éléments actifs, il n'y a pas de raison que le commerce touristique ne se développe pas davantage dans une province qui, comme la nôtre, possède de si nombreuses et de si admirables ressources.

Chapter 6 gives information, day by day, about the movement of tourist travel at the interprovincial points and around the Gaspé Peninsula. Data regarding the situation of tourism on November 1st. for international and interprovincial points, will also be found in a table in the same chapter.

Subsequent reports will study more in detail the tourist trade situation in the Province. It will be necessary to particularly try to group statistics, not only of automobile tourist travel, but also of such travel by rail and by boat. The field of study in the matter of tourism is an infinitely extensive one.

The aim of these notes has perhaps been attained if they have succeeded in making clear the principles that guided the Minister of Roads in the preparation of the Tourist Traffic Act. The organization formula may possibly be perfected and even modified if it is found necessary. That formula was, however, selected after a careful study of the goal of the tourist organization and of the conditions that are peculiar to our Province.

The great directive principle was the necessity for co-operation between all the elements that can contribute to the success of that important industry. That cooperation seems to have been established.

With a good organization and active elements, there is no reason why the tourist trade should not further develop in a Province like ours, which possesses such numerous and admirable resources.

CHAPITRE VI

CHAPTER VI

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

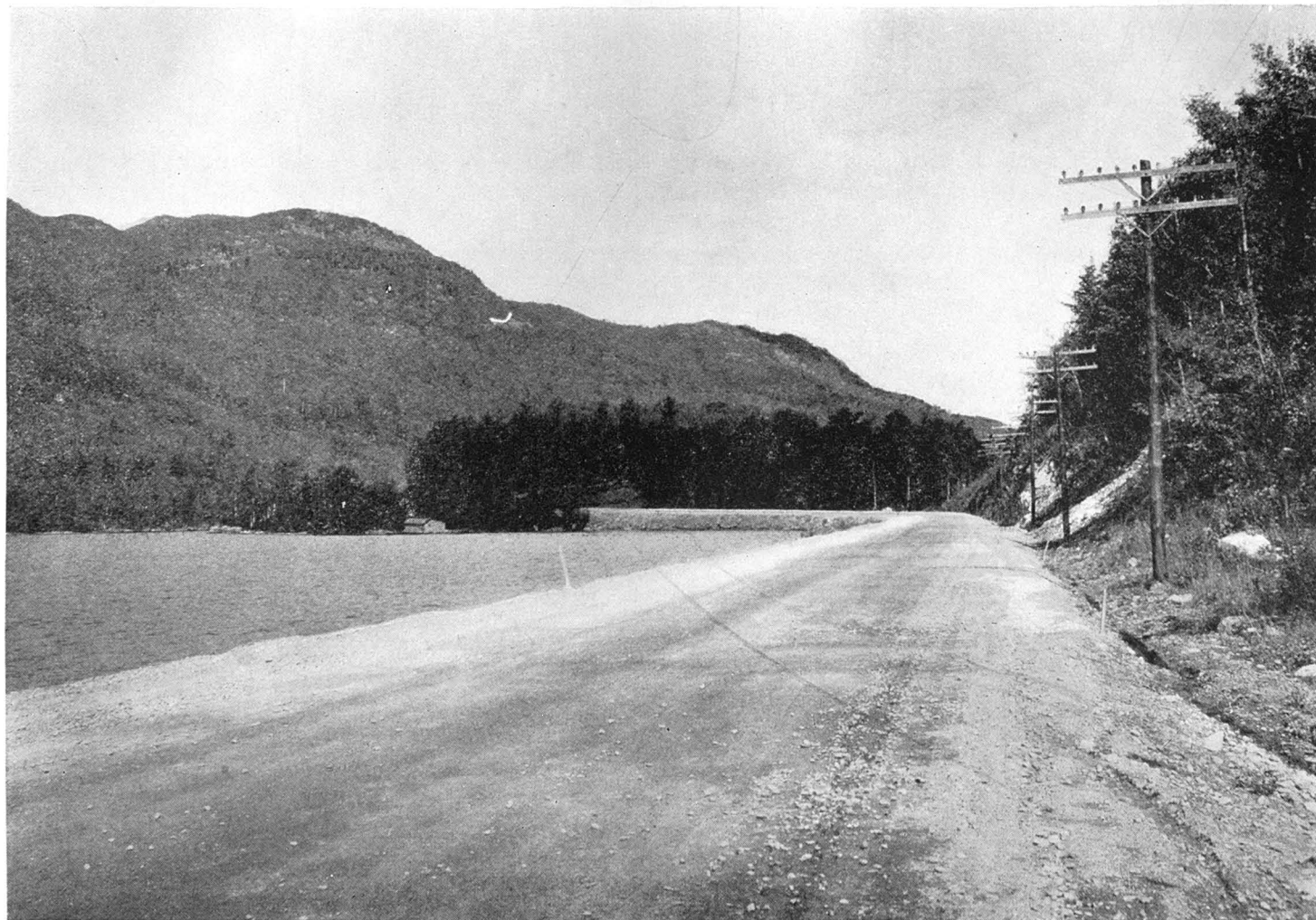
YEARLY REGISTRATION OF MOTOR VEHICLES IN THE PROVINCE OF QUEBEC SINCE 1907

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	140,849	5,417	512	2,318	28,384	177,485
1932	130,911	4,683	500	2,225	27,411	165,730
1933	.....	.....	.....	.....	.....	158,000

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

N.B.—Les chiffres pour 1933 sont à la date du 1er décembre.

N.B.—The figures for 1933 give the registrations on December 1.



MONTRÉAL-SHERBROOKE

Vue montrant le terrassement complété dans le canton Orford.

View showing subgrade completed in the township of Orford.

**STATISTIQUES DU TOUBISME AUTOMOBILE
AMÉRICAIN AU CANADA POUR L'ANNEE
1932**

**STATISTICS OF AMERICAN AUTOMOBILE TOURIST
TRAFFIC INTO CANADA FOR 1932.**

Nombre d'automobiles américaines entrées au Canada en
1932, aux différents points de la frontière internationale.

Number of American automobiles which entered Canada,
in 1932, at various ports of entry.

PROVINCES	Période de séjour		Length of stay		TOTAL
	N'excédant pas 24 heures Not exceeding 24 hours	N'excédant pas 60 jours Not exceeding 60 days	De 60 jours à 6 mois 60 days to 6 months		
Provinces Maritimes— Maritime Provinces...	234,922 — 81.5%	53,268	+ 61 — 18.5%		288,251
Québec.....	222,801 — 41.5%	313,243	+ 192 — 58.5%		536,146
Ontario.....	2,497,384 — 81.9%	552,011	+ 191 — 18.1%		3,049,586
Manitoba.....	31,999 — 73.4%	11,593	+ 12 — 26.6%		43,604
Saskatchewan.....	16,098 — 77.7%	4,632	+ 6 — 22.3%		20,736
Alberta.....	17,720 — 82.1%	3,854	+ 1 — 17.9%		21,575
Colombie-Anglaise— British Columbia.....	49,466 — 34.4%	94,366	+ 47 — 65.6%		143,879
TOTAL.....	3,070,390 — 74.8%	1,032,967	+ 420 — 25.2%		4,103,777

STATISTIQUES SUR LE TOURISME AUTOMOBILE ÉTRANGER DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC

Nombre d'automobiles de tourisme qui ont traversé les lignes internationales et interprovinciales, à différents endroits de la province, de 1915 à 1932.

STATISTICS OF FOREIGN AUTOMOBILE TOURIST TRAFFIC INTO THE PROVINCE OF QUEBEC

Number of touring automobiles which crossed the international and interprovincial lines at different points of the Province, from 1915 to 1932.

Points d'entrée — Entering port	de-from 1915 à-to 1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932
Abercorn.....	7,074	4,875	8,359	12,656	12,986	1,305	23,225	24,382	25,977	22,423	27,142	19,125
Armstrong.....	8,926	3,247	6,182	7,200	8,306	9,212	11,595	14,007	15,896	16,690	15,477	11,624
Athelstan.....	.....	.....	649	1,064	1,078	159	146	219	485	683	1,167	724
Beebe Jct.....	57	882	941	1,423	1,618	2,036	5,592	5,285	5,854	5,997	8,459	9,965
Cantic (Lacolle Jct).....	.....	.....	90	713	28,939	3,272	6,959	6,906	5,795	32,387	36,452	32,913
Clarenceville.....	.....	.....	.....	1,515	610	11,869	1,252	1,357	1,355	1,697	1,752	1,396
Comins Mills... ..	.....	.....	2,652	2,700	6,154	5,177	8,780	10,312	16,774	11,549	15,330	13,274
Covey Hill.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	819	1,912	1,289	1,231	1,560	1,332
Cross Point*.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,100	3,350	5,000	5,000	4,500
Dundee.....	9,194	4,016	5,990	7,917	11,692	11,141	11,718	10,932	16,378	22,519	21,024	17,140
Estcourt.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	47	12	14	63	3
Franklin Centre....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,505	1,188	987	1,191	1,120	1,277
Frelighsburg.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13,248	15,896	17,290	15,148	14,313	10,146
Frontier (Hemming- ford).....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,612	865	512	421	491	479
Glen Sutton.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9,755
Hemmingford.....	1,173	1,168	1,315	1,490	4,392	7,889	5,749	5,649	5,493	6,005	5,790	6,157
Herdman.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,464	8,336	8,261	9,825	10,980	10,706
Hereford Road.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22,170	31,413	30,427	42,539	43,634	32,449
Highwater.....	.....	6,461	8,564	11,258	29,750	16,948	21,875	24,675	23,268	26,132	29,671	26,861
Hull*.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17,000	30,000	35,000	45,000	40,000
Lacolle.....	54,115	25,963	39,012	41,717	15,273	42,226	51,323	71,147	91,710	67,543	69,265	54,403

Mansonville.....	1,336	890	1,645	1,245	747	792	1,882	3,952	3,612	6,018	4,115	2,581
Matapédia*.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2 400	7,500	10,000	10,000	9,000
Monk.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3
Montréal.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	121	191	255	255	165	121
Noyan.....	639	766	1,105	1,564	4,588	5,215	9,571	10,312	16,733	14,629	17,130	14,664
Philipsburg.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,505	1,047	55,079	72,597	81,686	70,703
Pidgeon Hill.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,539
Pointe-Fortune*.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15,000	16,200	18,000	16,000	16,000
Québec.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	74
Rivière-Beaudette*.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50,000	64,800	72,000	15,000	68,000
Rock Island.....	20,648	38,943	39,179	66,788	47,794	43,857	60,160	79,336	81,468	80,409	84,879	79,895
Stanhope.....	4,690	2,224	3,091	11,114	16,655	18,821	21,003	31,778	30,389	32,089	41,899	22,224
S.-Agnès-de-Dundee.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	167	80	117	135	128	76
St-André Road.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15,454	7,778	11,297	18,677	29,894	26,999
St-Armand.....	2,705	2,428	4,325	8,614	12,316	4,805	7,193	4,126	6,710	4,300	5,877	4,215
St-Camille.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	60	141	.....	.....	.....
St-Pamphile.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9	344	9	.....
St-Régis.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,051	14,003	17,796	17,143	18,425	15,082
S.-Rose-du-Degelé*.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,300	7,500	9,000	15,000	14,000
St Zacharie.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,515	1,301	1,310	853	376
Trout River.....	11,440	3,280	7,000	14,940	21,240	25,241	23,721	27,507	31,495	30,732	35,372	28,661
Woburn.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,557
Total....	121,997	95,143	130,099	193,918	224,138	209,965	345,866	504,013	653,515	711,632	730,122	686,999

* Estimation approximative pour les points d'entrée inter-provinciaux. Ces chiffres sont basés sur le recensement général de la circulation ainsi que sur certains comptages spéciaux. Il n'a pas été tenu compte de ces points d'entrée avant 1928. Les chiffres pour 1928, 1929, 1930, 1931 et 1932 comprennent les automobiles des provinces sœurs venues pour un séjour de plus d'une journée.

* Approximate estimate for interprovincial points of entry. The figures for these points are based on the general traffic census and on certain special counts. These interprovincial points have not been taken into account before 1928. The figures for 1928, 1929, 1930, 1931 and 1932 include automobiles from Sister-Provinces entering for a stay of more than 24 hours.

STATISTIQUES DU TOURISME AUTOMOBILE ÉTRANGER DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC

Etat comparatif du nombre d'automobiles étrangères entrées dans la province de Québec en 1933, et en 1932, au premier novembre de chaque année.

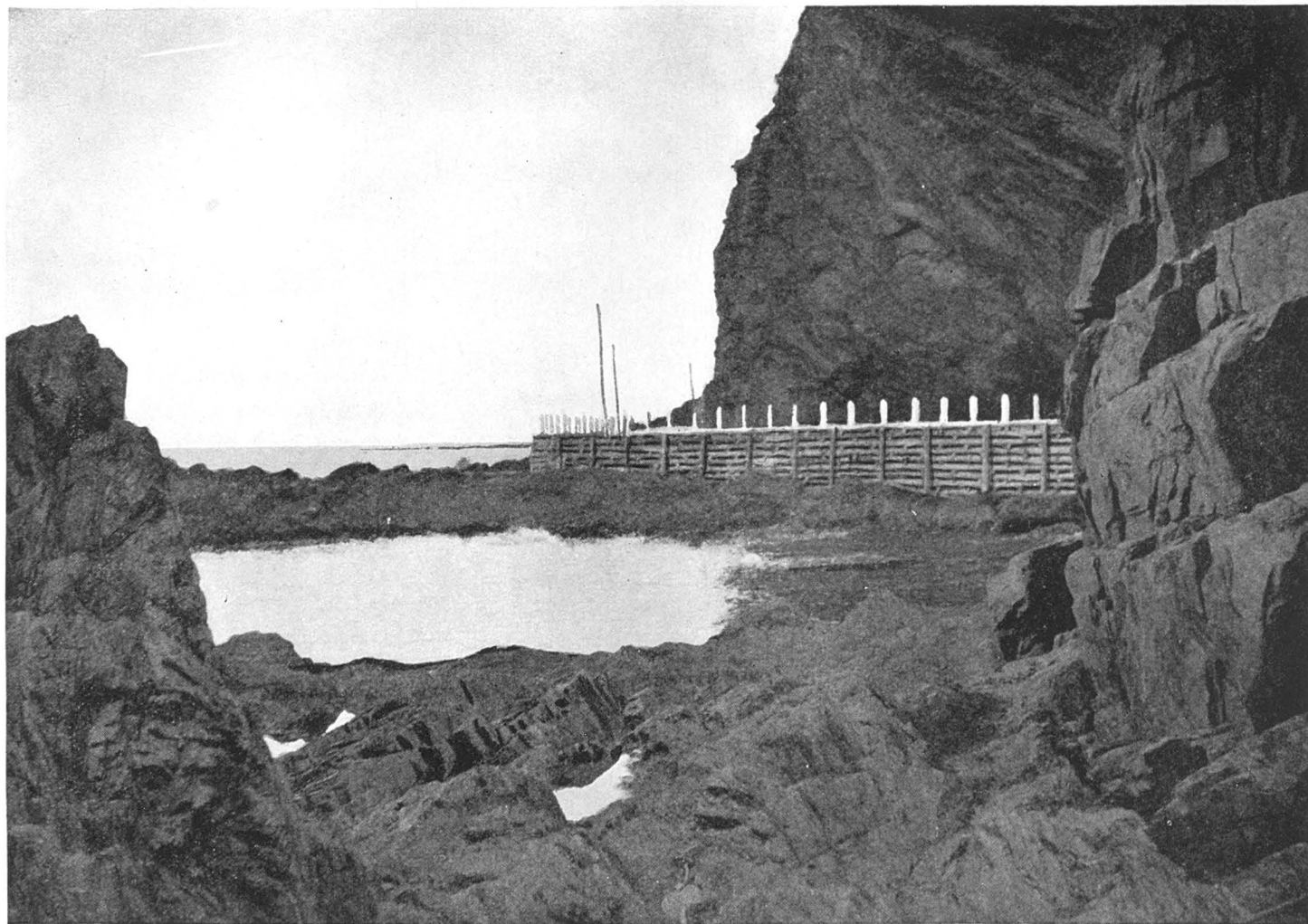
ÉTAT SUIVANT LA DURÉE DE SÉJOUR

STATISTICS OF FOREIGN AUTOMOBILE TOURIST TRAFFIC INTO THE PROVINCE OF QUEBEC

Comparative table showing the number of foreign automobiles which came into the province of Quebec in 1933 and 1932, up to November 1.

STATEMENT SHOWING LENGTH OF STAY

Automobiles entrées à — Automobiles entered at	1933			1932			Augmen- tation ou diminu- tion— Increase or de- crease
	N'excédant pas 24 heu- res—Not exceeding 24 hours	2 jours à 2 mois, et plus —2 days to 2 months, and more	TOTAL	N'excédant pas 24 heu- res—Not exceeding 24 hours	2 jours à 2 mois, et plus —2 days to 2 months, and more	TOTAL	
Abercorn.....	12,292	3,678	15,970	13,067	4,579	17,646	— 1,676
Armstrong.....	684	9,010	9,694	666	10,587	11,253	— 1,559
Athelstan.....	150	606	756	105	727	832	— 76
Beebe Junction.....	16,233	1,096	17,329	13,302	1,093	14,395	+ 2,934
Cantic (Lacolle Jct)...	872	25,503	26,375	557	29,722	30,279	— 3,904
Clarenceville.....	535	652	1,187	418	502	920	+ 267
Comins Mills.....	3,123	6,524	9,647	4,409	7,870	12,279	— 2,632
Covey Hill.....	.....	957	957	.....	1,285	1,285	— 328
Cross Point*.....	.....	5,000	5,000	.....	4,500	4,500	+ 500
Dundee.....	4,959	5,508	10,467	6,393	9,066	15,459	— 4,992
Estcourt.....	21	18	39	.....	3	3	+ 36
Franklin Centre.....	.....	977	977	.....	1,101	1,101	— 124
Frelighsburg.....	3,532	3,278	6,810	4,803	4,566	9,369	— 2,559
Frontier (Hemming- ford).....	.....	339	339	.....	422	422	— 83
Hemmingford.....	2,487	3,123	5,610	2,085	3,514	5,599	+ 11
Herdman.....	810	2,438	3,248	1,676	3,113	4,789	— 1,541



TOUR DE LA GASPÉSIE
St-Antoine-du-Gros-Morne

Hereford Road.....	18,676	3,773	22,449	23,919	5,694	29,613	— 7,164
Highwater.....	12,874	12,948	25,822	10,195	14,307	24,502	+ 1,320
Hull*.....		50,000	50,000	.....	60,000	60,000	— 10,000
Lac Frontière.....	677	122	799	394	114	508	+ 291
Lacolle.....	8,163	23,764	31,927	15,382	34,632	50,014	— 18,087
Mansonville.....	122	50	172	2,287	295	2,582	— 2,410
Matapédia*.....	.....	10,000	10,000	.....	9,000	9,000	+ 1,000
Noyan.....	2,062	8,342	10,404	3,222	9,706	12,928	— 2,524
Philipsburg.....	6,621	43,758	50,379	6,749	59,798	66,547	— 16,168
Pointe-Fortune*.....	.....	16,000	16,000	.....	16,000	16,000	.....
Rivière-Beaudette*...	.....	60,000	60,000	.....	60,000	60,000	.....
Rock Island.....	42,696	19,203	61,899	46,949	23,018	69,967	— 8, 068
Stanhope.....	10,638	9,847	20,485	14,657	10,747	25,404	— 4,919
Ste-Agnès-de-Dundee.	4	27	31	30	43	73	— 42
St-André Road (Henrysburg).....	5,247	6,576	11,823	7,417	10,259	17,676	— 5,853
St-Armand.....	1,962	1,925	3,887	1,424	1,706	3,130	+ 757
St-Régis.....	10,719	636	11,355	12,081	840	12,921	— 1,566
Ste-Rose-du-Déglé*	.....	13,000	13,000	.....	14,000	14,000	— 1,000
St-Zacharie.....	73	310	383	35	294	329	+ 54
Trout River.....	5,668	11,847	17,515	4,994	21,775	26,769	— 9,254
Total.....	171,900	360,835	532,735	197,216	434,878	632,094	— 99,359

* Estimation approximative pour les points d'entrée interprovinciaux. Chiffres basés sur certains comptages spéciaux. Les chiffres pour ces points interprovinciaux comprennent les automobiles des provinces sœurs, mais ne comportent pas la circulation de courte durée.

Les chiffres pour les points d'entrée entre la province de Québec et les Etats-Unis ont été fournis par les sous-percepteurs du revenu national. Les chiffres pour Herdman, Mansonville, Stanhope et St-André Road sont du 1er septembre.

Les chiffres complets pour l'année 1933 seront connus au mois de février 1934.

* Approximate estimates for interprovincial points of entry. The figures are based on certain special counts, and automobiles from Sister-Provinces have been included. These figures do not however include short stay traffic.

The figures for ports of entry at the border between the United States and the Province of Quebec have been supplied by sub-collectors of National Revenue. The figures for Herdman, Mansonville, Stanhope and St. André Road are given for September 1.

Final figures for 1933 will be available in February 1934.

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION 1933

Du mardi matin, 1er août, au jeudi soir, 31 août.

Circulation des automobiles observée chaque jour du mois d'août à certains points des principales routes inter-provinciales.

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, DU- RANT LE MOIS D'AOUT— TOURING CARS ENTER- ING THE PROVINCE DUR- ING THE MONTH OF AU- GUST			
	Québec	Autres provin- ces Other provin- ces	Etats- Unis Unit- ed States	Total
Cross Point	1,564	992	186	2,742
Matapédia	1,302	2,648	444	4,404
Ste-Rose- du-Dé- gelé	816	1,767	1,162	3,745
Dorion route 2	15,580	5,477	5,388	26,445
Dorion route 17	26,404	3,511	1,681	31,596
Hull	93,673	291,989	9,008	394,670
TOTAL	139,339	306,394	17,869	463,602

TRAFFIC CENSUS 1933

From Tuesday morning, August 1, to Thursday 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 DU- RANT LE MOIS D'AOUT— TOURING CARS LEAVING THE PROVINCE DURING THE MONTH OF AUGUST			
	Québec	Autres provin- ces Other provin- ces	Etats- Unis Unit- ed States	Total
	1,667	992	587	3,246
	1,293	2,480	656	4,429
	795	1,557	947	3,299
	15,352	5,887	3,683	24,922
	25,132	3,772	1,328	30,232
	94,858	277,614	5,934	378,406
	139,097	292,302	13,135	444,534

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION—TRAFFIC CENSUS

1933

Du mardi matin, 1er août, au jeudi soir 31 août — From Tuesday morning, August 1, to Thursday 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 Aug.	Québec	Autres provin- ces Other Provin- ces	Etats- Unis Unit- ed States	Total
1	60	23	2	85
2	77	33	7	117
3	65	18	8	89
4	73	25	8	106
5	59	30	3	92
6	62	61	9	132
7	58	34	8	100
1-7	452	224	45	721
8	63	25	3	91
9	62	35	3	100
10	66	25	6	97
11	44	27	2	73
12	63	39	7	109
13	32	37	6	95
14	44	31	6	81
8-14	374	239	33	646
15	57	30	10	97
16	61	27	9	97
17	63	22	8	93
18	52	35	5	92
19	52	26	9	87
20	29	43	5	77
21	36	37	5	78
15-21	350	220	51	621
22	50	34	10	94
23	59	33	8	100
24	43	55	6	104
25	34	20	4	58
26	40	31	6	77
27	25	35	4	64
28	28	24	5	57
22-28	279	232	43	554
29	39	21	6	66
30	30	31	5	66
31	40	25	3	68
1-31	1,564	992	186	2,742

Août Aug.	Québec	Autres provin- ces Other Provin- ces	Etats- Unis Unit- ed States	Total
1	55	14	8	77
2	72	28	17	117
3	61	22	19	102
4	63	29	16	108
5	73	34	17	124
6	64	58	20	142
7	67	35	16	118
1-7	455	220	113	788
8	75	29	14	118
9	65	30	11	106
10	64	26	25	115
11	54	24	20	98
12	59	36	25	120
13	31	44	14	89
14	46	49	24	119
8-14	394	238	133	765
15	55	17	16	88
16	63	30	25	118
17	69	22	21	119
18	69	38	32	139
19	47	30	16	93
20	43	53	21	117
21	36	42	22	100
15-21	382	239	153	774
22	56	20	20	96
23	59	32	19	110
24	52	58	22	132
25	43	18	23	84
26	52	29	22	103
27	25	37	17	79
28	35	26	15	76
22-28	322	220	139	680
29	42	24	13	79
30	28	23	18	75
31	44	22	19	85
1-31	1,667	992	587	3,246

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION—TRAFFIC CENSUS

1933

Du mardi matin, 1er août, au jeudi soir 31 août — From Tuesday morning, August 1, to Thursday night, August 31.

ROUTE No 6—MATAPÉDIA (N. B.—Québec)

Date ENTRÉES DANS LA PROVINCE
ENTERING THE PROVINCE

SORTIES DE LA PROVINCE Date
LEAVING THE PROVINCE

Août Aug.	Québec	Autres provin- ces Other Provin- ces	Etats- Unis Unit- ed States	Total
1	44	66	13	123
2	48	85	15	148
3	48	74	13	135
4	41	78	11	130
5	47	98	9	154
6	47	120	18	185
7	40	77	10	127
1-7	315	598	89	1,002
8	49	74	16	139
9	46	75	15	136
10	45	71	17	133
11	43	77	13	133
12	33	75	13	121
13	48	127	18	193
14	42	92	13	147
8-14	306	591	105	1,002
15	32	86	23	141
16	61	93	17	171
17	34	94	13	141
18	45	97	15	157
19	35	76	17	128
20	39	126	14	179
21	29	76	19	124
15-21	275	648	118	1,041
22	45	85	17	147
23	45	89	15	149
24	45	73	13	131
25	32	49	13	94
26	35	71	9	115
27	48	127	21	196
28	35	69	15	112
22-28	285	563	103	951
29	33	98	9	140
30	49	72	6	127
31	39	88	14	141
1-31	1,302	2,658	444	4,404

Août Aug.	Québec	Autres provin- ces Other Provin- ces	Etats- Unis Unit- ed States	Total
1	37	60	19	116
2	33	72	15	120
3	40	71	14	125
4	46	78	23	147
5	40	89	22	151
6	53	120	24	197
7	35	67	18	120
1-7	284	557	135	976
8	48	67	15	130
9	41	92	22	155
10	41	69	22	132
11	35	81	27	143
12	36	68	16	120
13	41	123	24	188
14	43	77	20	140
8-14	285	577	146	1,008
15	39	77	24	140
16	55	94	26	175
17	42	89	17	147
18	50	86	27	163
19	42	68	17	127
20	50	113	28	191
21	32	75	28	135
15-21	310	602	187	1,079
22	45	74	26	145
23	49	88	15	152
24	33	77	22	132
25	31	60	30	121
26	33	37	19	109
27	58	107	30	195
28	37	74	13	124
22-28	286	537	155	978
29	39	76	21	136
30	46	56	10	112
31	43	75	22	140
1-31	1,293	2,480	656	4,429

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION—TRAFFIC CENSUS

1933

Du mardi matin, 1er août, au jeudi soir 31 août — From Tuesday morning, August 1, to Thursday night, August 31.

ROUTE No 6—NEW RICHMOND (Tour de la Gaspésie)

 Date SE DIRIGEANT VERS L'EST
GOING EAST

 SE DIRIGEANT VERS L'OUEST Date
GOING WEST

Août Aug.	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 Aug.
1	122	6	5	133	132	19	15	166	1
2	163	24	9	196	191	18	19	228	2
3	124	16	7	147	139	28	32	199	3
4	159	19	11	189	156	24	35	215	4
5	152	9	3	164	167	19	31	217	5
6	204	26	5	235	207	29	36	272	6
7	145	14	11	170	156	21	36	213	7
1-7	1,069	114	51	1,234	1,148	158	204	1,510	1-7
8	156	11	4	971	185	24	24	235	8
9	179	18	16	213	188	23	38	249	9
10	173	14	13	200	182	28	55	265	10
11	154	12	7	173	158	23	42	223	11
12	191	13	19	223	187	14	54	255	12
13	225	19	13	257	215	33	44	292	13
14	157	8	13	178	168	26	48	242	14
8-14	1,235	95	85	1,415	1,283	171	307	1,761	8-14
15	195	18	17	230	193	18	39	250	15
16	151	11	18	180	171	21	43	235	16
17	156	13	11	183	179	21	48	248	17
18	142	13	12	167	162	26	52	240	18
19	184	14	11	209	200	14	41	255	19
20	175	17	8	200	200	40	50	290	20
21	182	11	14	207	193	17	49	259	21
15-21	1,188	97	91	1,376	1,298	157	322	1,777	15-21
22	164	14	13	191	169	17	36	222	22
23	206	10	11	227	231	19	45	295	23
24	164	10	12	186	196	23	47	266	24
25	127	6	8	141	141	23	66	230	25
26	170	4	14	188	182	21	56	259	26
27	219	9	18	246	220	15	35	270	27
28	175	8	15	198	200	7	31	238	28
22-28	1,225	61	91	1,377	1,339	125	316	1,780	22-28
29	181	11	14	206	178	17	43	27	29
30	155	12	6	173	188	10	37	235	30
31	169	10	7	186	171	8	43	222	31
1-31	5,222	400	345	5,967	5,605	646	1,272	7,523	1-31

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION TRAFFIC CENSUS

1933

Du mardi matin, 1er août, au jeudi soir 31 août — From Tuesday morning, August 1, to Thursday night, August 31.

ROUTE No 6—L'ANSE-AUX-COUSINS (Gaspé)—(Tour de la Gaspésie)

Date SE DIRIGEANT VERS L'EST
GOING EAST

SE DIRIGEANT VERS L'OUEST Date
GOING WEST

Août Aug.	Québec	Autres provin- ces Other Provin- ces	Etats- Unis Unit- ed States	Total
1	125	5	12	142
2	121	4	12	137
3	134	4	12	150
4	111	9	16	136
5	153	1	13	167
6	112	6	5	123
7	99	8	11	118
1-7	855	37	81	973
8	101	11	14	126
9	80	9	15	104
10	118	6	6	130
11	100	6	8	115
12	138	5	12	155
13	115	1	11	127
14	97	2	11	110
8-14	749	41	77	867
15	113	6	13	132
16	132	2	22	156
17	119	15	16	150
18	118	2	19	140
19	132	7	20	159
20	120	4	11	135
21	113	5	9	127
15-21	847	42	110	999
22	118	3	17	138
23	145	4	10	159
24	107	14	18	139
25	127	3	8	138
26	131	5	11	147
27	78	1	11	90
28	100	1	16	117
22-28	806	31	91	928
29	123	4	11	138
30	128	2	16	146
31	118	2	11	131
1-31	3,626	159	397	4,182

Août Aug.	Québec	Autres provin- ces Other Provin- ces	Etats- Unis Unit- ed States	Total
1	123	6	20	149
2	125	9	53	187
3	136	14	73	223
4	149	13	65	227
5	152	10	55	217
6	125	25	57	207
7	149	18	57	221
1-7	956	95	380	1,431
8	136	26	35	197
9	127	25	58	210
10	131	18	49	198
11	115	20	52	187
12	138	18	44	200
13	161	5	41	207
14	106	8	36	150
8-14	914	120	315	1,349
15	113	14	58	185
16	145	16	42	203
17	126	14	61	201
18	141	3	50	194
19	116	19	51	186
20	134	9	55	198
21	139	11	41	191
15-21	914	86	358	1,358
22	115	10	54	179
23	119	10	64	193
24	109	27	60	196
25	133	10	51	194
26	132	5	33	170
27	83	1	22	106
28	118	8	37	163
22-28	809	71	321	1,201
29	135	7	38	180
30	130	6	37	173
31	123	3	38	164
1-31	3,981	388	1,487	5,856

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION—TRAFFIC CENSUS

1933

Du mardi matin, 1er août, au jeudi soir 31 août — From Tuesday morning, August 1, to Thursday 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 Date

Août Aug.	Québec	Autres provin- ces Other Provin- ces	Etats- Unis Unit- ed States	Total
1	18	48	28	94
2	31	56	38	125
3	20	40	37	97
4	28	54	34	116
5	28	56	33	117
6	36	108	80	224
7	18	48	25	92
1-7	180	410	275	865
8	17	67	37	121
9	26	49	44	119
10	22	54	37	113
11	24	60	41	145
12	28	57	27	112
13	50	102	65	217
14	27	46	33	106
8-14	194	455	284	933
15	29	58	62	149
16	28	59	32	119
17	18	56	36	110
18	33	76	33	142
19	29	55	28	112
20	32	95	78	205
21	20	49	29	98
15-21	189	448	298	935
22	23	51	32	106
23	30	40	35	108
24	18	48	32	98
25	22	34	22	78
26	29	39	22	90
27	23	65	48	136
28	36	39	22	97
22-28	181	319	213	713
29	29	43	4	106
30	21	45	25	91
31	22	47	33	102
1-31	816	1,767	1,162	3,745

Québec	Autres provin- ces Other Provin- ces	Etats- Unis Unit- ed States	Total	Août Aug.
20	41	18	79	1
38	48	34	112	2
21	49	27	97	3
26	35	27	88	4
29	50	19	98	5
40	88	64	192	6
16	45	27	88	7
182	356	216	754	1-7
24	53	30	107	8
26	46	32	104	9
17	42	29	88	10
23	58	30	111	11
25	16	23	94	12
54	104	58	216	13
23	46	36	105	14
192	395	238	825	8-14
25	60	38	123	15
27	52	42	121	16
17	51	33	101	17
23	54	28	105	18
35	56	16	107	19
33	75	72	180	20
23	54	25	102	21
183	402	254	839	15-21
28	47	25	100	22
23	42	23	88	23
18	42	23	83	24
12	30	27	69	25
23	30	12	65	26
37	58	46	141	27
31	57	24	112	28
172	306	180	658	22-28
24	26	17	67	29
23	32	22	77	30
19	40	20	79	31
795	1,557	947	3,299	1-31

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION—TRAFFIC CENSUS

1933

Du mardi matin, 1er août, au jeudi soir 31 août — From Tuesday morning' August 1, to Thursday 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 Aug.	Québec	Aulres provin- ces Other Provin- ces	Etats- Unis Unil- ed States	Total
1	355	158	152	665
2	349	133	152	634
3	325	148	140	613
4	412	166	167	745
5	495	287	143	925
6	966	326	172	1,464
7	463	189	184	836
1-7	3,365	1,407	1,110	5,882
8	420	154	195	769
9	447	175	200	822
10	433	171	191	795
11	473	164	157	794
12	506	208	142	856
13	1,188	235	164	1,587
14	420	158	210	788
8-14	3,887	1,265	1,259	6,411
15	494	156	210	860
16	470	154	176	800
17	462	141	155	758
18	403	159	173	735
19	500	209	173	882
20	1,193	290	183	1,666
21	356	169	184	709
15-21	3,878	1,278	1,254	6,410
22	398	167	204	769
23	387	133	245	765
24	314	121	163	598
25	360	141	164	665
26	471	158	154	783
27	944	189	169	1,302
28	427	160	162	742
22-28	3,301	1,069	1,261	5,631
29	422	153	182	757
30	351	143	178	672
31	376	162	144	682
1-31	15,580	5,477	5,388	26,445

Août Aug.	Québec	Aulres provin- ces Other Provin- ces	Etats- Unis Unil- ed States	Total
1	371	141	83	595
2	332	157	101	590
3	260	\$56	112	528
4	421	144	113	678
5	693	136	99	928
6	712	251	88	1,051
7	413	325	137	875
1-7	3,202	1,310	733	5,245
8	400	213	113	726
9	427	162	122	711
10	398	172	111	681
11	426	187	106	719
12	694	169	89	952
13	893	230	86	1,209
14	425	190	102	717
8-14	3,663	1,323	729	5,715
15	488	168	121	777
16	481	186	164	831
17	462	170	110	742
18	437	174	122	733
19	729	170	95	9 4
20	865	304	134	1,303
21	482	186	122	793
15-21	3,944	1,361	868	6,173
22	388	172	168	728
23	431	192	161	784
24	301	130	105	536
25	338	194	121	653
26	636	210	114	960
27	890	217	111	1,218
28	394	190	149	733
22-28	3,378	1,305	929	5,612
29	422	192	147	761
30	364	179	127	670
31	379	217	150	746
1-31	15,352	5,887	3,683	24,922



HULL — MONT-LAURIER

Chelsea

Elargissement et amélioration de courbe exécutés en 1933.

Widening and improvement of curve done in 1933.



ROUTE 15 — PARC DES LAURENTIDES

Un des groupes de chômeurs qui ont trouvé de l'emploi sur cette route en 1933. Camp No 7.

One of the groups of unemployed to whom work was given on that road in 1933. Camp No. 7.

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION—TRAFFIC CENSUS

1933

Du mardi matin, 1er août, au jeudi soir 31 août — From Tuesday morning, August 1, to Thursday night, August 31.

ROUTE No 17—VAUDREUIL (Ontario—Québec)

Date ENTRÉES DANS LA PROVINCE
ENTERING THE PROVINCE

SORTIES DE LA PROVINCE
LEAVING THE PROVINCE

Août Aug.	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 Aug.
1	586	106	39	731	842	127	63	1,032	1
2	790	802	46	1,038	775	190	32	997	2
3	612	100	60	778	676	127	47	850	3
4	713	180	36	929	790	172	37	999	4
5	942	300	74	1,316	1,292	181	52	1,525	5
6	1,346	153	50	1,559	871	123	36	1,030	6
7	718	47	34	799	769	202	32	1,003	7
1-7	5,707	1,098	345	7,150	6,015	1,122	229	7,436	1-7
8	670	88	88	806	758	89	46	893	8
9	784	64	80	928	826	112	55	993	9
10	791	100	43	934	782	92	46	921	10
11	814	71	35	920	834	85	27	946	11
12	859	116	62	1,037	1,056	94	43	1,193	12
13	1,331	104	57	1,492	961	107	52	1,120	13
14	748	107	67	922	739	118	51	808	14
8-14	5,997	650	392	7,039	5,956	698	320	6,974	8-14
15	733	91	63	887	711	127	62	900	15
16	759	112	89	960	689	125	69	883	16
17	712	102	72	886	708	113	51	872	17
18	718	119	61	898	692	108	45	845	18
19	871	155	58	1,084	959	113	70	1,142	19
20	1,824	182	66	2,072	1,125	211	39	1,375	20
21	719	97	51	867	680	110	41	831	21
15-21	6,336	858	460	7,654	5,564	707	377	6,848	15-21
22	740	86	58	884	717	125	51	891	22
23	809	74	61	944	663	96	34	793	23
24	684	91	34	809	638	67	30	744	24
25	684	69	30	783	689	75	16	780	25
26	936	120	60	1,116	962	93	37	1,092	26
27	1,432	103	49	1,584	965	139	36	1,140	27
28	741	95	35	871	675	123	29	825	28
22-28	6,026	638	327	6,991	5,307	716	242	6,265	22-28
29	749	79	32	860	769	121	28	918	29
30	792	89	53	934	795	104	34	933	30
31	797	99	72	968	726	104	28	858	31
1-31	26,404	3,511	1,681	31,596	25,132	3,772	1,328	30,232	1-31

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION—TRAFFIC CENSUS

1933

Du mardi matin, 1er août, au jeudi soir 31 août — From Tuesday morning, August 1, to Thursday night, August 31.

ROUTE No 8—HULL-PONT INTERPROVINCIAL (Ontario-Québec)

Date ENTRÉES DANS LA PROVINCE
ENTERING THE PROVINCE

SORTIES DE LA PROVINCE Date
LEAVING THE PROVINCE

Août Aug.	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 Aug.
1	1,343	3,518	142	5,003	12,37	3,530	79	4,846	1
2	1,585	6,746	115	8,446	1,562	6,570	63	8,195	2
3	3,187	7,607	124	10,918	3,128	5,547	102	8,777	3
4	1,936	4,551	145	6,632	1,810	4,215	90	6,115	4
5	2,082	7,451	118	9,651	1,869	6,553	83	8,505	5
6	1,361	3,368	118	4,847	1,185	3,304	48	4,537	6
7	1,423	4,782	237	6,442	1,348	4,083	126	5,557	7
1-7	12,917	38,023	999	51,939	12,139	33,802	591	46,532	1-7
8	1,495	4,051	104	5,650	1,648	4,079	63	5,790	8
9	1,556	4,581	111	6,248	1,573	4,546	40	1,159	9
10	1,756	4,388	89	6,233	1,699	4,450	66	6,215	10
11	1,656	4,633	155	6,444	1,688	4,446	76	6,21	11
12	1,999	5,797	142	7,938	2,059	5,456	93	7,608	12
13	1,528	4,107	120	5,755	1,633	3,731	80	5,444	13
14	1,567	4,317	129	6,013	1,564	4,133	80	5,777	14
8-14	11,557	31,874	850	44,281	11,864	30,841	498	43,203	8-14
15	1,896	4,258	171	6,325	1,907	3,999	85	5,995	15
16	1,551	4,259	103	5,943	1,701	4,350	110	6,161	16
17	2,138	4,647	123	6,908	2,071	4,298	64	6,433	17
18	1,799	4,721	147	6,667	1,956	4,417	97	6,470	18
19	2,373	5,873	154	8,400	2,442	5,219	93	7,754	19
20	1,696	3,811	113	5,620	1,566	3,924	97	5,587	20
21	1,837	4,833	158	6,828	1,822	4,558	72	6,452	21
15-21	13,290	32,402	999	46,691	13,465	30,765	622	44,852	15-21
22	1,877	4,513	118	6,508	2,023	4,497	72	6,592	22
23	2,238	5,035	109	7,382	2,317	4,797	90	7,204	23
24	1,705	3,862	104	5,671	1,713	3,772	59	5,544	24
25	2,000	4,870	187	7,067	2,045	4,610	103	6,764	25
26	2,167	4,885	208	7,260	2,370	4,685	125	7,180	26
27	1,316	4,410	178	5,904	1,378	3,815	85	5,278	27
28	1,460	3,879	143	5,482	1,625	3,816	74	5,515	28
22-28	12,763	31,454	1,047	45,264	13,471	29,992	614	44,077	22-28
29	1,905	4,625	221	6,751	1,825	4,575	80	5,480	29
30	1,647	3,980	137	5,764	1,724	3,900	79	5,703	30
31	1,735	4,717	259	6,711	1,890	4,490	119	6,499	31
1-31	55,814	147,075	4,512	207,401	56,378	138,365	2,603	197,346	1-31

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION—TRAFFIC CENSUS

1933

Du mardi matin, 1er août, au jeudi soir, 31 août — From Tuesday morning, August 1, to Thursday 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 Aug.	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 Aug.
1	897	2,404	101	3,402	870	1,981	48	2,899	1
2	781	3,670	72	4,523	762	3,564	42	4,368	2
3	701	3,356	86	4,143	777	2,286	45	3,108	3
4	795	2,968	81	3,844	795	2,804	78	3,678	4
5	1,185	4,520	123	5,898	1,195	4,474	80	5,749	5
6	513	1,850	78	2,441	535	1,732	55	2,322	6
7	1,011	2,952	111	4,074	1,028	2,821	61	3,910	7
1-7	5,883	21,790	652	28,325	5,963	19,662	409	26,034	1-7
8	950	3,124	128	4,202	925	2,815	74	3,814	8
9	1,170	3,381	172	4,723	1,180	3,307	68	4,555	9
10	1,102	3,193	100	4,395	1,030	2,895	46	3,971	10
11	1,250	3,429	121	4,800	1,240	3,348	73	4,661	11
12	1,330	4,253	119	5,702	1,380	4,150	74	5,604	12
13	930	2,583	95	3,608	995	2,417	41	3,453	13
14	970	3,329	42	4,341	975	3,153	35	4,163	14
8-14	7,702	23,292	777	31,771	7,725	22,085	411	30,221	8-14
15	1,291	3,704	160	5,155	1,297	3,392	88	4,777	15
16	970	3,681	124	4,775	1,000	3,606	78	4,684	16
17	1,316	3,574	119	5,009	1,292	3,460	86	4,838	17
18	1,080	3,507	121	4,708	1,085	3,428	99	4,612	18
19	1,595	4,634	151	6,380	1,585	4,157	100	5,842	19
20	460	2,076	102	2,638	500	1,916	66	2,482	20
21	1,135	2,612	85	3,832	1,140	2,504	78	3,712	21
15-21	7,847	23,788	862	42,497	7,899	22,463	585	30,947	15-21
22	930	2,802	86	3,818	925	2,767	65	3,757	22
23	1,145	3,021	102	4,268	1,197	2,911	77	4,185	23
24	736	2,736	55	3,527	749	2,585	41	3,375	24
25	1,270	3,306	87	4,663	1,275	3,050	75	4,400	25
26	1,005	3,910	97	5,012	1,015	3,801	65	4,881	26
27	785	2,061	66	2,912	775	1,950	60	2,785	27
28	850	3,026	71	3,947	825	2,805	43	3,673	28
22-28	6,721	20,862	564	28,147	6,761	19,869	426	27,056	22-28
29	1,065	2,945	61	4,071	1,065	2,950	49	4,064	29
30	965	3,245	43	4,253	1,035	3,076	50	4,161	30
31	1,065	3,052	60	4,177	1,070	2,890	43	4,003	31
1-31	31,248	98,974	3,019	133,241	31,518	92,995	1,973	126,486	1-31

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION—TRAFFIC CENSUS

1933

Du mardi matin, 1er août, au jeudi soir, 31 août — From Tuesday morning, August 1, to Thursday 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 Aug.	Québec	Autres provin- ces Other Provin- ces	Etats- Unis Unit- ed States	Total
1	201	1,412	35	1,378
2	135	1,160	44	1,339
3	121	911	27	1,059
4	159	1,158	39	1,356
5	176	1,476	29	1,675
6	270	1,920	49	2,239
7	151	1,452	43	1,646
1-7	1,213	9,213	266	10,692
8	242	1,229	36	1,507
9	185	1,403	49	1,639
10	176	1,293	39	1,508
11	163	1,168	42	1,373
12	223	2,207	75	2,505
13	276	2,076	57	2,409
14	192	1,504	60	1,756
8-14	1,457	10,882	358	12,697
15	302	1,610	67	1,979
16	232	1,938	78	2,248
17	270	2,043	63	2,376
18	232	1,673	55	1,960
19	397	2,851	94	3,342
20	229	1,616	54	1,899
21	205	1,068	32	1,305
15-21	1,867	12,799	443	15,109
22	191	1,125	51	1,367
23	198	1,251	48	1,497
24	145	711	23	879
25	182	1,135	51	1,368
26	271	1,530	41	1,842
27	318	2,366	48	2,732
28	148	992	36	1,176
22-28	1,453	9,110	298	10,861
29	222	1,205	42	1,469
30	199	1,427	37	1,663
31	200	1,304	33	1,537
1-31	6,611	45,940	1,477	54,028

Québec	Autres provin- ces Other Provin- ces	Etats- Unis Unit- ed States	Total	Août Aug.
136	1,299	28	1,463	1
157	1,233	38	1,428	2
135	937	23	1,095	3
126	1,204	23	1,353	4
151	1,260	31	1,442	5
251	1,930	36	2,217	6
410	2,788	23	3,221	7
1,366	10,651	202	12,219	1-7
223	1,126	31	1,380	8
224	1,236	49	1,609	9
185	1,283	46	1,520	10
169	1,194	32	1,395	11
232	1,905	58	2,195	12
318	2,159	47	2,524	13
161	1,711	61	1,933	14
1,512	10,720	324	12,556	8-14
294	1,650	70	2,014	15
212	1,906	80	2,198	16
213	1,823	61	2,097	17
181	1,757	59	1,997	18
294	2,950	99	3,343	19
228	1,333	35	1,596	20
549	1,068	39	1,656	21
1,971	12,487	443	14,901	15-21
206	1,172	40	1,418	22
204	1,188	38	1,430	23
160	642	22	824	24
207	1,128	48	1,383	25
276	1,373	44	1,693	26
353	2,214	48	2,615	27
131	957	35	1,123	28
1,537	8,674	275	10,486	22-28
194	12,03	42	1,439	29
184	1,271	40	1,495	30
198	1,248	32	1,478	31
6,962	46,254	1,358	54,574	1-31



TROIS-RIVIÈRES — GRAND'MÈRE

Côte Cachée, Mont-Carmel

Le remblai est protégé contre les éboulis par une feuille de tôle enfoncée à la partie supérieure. Cette feuille de tôle arrête l'eau de surface et la dépose au bas du remblai par un conduit spécialement aménagé.

View showing anti-wash out strips protecting the fill against erosion of surface water. An opening is left to carry the water down the fill.



TROIS-RIVIÈRES — GRAND'MÈRE

Côte Cachée, Mont-Carmel

Vue montrant la nouvelle route. A noter: la hauteur du remblai et une partie de l'ancien chemin à gauche.

View showing the new road. Note the height of the fill and part of the old road to the left.

**ACCIDENTS D'AUTOMOBILES
DANS LA PROVINCE DE
QUÉBEC EN 1932**

Extraits du rapport des accidents d'automobile préparé par le Contrôleur du Revenu pour l'année 1932.

Ces statistiques donnent le nombre des accidents qui ont causé des blessures personnelles ou des dommages à la propriété de \$50. et plus.

**AUTOMOBILE ACCIDENTS IN
THE PROVINCE OF QUEBEC
DURING 1932**

Extracts from the report of automobile accidents prepared by the Controller of the Revenue for 1932.

The following figures represent the number of accidents which have caused personal injuries or property damages of \$50. or more.

CHAQUE MOIS — EACH MONTH

	Accidents
Janvier—January.....	583
Février—February.....	528
Mars—March.....	479
Avril—April.....	426
Mai—May.....	554
Juin—June.....	673
Juillet—July.....	764
Août—August.....	756
Septembre—September.....	827
Octobre—October.....	786
Novembre—November.....	635
Décembre—December.....	507
TOTAL 12 mois—12 mths..	7,538

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

Pertes de vies—Persons killed.....	280
Personnes blessées—Persons wounded.....	4,623
Dommages aux véhicules automobiles — Damages to motor vehicles.....	5,052
A des bicycles—To bicycles.....	351
A un véhicule à traction animale—To a horse-drawn vehicle.....	302
A un animal—To an animal.....	62
A une autre propriété—To some other property.....	514
TOTAL.....	11,184

**GENRES DE COLLISIONS
KINDS OF COLLISIONS**

Avec un convoi de chemin de fer—With a railroad train.....	44
Avec un tramway—With a tramway car.....	318
Avec auto et véhicule à traction animale—Between a motor vehicle and animal drawn vehicle.....	323
Entre deux automobiles—Between two automobiles.....	3,586
Avec un autre objet—With some other thing.....	1,208
Entre une automobile et un piéton—Between an automobile and a pedestrian (Adult).....	1,113
Entre une automobile et un enfant—Between an automobile and a child.....	995
Aucune précision—No information.....	65
TOTAL.....	7,602

**OBSTRUCTION A LA VUE
OBSTRUCTIONS TO VISIBILITY**

Bâtiment—Building.....	501
Arbre—Tree.....	59
Arbuste—Shrub.....	23
Pluie ou neige—Rain or snow.....	607
Clôture—Fence.....	23
Enseigne—Billboard.....	2
Véhicule—Vehicle.....	270
Pas d'obstruction—No obstruction.....	5,720
Autres objets—Other objects.....	34
TOTAL.....	7,239

L'ENDROIT DES ACCIDENTS THE PLACE OF ACCIDENTS

Courbe—Curve.....	362
Côte—Hill.....	276
Pont—Bridge.....	101
Entrée privée—Private alley	118
Passage à niveau de chemin de fer—Railroad level crossing.....	64
Intersection de chemin— Road intersection.....	3,583
Entre intersection—Between intersection.....	3,105
TOTAL.....	7,609

MOUVEMENT DES VÉHICULES MOVEMENT OF VEHICLES

En rencontrant—Meeting..	3,985
En dépassant—Passing.....	1,198
En reculant—Backing.....	227
En tournant—Changing di- rection.....	825
En glissant—Skidding.....	1,066
Mauvais côté de la route— Wrong side of road.....	122
L'un des véhicules arrêté— One of the vehicle not moving.....	361
Autres faux mouvements— Other false movements...	156
TOTAL.....	7,940

ACCIDENTS DANS CERTAINES VILLES ET SUR LES ROUTES RURALES — ACCIDENTS IN CERTAIN CITIES AND TOWNS AND ON RURAL ROADS

Montréal.....	4,454
Québec.....	490
Trois-Rivières.....	97
Sherbrooke.....	93
Hull.....	73
Westmount.....	183
Autres cités et villes—Other cities and towns.....	773
Chemins ruraux—Rural roads.....	1,375
TOTAL.....	7,538

CAUSES PROBABLES PROBABLE CAUSES

Négligence du conducteur— Negligence of driver.....	4,503
Négligence du passager— Negligence of passenger..	67
Négligence du piéton—Ne- gligence of pedestrian....	1,758
Négligence du conducteur de l'autre véhicule—Careless- ness of driver of other ve- hicle.....	1,366
Ivresse—Drunkenness.....	178
Vitesse—Speed.....	1,887
Pas de lumières—No lights.	77
Eblouissement—Glare.....	95
Mauvais freins—Defective brakes.....	633
Autres accessoires défec- tueux—Other defective accesssires.....	136
Etat défectueux de la voie— Defective road or street..	546
Autres causes—Other causes	47
TOTAL.....	11,293

CHAPITRE VII

ENTRETIEN DES ROUTES RÉGIONALES ET PROVINCIALES EN 1933

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

CHAPTER VII

MAINTENANCE OF PROVINCIAL AND REGIONAL HIGHWAYS IN 1933

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	Terre Earth	Total
1. Montréal - Sherbrooke - Thetford-Mines - Québec, via Pont de Québec.....	132.906	2.997	4.321	15.040	48.397	.....	.....	203.661
2. Route Trans-Canada - (Edmundston-Rivière- du-Loup - Québec - Montréal - Fron- tière d'Ontario.....	133.262	56.550	10.498	15.553	170.158	.....	1.380	387.401
2a. St-André - Ste-Anne-de-la-Pocatière, via St- Pascal.....	27.249	.....	1.458	.....	2.475	.....	.....	31.182
2b. St-Sulpice-Charlemagne, via Repentigny... 8.885	8.885	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8.885
3. Lévis-St-Lambert-Dundee (à Fort Covington).	86.923	121.532	4.736	14.313	15.787	.....	.....	243.291
4. Montréal-Trout-River (à Malone, N. Y.)... .....	.....	.....	3.503	1.194	44.999	.....	.....	49.696
5. Route Edouard-Perrault-Québec-Victoria- ville-Sherbrooke-Rock-Island (à Newport, Vt.).....	118.205	6.242	.....	19.631	16.369	.....	.....	160.447
6. Route Perron-Tour de la Gaspésie..... 2.245	2.245	.....	5.546	0.708	0.354	.....	.....	558.853
6a. Route Rivière-aux-Renards-St-Majorique.. 11.450	11.450	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11.450
7. Montréal - St-Jean - Philipsburg (à St-Al- bans, Vt.).....	.....	.....	.....	.....	27.144	.....	.....	27.144

No et nom de la route No. and name of Highway	Longueur entretenue en milles Length maintained in miles							
	Gravier — Grave	Macadam	Mac. bit. — Bit. mac.	Béton — Concrete	Béton bit. — Bit. concrete	Sable & Glaise — Sand Clay	Terre — Earth	Total
8. Montréal - Hull - Aylmer - Chapleau (à Pembroke, Ont.).....	145.992	13.829	20.769	4.122	28.614	.....	.....	213.326
8a. Grenville-Hawkesbury.....	0.823	0.290	.....	.....	.....	.....	0.630	1.743
9. Route Edouard VII-Montréal-Napierville- Lacolle (à Rouse's Point, N. Y.).....	.....	.....	.....	3.535	30.340	.....	.....	33.875
10. Rivière-du-Loup-Rimouski-Ste-Flavie.....	79.744	.....	.....	.....	6.420	.....	.....	86.164
11. Montréal - Mont-Laurier - Maniwaki - Hull (à Ottawa).....	219.016	4.449	0.397	2.594	55.068	.....	0.466	281.990
11a. Boulevard du Curé Labelle.....	.....	.....	.....	4.712	.....	.....	.....	4.712
12. Rougemont-St-Hyacinthe-St-Denis.....	28.453	.....	0.392	.....	.....	.....	.....	28.845
13. Trois-Rivières — Drummondville - Acton- Vale - Granby - Cowansville - Abercorn (à Richfort, Vt.).....	76.349	6.402	.....	0.386	0.359	.....	.....	83.496
14. Boulevard Alexandre-Taschereau (Mont- réal-Laprairie) Montréal-Rouse's Point via St-Jean.....	4.528	1.508	.....	20.771	17.105	.....	.....	43.912
15. Québec-Chicoutimi-Tour du Lac St-Jean- Québec.....	463.077	37.167	0.649	1.423	23.246	.....	.....	525.562
16. Baie St-Paul-Tadoussac-Portneuf.....	48.029	.....	1.827	.....	.....	.....	55.076	104.932
17. Montréal-Pointe-Fortune (à Ottawa, Ont.).....	9.629	.....	.....	.....	16.011	.....	.....	25.640
18. Montréal-Terrebonne-St-Donat.....	61.585	11.167	3.725	.....	0.548	.....	.....	77.025
19. Trois-Rivières-Grand'Mère-La-Tuque.....	82.443	6.017	13.306	1.170	.....	.....	.....	102.936
19a. Ste-Anne-de-la-Pérade-St-Tite.....	25.829	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25.829
20. Victoriaville - Drummondville - St-Hyacin- the-Montréal.....	68.773	26.075	1.288	.....	4.780	.....	.....	100.916
21. Sorel-Iberville-St-Jean.....	31.930	0.749	10.877	0.961	6.565	.....	.....	51.082
22. Yamaska - Drummondville - Sherbrooke - Stanhope (à Island Pond, Vt.).....	48.227	22.460	.....	0.724	0.030	.....	.....	71.441
23. Lévis-Armstrong (à Jackman, Maine, Qué- bec-Portland).....	76.670	4.646	0.263	3.000	4.320	.....	.....	88.899

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. — B.t. concrete	Sable & Glaise — Sand Clay	Terre — Earth	Total
24.	St-Pamphile-St-Georges-Mégantic.....	129.432	0.331	.....	.....	.....	.....	4.400	134.466
25.	St-Vallier-St-Camille.....	44.416	.....	.....	.....	0.472	.....	.....	44.888
25a.	Beaumont-St-Philémon.....	35.478	2.265	.....	.....	0.662	.....	.....	38.405
26.	Route Edouard Caron-St-Jean-Port-Joli-St-Pamphile.....	32.865	.....	.....	.....	.....	.....	.....	32.865
27.	Route Nicol-East-Angus-Cookshire-Beecher-Falls.....	39.159	.....	.....	.....	.....	.....	.....	39.159
28.	Lévis-Sherbrooke, via Beauceville.....	82.638	6.014	0.703	.....	1.683	.....	.....	91.038
29.	Lachute-Charlemagne, via Oka.....	36.777	19.449	5.015	0.192	.....	.....	.....	61.433
30.	Lachute - Ste-Agathe-des-Monts - Ste-Lucie-St-Donat.....	55.895	.....	.....	.....	.....	.....	3.421	59.316
31.	Lachute-St-Jovite-St-Rémi-Montevello.....	92.611	0.142	.....	.....	.....	.....	3.986	96.739
32.	St-Hyacinthe-Richmond.....	47.059	.....	.....	.....	.....	.....	.....	47.059
33.	L'Assomption-Radwon.....	23.702	6.514	0.905	.....	.....	.....	.....	31.121
34.	Trois-Rivières-Woburn.....	119.237	1.348	1.122	1.062	.....	.....	.....	122.769
35.	Masson - Buckingham - Mont-Laurier - Ste-Anne-du-Lac.....	89.168	2.907	.....	.....	0.268	.....	31.731	123.974
36.	Beauharnois-St-Jean.....	20.844	15.695	6.219	4.752	.....	.....	.....	47.510
37.	Tour de l'île de Montréal.....	.....	19.427	11.398	.....	3.319	.....	.....	34.144
38.	Tour de l'île de Jésus.....	5.128	30.018	1.906	0.857	.....	.....	.....	37.909
39.	Richmond-Waterloo-Newport.....	60.848	.....	.....	.....	1.829	.....	.....	62.677
40.	Marieville-Cowansville.....	19.305	.....	.....	.....	8.805	.....	.....	28.110
41.	Berthier-Joliette-Lachute.....	60.929	3.705	0.625	.....	1.471	.....	.....	66.730
42.	Barthier-Joliette-St-Côme.....	30.946	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30.946
43.	Berthier-St-Michel-des-Saints.....	62.472	3.418	1.090	.....	.....	.....	.....	66.980
44.	Louiseville-St-Alexis.....	24.243	0.246	.....	.....	.....	.....	.....	24.489
45.	Senneterre-La Reine.....	135.818	.....	.....	.....	.....	.....	.....	135.818
46.	Macamic-Rouyn-Ville-Marie.....	157.929	.....	.....	.....	.....	.....	.....	157.929
47.	Contrecoeur-Chambly-St-Jean.....	13.728	7.570	0.272	1.143	9.109	6.258	.....	38.080

No et nom de la route No. and name of Highway	Longueur entretenue en milles Length maintained in miles							Total
	Gravier Gravel	Macadam	Mac. bit. Bit. mac.	Béton Concrete	Béton bit. Bit. concrete	Sable & Glaise Sand Clay	Terre Earth	
48. L'Assomption-Joliette-Ste-Emélie-de-l'Énergie.....	35.472	0.874	.....	.....	7.425	.....	.....	43.771
49. Black-Lake-St-Pierre-les-Becquets.....	53.973	0.892	3.068	.....	.....	.....	.....	57.933
50. Magog-Coaticook.....	22.838	.....	.....	0.189	1.197	.....	.....	24.224
51. St-Alexandre - Rivière-Bleue (à Fort-Kent, Maine).....	60.403	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60.403
52. Waterloo-Lacole-Huntingdon.....	86.231	0.179	3.593	1.398	3.588	.....	.....	94.989
53. St-Henri-Ste-Germaine.....	42.576	1.531	.....	.....	.....	.....	0.076	44.183
Total.....	4,264.342	444.505	119.471	119.430	559.220	6.258	101.166	5,614.392

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 VIII

ENTRETIEN DES CHEMINS PAR LE DÉPARTEMENT

Longueur entretenue dans chaque comté.

Les longueurs sont en milles.

CHAPTER VIII

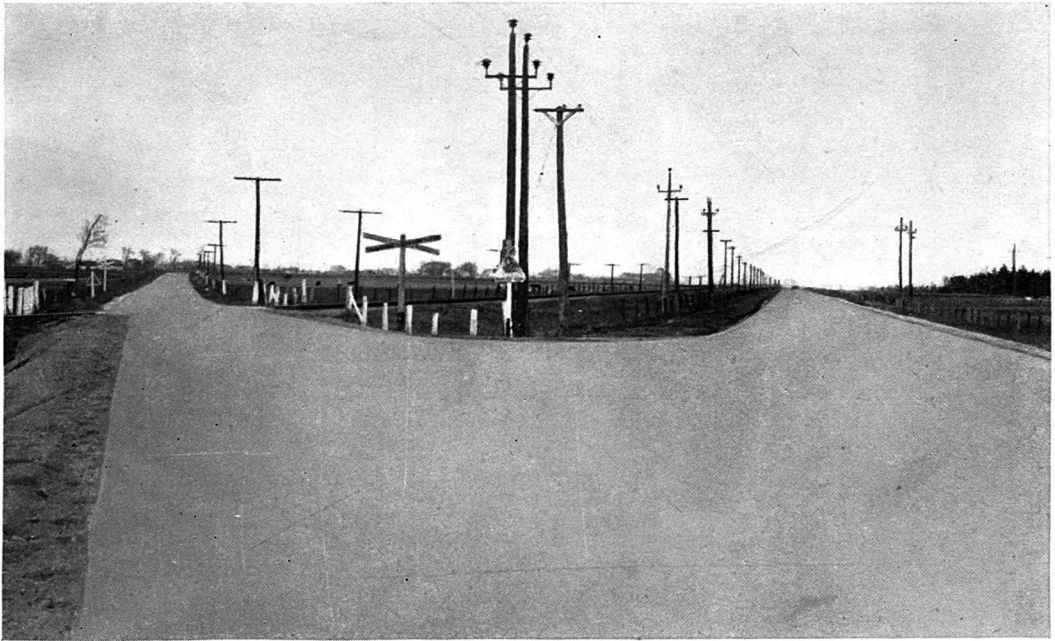
MAINTENANCE OF ROADS BY THE DEPARTMENT

Length maintained in each county.

The lengths are in miles.

COMTÉ — COUNTY	Longueur—Length Routes ré- Chemins gionales ou municipaux provinciales — — Municipal Highways roads		Longueur totale — Total length
ABITIBI.....	173.413	163.18	336.593
ARGENTEUIL.....	130.848	119.57	250.418
ARTHABASKA.....	74.819	156.37	231.189
BAGOT.....	55.272	146.46	201.732
BEAUCE.....	127.012	134.08	261.092
BEAUHARNOIS.....	23.904	112.64	136.544
BELLECHASSE.....	108.959	194.39	303.349
BERTHIER.....	89.843	76.35	166.193
BONAVENTURE.....	154.329	109.41	263.739
BROME.....	70.471	76.31	146.781
CHAMBLY.....	49.033	84.02	133.053
CHAMPLAIN.....	61.809	122.05	183.859
CHARLEVOIX.....	133.965	42.82	176.785
CHATEAUGUAY.....	47.652	227.83	275.482
CHICOUTIMI.....	111.559	293.04	404.649
COMPTON.....	81.367	194.70	276.067
DEUX-MONTAGNES.....	60.779	145.52	206.299
DORCHESTER.....	91.064	159.58	250.644
DRUMMOND.....	87.772	101.52	189.292
FRONTENAC.....	106.120	115.96	222.080
GASPÉ NORD.....	187.724	16.94	217.852
GASPÉ SUD.....	80.212	48.02	128.282
GATINEAU.....	133.005	106.60	239.605
HULL.....	1.488	.....	1.488
HUNTINGDON.....	76.604	276.81	353.410
IBERVILLE.....	30.403	159.42	189.823
ILES DE LA MADELEINE.....	.....	51.54	51.540
JACQUES-CARTIER.....	37.453	57.47	94.923
JOLIETTE.....	93.712	122.48	216.192
KAMOURASKA.....	98.155	275.90	374.055
LABELLE.....	160.988	41.80	202.788
LAC ST-JEAN.....	97.961	184.24	282.201

COMTÉ — COUNTY	Longueur—Length Routes ré- Chemins gionales ou municipaux provinciales — Highways Municipal roads		Longueur totale — Total length
LAPRAIRIE.....	49.897	103.89	153.787
L'ASSOMPTION.....	72.780	122.66	175.440
LAVAL.....	89.489	83.78	173.269
LAVIOLETTE.....	89.375	45.83	135.205
LÉVIS.....	56.842	114.29	171.132
L'ISLET.....	79.618	216.62	296.328
LOTBINIÈRE.....	56.345	270.62	326.965
MASKINONGÉ.....	37.449	38.25	75.699
MATANE.....	97.318	102.87	200.188
MATAPÉDIA.....	54.301	92.49	146.791
MÉGANTIC.....	79.195	97.72	176.915
MISSISQUOI.....	65.109	239.25	304.359
MONTCALM.....	90.963	125.28	216.243
MONTMAGNY.....	44.298	200.63	244.928
MONTMORENCY.....	95.732	74.85	170.582
NAPIERVILLE.....	30.192	104.12	134.292
NICOLET.....	98.361	86.74	185.101
PAPINEAU.....	149.149	140.09	289.239
PONTIAC.....	78.876	103.72	182.596
PORTNEUF.....	40.435	233.66	274.095
QUÉBEC.....	41.736	147.32	189.056
RICHELIEU.....	27.423	12.76	40.183
RICHMOND.....	57.543	142.64	200.183
RIMOUSKI.....	49.713	180.68	230.393
RIVIÈRE-DU-LOUP.....	53.783	395.15	448.933
ROBERVAL.....	90.098	261.32	351.418
ROUVILLE.....	55.334	182.08	237.414
SAGUENAY.....	72.736	16.78	89.516
SHEFFORD.....	70.853	99.46	170.313
SHERBROOKE.....	52.362	37.42	89.782
SOULANGES.....	21.460	92.03	113.490
STANSTEAD.....	66.173	113.34	179.513
ST-HYACINTHE.....	55.770	114.68	170.450
ST-JEAN.....	61.578	100.11	161.688
ST-MAURICE.....	21.354	59.78	81.134
TÉMISCAMINGUE.....	120.334	125.96	246.294
TÉMISCOUATA.....	84.721	154.04	238.761
TERREBONNE.....	119.722	185.42	305.142
VAUDREUIL.....	33.450	130.25	163.700
VERCHÈRES.....	55.485	139.49	194.975
WOLFE.....	69.994	105.55	174.544
YAMASKA.....	36.857	68.66	105.517
TOTAL pour tous les comtés.....	<u>5,614.392</u>	<u>9,559.29</u>	<u>15,173.682</u>



L'ASSOMPTION-JOLIETTE

St-Paul

Nouveau raccordement supprimant deux passages à niveau.

New road eliminating two railroad level crossings.



ENTRETIEN D'HIVER

St-Pierre-de-Charlesbourg, 25 mars 1933.

WINTER MAINTENANCE

St. Pierre de Charlesbourg, March 25, 1933.

SOMMAIRE PAR GENRE DE PAVAGE
SUMMARY PER KIND OF PAVEMENT

PAVAGE — PAVEMENT	Grandes routes — Highways	Chemins Municipaux — Municipal roads	Total
Gravier—Gravel.....	4,264.342	8,466.73	12,731.072
Macadam.....	444.505	858.07	1,302.575
Sable et Glaise—Sand-Clay	6.258	161.55	167.808
Mac. Bit.—Bituminous Ma- cadam.....	119.471	30.22	149.691
Béton de ciment—Cement concrete.....	119.430	20.58	140.010
Béton bitumineux—Bitum- inous concrete.....	559.220	22.14	581.360
Terre—Earth.....	101.166	.....	101.166
Longueur totale } Total length }	5,614.392	9,559.29	15,173.682

CHAPITRE IX

REVÊTEMENTS PERMANENTS

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

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

Les longueurs sont en milles

CHAPTER IX

PERMANENT PAVEMENTS

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

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

The lengths are in miles

SUR LES ROUTES PROVINCIALES ET RÉGIONALES

ON PROVINCIAL AND REGIONAL HIGHWAYS

COMTÉ 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.—MONTREËL-SHERBROOKE-THETFORD-MINES-QUÉBEC— via pont de Québec					
BRÔME.....	Bolton-Est, c. (t) P. E.....	G	BB	2.07	....
	Eastman, v.....	G	BB	3.25	0.65
	Bolton-Est, c. (t), P. O.	G	BB	....	2.48
SHEFFORD.....	Stukeley sud, c. (t).....	G	BB	....	4.38
	Shefford, c. (t).....	G	BB	....	9.51
	Waterloo ville.....	G	BB	....	1.10
	Granby, c. (t) P. E.....	G	BB	....	2.41
STANSTEAD.....	Magog, c. (t).....	G	BB	....	2.07
2.—EDMUNDSTON-RIVIÈRE-DU-LOUP-QUÉBEC-MONT RÉAL- FRONTIÈRE D'ONTARIO					
MONTMAGNY.....	St-Thomas, p.....	G	BB	....	2.50
CHAMPLAIN.....	Ste-Marthe du Cap.....	MH	BB	....	2.23
	La Visitation de Champlain, p	MH	BB	....	2.07
	Cap de la Madeleine, ville...	BC	BC	0.75	....
MASKINONGÉ.....	Rivière-du-Loup en haut, p..	MH	MB	1.61	....
L'ASSOMPTION.....	St-Sulpice, v.....	M	BB	....	0.60
SOULANGES.....	St-Zotique, v.....	....	BB	0.90	....
	St-Zotique, p.....	....	BB	4.05	....
	Ste-Claire d'Assise, p.....	....	BB	2.33	....

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
3.—LÉVIS-ST-LAMBERT-DUNDEE					
VERCHÈRES.....	Contrecoeur, p.....	G	BC	....	8.30
LAPRAIRIE.....	Laprairie, p.....	MB	BB	0.16	....
BEAUHARNOIS.....	St-Louis, ville.....	M	BB	....	0.30
	St-Stanislas de Kostka,	M	BB	....	0.65
5.—ROUTE EDOUARD PERRAULT (QUÉBEC-VICTORIAVILLE SHERBROOKE-ROCK ISLAND)					
ARTHABASKA.....	Arthabaska.....	MH	BB	0.79	....
	Victoriaville.....	BC	BB	0.70	....
RICHMOND.....	Windsor, c. P. N.....	G	....	....	9.44
	Cleveland, c. (t).....	G	....	....	4.65
6.—TOUR DE LA GASPÉSIE					
MATANE.....	Mont-Joli, v.....	G	MB	0.20	....
MATAPÉDIA.....	St-Benoît J. L. d'Amqui, p...	G	MB	0.33	....
	St-Benoît J. L. d'Amqui, v...	MB	MB	1.22	....
BONAVENTURE.....	New Carlisle, v.....	G	MB	1.72	....
8.—MONTRÉAL-HULL-AYLMER-CHAPEAU					
ARGENTEUIL.....	St-Jérusalem, p.....	MB	BB	1.46	....
	Grenville, c. (t).....	G	BB	....	2.00
PAPINEAU.....	Thurso, v.....	G	BB	....	0.26
	Lochaber, ouest.....	G	BB	....	4.63
15.—QUÉBEC-CHICOUTIMI-TOUR DU LAC ST-JEAN-QUÉBEC					
CHICOUTIMI.....	Chicoutimi, c. (t).....	G	BB	2.80	....
	Arvida cité.....	M	BB	3.40	0.20
	Chicoutimi, cité (Rue Racine)	M	BB	0.70	0.20
19.—TROIS-RIVIÈRES-GRAND'MÈRE-LA TUQUE					
CHAMPLAIN.....	Notre-Dame du Mont-Carmel	MH	BB	2.19	....
LAVIOLETTE.....	Notre-Dame de la Présenta- tion d'Almaville, p.....	MH	BB	2.67	....
	Almaville, v.....	MH	BB	....	0.25

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
23.—LÉVIS-ARMSTRONG (à Jackman, Maine)					
LÉVIS.....	St-Henri, v.....	MH	BB	....	0.52
	St-Henri, p.....	MH	BB	....	0.09
	St-Louis de Pintendre, p.....	MH	BB	....	0.85
BEAUCE.....	Notre-Dame-de-Providence, p	G	MB	1.18	....
	St-Côme de Kennebec, p....	G	....	....	1.00
	Linrière, c. (t).....	....	....	....	3.00
31.—LACHUTE-ST-JOVITE-ST-RÉMI-MONTEBELLO					
ARGENTEUIL.....	Chatham, c. (t).....	G	BB	....	0.70
48.—L'ASSOMPTION-JOLIETTE-STE-EMÉLIE-DE-L'ÉNERGIE					
L'ASSOMPTION.....	St-Gérard-de-Magella, p.....	G	BB	5.45	0.56
	L'Assomption, p.....	G	BB	....	0.90
JOLIETTE.....	St-Paul de Lavaltrie.....	G	BB	1.18	....
	St-Pierre, v.....	G	BB	0.12	....
	Joliette, cité.....	G	BB	0.12	....

SOMMAIRE PAR ROUTE

SUMMARY PER HIGHWAY

Longueur en milles	Length in miles	
ROUTES	Longueur terminée	Longueur préparée
HIGHWAYS	Length completed	Length prepared
1.—MONTRÉAL - SHERBROOKE - THETFORD-MINES - via pont de Québec.....	3.32	22.60
2. EDMUNDSTON - RIVIÈRE-DU-LOUP - QUÉBEC - MONTRÉAL-FRONTIÈRE D'ONTARIO.....	9.64	7.40
3. LÉVIS ST LAMBERT DUNDEE.....	0.16	9.25
5. ROUTE EDOUARD PERRAULT (QUÉBEC-VICTORIA- VILLE-SHERBROOKE-ROCK ISLAND.....	1.49	14.09
6. TOUR DE LA GASPÉSIE.....	3.47	....
8. MONTRÉAL-HULL-AYLMER-CHAPEAU.....	1.46	6.89
15. QUÉBEC-CHICOUTIMI-TOUR DU LAC ST-JEAN- QUÉBEC.....	6.90	0.40
19. TROIS-RIVIÈRES-GRAND'MÈRE-LA TUQUE.....	4.86	0.25
23. LÉVIS-ARMSTRONG (à Jackman, Maine).....	1.18	5.46
31. LACHUTE-ST-JOVITE-ST-RÉMI-MONTEBELLO.....	....	0.70
48. L'ASSOMPTION - JOLIETTE - STE-EMÉLIE-DE-L'É- NERGIE.....	6.87	1.46
TOTAL.....	41.35	68.50

SOMMAIRE PAR GENRE DE
PAVAGESUMMARY PER TYPE OF
PAVEMENT

Longueur en milles	Length in miles
Macadam bitumineux—Bituminous macadam.....	6.26
Béton bitumineux—Bituminous concrete.....	34.34
Béton—concrete.....	0.75
Longueur totale.....	41.35 { milles miles
Total length.....	

SUR LES CHEMINS MUNICIPAUX ORDINAIRES		ON ORDINARY MUNICIPAL ROADS			
COMTÉ	MUNICIPALITÉ	Vieux pavage	Nouveau pavage	Lon- gueur ter- minée	Lon- gueur pré- parée
COUNTY	MUNICIPALITY	Old Pave- ment	New Pavement	Length com- pleted	Length pre- pared
BAGOT.....	Ste-Pie, v.....	T	MB	0.09	0.09
CHAMBLY.....	Greenfield Park.....	M	BB	0.26	....
	St Hubert.....	G	MB	....	2.21
LAPRAIRIE.....	Laprairie, ville.....	M	BB	0.82	....
MATAPÉDIA.....	St-Ben. J. L. d'Amqui, v. ...	G	MB	0.19	....

SOMMAIRE PAR COMTÉ

SUMMARY PER COUNTY

Longueur en milles	Length in miles	
COMTÉ	Longueur terminée	Longueur préparée
—	—	—
COUNTY	Length completed	Length prepared
BAGOT.....	0.09	0.09
CHAMBLY.....	0.26	2.21
LAPRAIRIE.....	0.82	....
MATAPÉDIA.....	0.19	....
TOTAL.....	1.36	2.30

SOMMAIRE PAR GENRE DE
PAVAGESUMMARY PER KIND OF
PAVEMENT

Longueur en milles	Length in miles
Béton bitumineux—Bituminous concrete.....	1.08
Macadam.....	0.28
TOTAL.....	1.36 { milles miles

CHAPITRE X

CHAPTER X

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

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

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
ARTHABASKA			
Arthabaska.....	Côte Stein Hill.....	Courbe aigue—Sharp curve..	Nouvelle courbe, rayon 300', redressement, 600' défri- chement, 600', minage, 300' —New curve, radius 300', straightening, 600', clear- ing, 600', blasting, 300'.
BELLECHASSE			
St-Charles, p.....	Route Chabot.....	Angle droit—Right angle....	Courbe à grand rayon, 132'— Long radius curve, 132'
St-Charles, p.....	Route Fournier.....	Angle droit—Right angle....	Courbe à grand rayon, 50'— Long radius curve, 50'
Ladurantaye.....	Chemin de la Hêtrière.....	Angle droit—Right angl	Courbe à grand rayon, 100'— Long radius curve, 100'

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-Zénon, p.....	Berthier-St-Michel-des-Saints.....	Chemin sinueux et étroit— Winding and narrow road.	Elargissement, correction de profil et redressement. Lon- gueur 0.14 mille—Widen- ing, correction of alignment and straightening. Lgt. 0.14 mile.
BONAVENTURE			
Port-Daniel Ouest.....	Boulevard Perron.....	Courbe masquée et assez pro- noncée—Blind and sharp curve.....	Elargissement de 66' sur long. de 2000', déblais pour amé- liorer la vision, courbe à 1000' de rayon—Widening 66' wide on 2000' long, clearing to improve visibili- ty. 1000' radius curve.
St-Charles-de-Caplan....	Boulevard Perron.....	Chemin étroit—Narrow road	Elargissement à 66' avec amé- lioration d'alignement sur une longueur de 1800'.— Widening to 66' with im- provement of alignment on 1800' long.
Restigouche Ouest.....	Boulevard Perron.....	Chemin étroit, dangereux et légèrement courbé Narrow, dangerous and slightly cur- ved road.....	Amélioration sur une longueur de 1500' en élargissant de 10' par déblais et minage— Improvement on 1500' long by widening to 10' with clearing and blasting.



JOLIETTE-L'ASSOMPTION

St-Gérard

Pavage construit en 1933.

Pavement laid in 1933.

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			
Ste-Agnès.....	Québec-Chicoutimi-Tour-du-lac-St-Jean-Québec (Courbe Gobeil).....	Courbe masquée—Blind curve ve.....	Elargissement, 800'—Widen- ing, 800'
Ste-Agnès.....	Québec-Chicoutimi-Tour-du-lac-St-Jean-Québec.....	Dos d'âne—Hog-back.....	Nivellement, 30' — Levelling, 30'
St-Etienne-de-la-Malbaie, p.....	Québec-Chicoutimi-Tour-du-lac-St-Jean-Québec.....	3 courbes masquées—3 blind curves.....	Elargissement, 1500'—Widen- ing, 1500'
Cap-à-l'Aigle, v.....	Québec, Chicoutimi-Tour-du-lac-St-Jean-Québec.....	2 courbes masquées—2 blind curves.....	Elargissement, 700'—Widen- ing, 700'
Cap-à-l'Aigle, v.....	Québec-Chicoutimi-Tour-du-lac-St-Jean-Québec.....	Côte des Jolins, sinueuse, rai- de, étroite—Des Jolins Hill, winding, steep, narrow....	Redressement, 3000',— Straightening, 3000'
St-Fidèle, p.....	Québec-Chicoutimi-Tour-du-lac-St-Jean-Québec.....	3 dos d'âne, 90'—3 Hog-back, 90'.....	Elargissement, 2000'—Widen- ing, 2000'
St-Siméon, p.....	Québec-Chicoutimi-Tour-du-lac-St-Jean-Québec.....	Courbe masquée—Blind curve	Elargissement, 700'—Widen- ing, 700'
St-Siméon, p.....	Baie St-Paul-Tadoussac-Portneuf.....	3 dos d'âne, 120'—3 Hog-back 120'.....	Elargissement, 1000'—Widen- ing, 1000'
St-Siméon, v.....	Québec-Chicoutimi-Tour-du-lac-St-Jean-Québec.....	4 dos d'âne—4 Hog-back....	Elargissement, 4000'—Widen- ing, 4000'

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.)			
La Malbaie, v.....	Baie St-Paul-Tadoussac-Portneuf.....	Chemin étroit—Narrow road	Elargissement, 4000'—Widen- ing, 4000'
Conseil du Comté Charle- voix Est.....	Baie St-Paul-Tadoussac-Portneuf.....	Chemin étroit—Narrow road	Elargissement, 3000'—Widen- ing, 3000'
Pointe-au-Pic, v.....	Baie St-Paul-Tadoussac-Portneuf.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 4000'—Widen- ing, 4000'
St-Irénée.....	Baie St-Paul-Tadoussac-Portneuf.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 600'—Widen- ing, 600'
CHICOUTIMI			
Dumas, c.....	Québec-Chicoutimi-Tour-du-lac-St- Jean-Québec.....	Côte à pente de 20% et ayant deux courbes très pronon- cées dont une masquée.— Steep hill, 20%, with sharp turns. Narrow road.....	Pente réduite à 15%, élargis- sment à 28', amélioration de la visibilité, longueur 1800'. Courbes moins pro- noncées—Grade reduced to 15%, widening to 28', im- provement to visibility,— length 1800'. Long radius curves.
Hébert, c.....	Québec-Chicoutimi-Tour-du-lac-St- Jean-Québec.....	Côte à pente de 18%. 5 cour- bes dangereuses et masquées —Steep hill, 18%. 5 dan- gerous and blind curves...	Pente réduite à 7%. Elargis- sment à 28'. Elimination de 5 courbes et visibilité amé- liorée—Grade reduced to 7%. Widening to 28'. Elimination of 5 curves and improvement of 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
CHICOUTIMI (suite—con.)			
Rivière-du-Moulin.....	Québec-Chicoutimi-Tour-du-lac-St-Jean-Québec.....	Accotements emportés par les marées de la Rivière Saguenay—Shoulders washed out by tides of Saguenay River	Elargissement, construction d'un mur de protection. Long. 2200'—Widening, construction of a protection wall, Length, 2200'
Larouche, p.....	Québec-Chicoutimi-Tour-du-lac-St-Jean-Québec.....	Courbe masquée, vision 100' —Blind curve, visibility, 100'.....	Redressement et élargissement, longueur 800', visibilité plus que 400'—Straightening and widening, length, 400', Visibilité, 400'
Larouche, p.....	Québec-Chicoutimi-Tour-du-lac-St-Jean-Québec.....	Courbe masquée et dangereuse, visibilité 100' — Blind and dangerous curve, visibility 100'.....	Elargissement et redressement, longueur 300', visibilité à plus de 400'—Widening and straightening, length 300', visibility to more than 400'
COMPTON			
Bury.....	Lévis-Beauceville-Sherbrooke.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Courbe à grand rayon, 988', largeur 970.6'. Partie éliminée 1058'—Long radius curve, width 970.6'. Eliminated part 1058'
Hampden.....	Chemin de Ditton.....	Chemin étroit—Narrow road	Elargissement, longueur 300', largeur 8', hauteur 3'—Widening, length 300', width 8', height 3'.

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
COMPTON (suite—con.)			
Lingwick.....	Chemin de Scotstown.....	Chemin étroit—Narrow road	Elargissement, longueur 1500' hauteur 2'—Widening, length 600', width 8', height 2'
DORCHESTER			
Ste Claire-de-Joliette, p...	St-Henri-Ste-Germaine.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 2600'—Widen- ing, 2600'
GASPÉ-NORD			
St-Joachim-de-Tourelle...	Tour de la Gaspésie.....	Courbe prononcée—Sharp curve.....	Redressement et élargisse- ment, long. 175', larg. 15'— Straightening and widen- ing, length 175', width 15'
Christie, c.....	Tour de la Gaspésie.....	Courbe prononcée et masquée —Sharp and blind curve..	Redressement et élargisse- ment, long. 225', largeur 18' —Straightening and widen- ing, length 225', largeur 18'
Christie, c.....	Tour de la Gaspésie.....	Angle droit—Right angle....	Elargissement et élévation— Widening and raising of the road.
Taschereau, c.....	Tour de la Gaspésie.....	Courbe prononcée dans côte raide—Sharp curve in a steep hill.....	Elargissement et élévation, déblai de la côte, 200'— Widening and raising. Clearing of the hill, 200'

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.)			
Taschereau, c.	Tour de la Gaspésie.....	Courbe étroite et prononcée —Narrow and sharp curve.	Elargissement de 18'. Long. 200'—Widening to 18'. Length 200'.
Taschereau, c.	Tour de la Gaspésie.....	Courbe étroite et prononcée, masquée — Narrow, sharp and blind cruve.....	Elargissement de 20', long. 200', essartement pour amé- liorer visibilité — Widen- ing to 20', lgt. 200', clear- ing to improve visibility.
Rivière Madeleine.	Tour de la Gaspésie.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Elargissement de 25', redres- sement, longueur 300' — Widening to 25', straight- ening, length 300'
Rivière Madeleine.	Tour de la Gaspésie.....	Courbe étroite et renversée— Narrow and reversed curve	Elargissement de 18', long. 225', élévation, redresse- ment—Widening to 18', lgt. 225', straightening and rais- ing of the curve.
Grande-Vallée.....	Tour de la Gaspésie.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Redressement et élargisse- ment, long. 220', larg. 20' Straightening and widen- ing, lgt. 220', width 20'
Grande Vallée.....	Tour de la Gaspésie.....	Courbe masquée et étroite— Blind and narrow curve...	Essartement pour visibilité, élargissement 175' x 16'— Grubbing to improve visi- bility, widening 175' x 16'
Grande Vallée.....	Tour de la Gaspésie.....	Courbe renversée — Reverse curve.....	Elévation de 3', long. 100'— Rising to 3', length 100'

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.....	Tour de la Gaspésie.....	Courbe prononcée près d'un pont—Sharp turn near a bridge.....	Elargissement du pont et redressement de la courbe, long. 250', larg. 22'—Widening of bridge and straightening of turn, lgt. 250', width 22'
Cloridorme.....	Tour de la Gaspésie.....	Courbe angle droit — Curve, right angle.....	Elargissement à 25' et élévation, long. 200'—Widening to 25' and raising, lgt. 200'
Cloridorme, c.....	Tour de la Gaspésie.....	Courbe prononcée et masquée —Sharp and blind curve...	Elargissement et redressement, larg. 22', long. 300'—Widening and straightening, width 22', length 300'
Cloridorme, c.....	Tour de la Gaspésie.....	Courbe étroite et prononcée, renversée—Narrow, sharp and reverse curve.....	Elargissement à 16', longueur 180', élévation de 3'—Widening to 16', length 180', raising to 3'
Cloridorme, c.....	Tour de la Gaspésie.....	Courbe renversée, étroite et prononcée—Reverse curve, narrow and sharp.....	Elargissement à 19', longueur 400', élévation de 3'—Widening of 19', length 400', raising of 3'
St-Maurice-de-l'Echourie.	Tour de la Gaspésie.....	Courbe sur une côte étroite et prononcée—Sharp and narrow curve in a hill.....	Minage, amélioration de la visibilité, redressement, 300'—Blasting, improvement to visibility, straightening, 300'

MUNICIPALITÉ

MUNICIPALITY

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

Nature de l'amélioration

Nature of the improvement

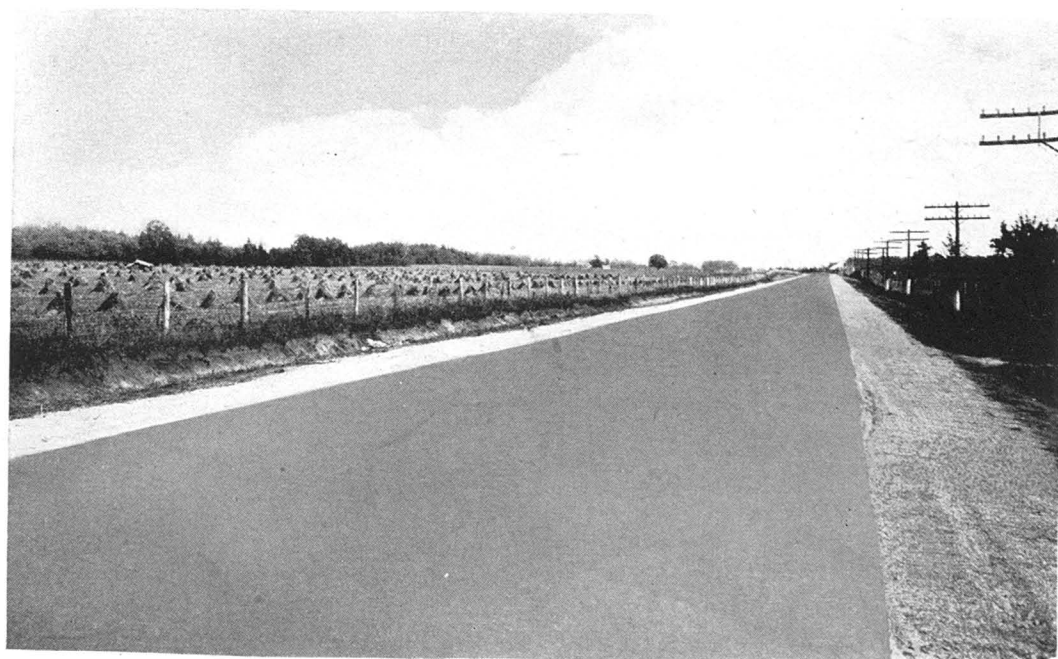
GASPÉ-SUD

St-Alban-du-Cap-des-Ro- siers, c.	Tour de la Gaspésie.....	Courbe sur côte raide—Curve on steep hill.....	Minage, redressement, 125' x 12'—Blasting, straighten- ing, 125' x 12'
Gaspé village.....	Tour de la Gaspésie.....	Chemin étroit dans le village —Narrow road in the vil- lage.....	Elargissement de 7' sur une longueur de 3,200'—Widen- ing of 7' on 3,200'
Malbaie No 2.....	Tour de la Gaspésie.....	Courbe prononcée et étroite— Sharp and narrow curve...	Redressement et élargisse- ment, long. 220', largeur 12' Straightening and widen- ing, lgt 220', width 12'
Malbaie No 2.....	Tour de la Gaspésie.....	Courbes renversées—Reverse curves.....	Élévation de 3', élargissement de 10', long. 180'—Raising of 3', widening of 10', lgt. 180'
Malbaie No 1.....	Tour de la Gaspésie.....	Dos de cheval—Hog-back...	Minage et amélioration de la visibilité—Blasting and im- provement of visibility.
Malbaie No 1.....	Tour de la Gaspésie.....	Courbe masquée et étroite— Blind and narrow curve...	Elargissement de 8', long. 110' minage pour améliorer vi- sibilité—Widening of 8', lgt 110', blasting to improve visibility.
Malbaie No 1.....	Tour de la Gaspésie.....	Courbe renversée et masquée —Reverse and blind curve.	Essartement pour améliorer visibilité, élévation—Grub- bing to improve visibility, raising.

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-SUD (suite—con.)			
Percé.....	Tour de la Gaspésie.....	Courbe étroite et renversée— Narrow and reverse curve .	Elargissement de 12', long. 225', élévation de 4'—Wi- dening of 12', lgt 225', rais- ing of 4'
Percé.....	Tour de la Gaspésie.....	Courbe étroite et renversée— Narrow and reverse curve .	Elargissement de 18', long. 310'—Widening of 18', lgt. 310'
Percé.....	Tour de la Gaspésie.....	Courbe étroite—Narrow cur- ve.....	Elargissement de 18', long. 160'—Widening of 18', lgt. 160'
Percé.....	Tour de la Gaspésie.....	Courbe étroite—Narrow cur- ve.....	Elargissement de 12', longueur 200'—Widening of 12', lgt. 200'
L'Anse-du-Cap.....	Tour de la Gaspésie.....	Courbe masquée—Blind curve	Minage et déblais pour amé- liorer vision—Blasting and clearing to improve visibi- lity.
Ste Thérèse-de-Gaspé....	Tour de la Gaspésie.....	Courbe étroite et prononcée, masquée—Narrow, sharp, and blind curve.....	Redressement, long. 600', larg. 20', élévation, 3'—Straight- ening, length 600', width 20', raising 3'.
Ste-Adélaïde-de-Pabos...	Tour de la Gaspésie.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Redressement, long. 320' — Straightening, length 320'
Ste-Adélaïde-de-Pabos...	Tour de la Gaspésie.....	Courbe étroite—Narrow cur- ve.....	Elargissement et redresse- ment, long. 220', largeur 16' —Widening and straighten- ing, length 220', width 16'



TROIS-RIVIÈRES — GRAND'MÈRE
Mont-Carmel



L'ASSOMPTION — JOLIETTE
St-Paul

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-SUD (suite—con.)			
Ste-Adélaïde-de-Pabos . . .	Tour de la Gaspésie	Courbe étroite et renversée— Narrow and reverse curve .	Elargissement de 14', et élé- vation—Widening of 14' and raising of the road.
Newport, p.	Tour de la Gaspésie	Courbe sur traverse à niveau, masquée—Blind curve near railroad grade crossing . . .	Essartement et minage pour a- méliorer visibilité, élévation de 5', long. 200'—Grub- bing and blasting to im- prove visibility, raising of 5', length 200'
Newport, p.	Tour de la Gaspésie	Courbe étroite et prononcée —Narrow and sharp curve	Redressement et élargisse- ment, long. 235', élargie de 12'—Straightening and wi- dening, length 235', widen- ing of 12'
Newport, p.	Tour de la Gaspésie	Courbe prononcée — Sharp curve	Minage pour redressement, é- largissement de 16', long. 328'—Blasting for straight- ening, widening of 16', lgt. 328'
JACQUES-CARTIER			
Baie d'Urfé	Montréal-Toronto	Courbe prononcée et masquée —Sharp and blind curve . .	Courbe à grand rayon, 716', sur 807 de longueur—Long radius curve, 716' on 807' long.
Ste-Geneviève	Tour de l'île de Montréal	Courbe prononcée et masquée —Sharp and blind curve . .	Courbe à grand rayon, 2865' sur 775' de longueur—Long radius curve, 2865' on 775' long.

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
JACQUES-CARTIER (suite—cor.)			
Ste-Geneviève.....	Tour de l'île de Montréal.....	Courbe prononcée et masquée Sharp and blind curve.....	Courbe à grand rayon, 862' sur 950' de longueur—Long radius curve, 862' on 950' long.
JOLIETTE			
Ste-Émélie-de-L'Énergie	Berthier-St-Michel-des-Saints.....	Chemin sinueux, étroit et on- duleux—Winding, narrow, and hilly road.....	Elargissement, correction de profil, longueur, 1531'—Wi- dening, improvement of a- lignment, length 1531'
St-Alphonse-de-Rodri- guez, p.....	Berthier-Joliette-St-Côme.....	Chemin sinueux, étroit et on- duleux—Winding, narrow, and hilly road.....	Elargissement, correction de profil, longueur 3907' — Widening, improvement of alignment, length 3907'
St-Ambroise-de-Kildare, p.....	Berthier-Joliette-St-Côme.....	Courbes masquées — Blind curves.....	Minage, longueur 422'— Blasting, length 422'
LABELLE			
Clyde, c.....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.....	Courbe prononcée et masquée, côte dangereuse, chemin é- troit—Sharp and blind cur- ve, dangerous hill, harrow road.....	Courbe, rayon 500', abaisse- ment d'une côte. Minage. Long. 100', épais. 7', larg. 10', élargissement, 1300'— Curve, radius 500', level- ling of a hill, blasting. Lgt. 100', depth 7', width 10', widening, 1300'.

MUNICIPALITE 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.)			
Clyde, c.	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull	Côte dangereuse, chemin é- troit—Dangerous hill, nar- row road	Abaissement d'une côté, élar- gissement, 1200'—Level- ling of a hill, widening, 1200'
Clyde, c.	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull	Chemin étroit, inondé au prin- temps—Narrow road flood- ed during spring	Rehaussement, 1500' long., é- paisseur 1'—Raising of the road, 1500' long; depth, 1'.
Joly, c.	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki Hull	Côte dangereuse, chemin é- troit—Dangerous hill, nar- row road	Abaissement d'une côte, élar- gissement, 400'—Levelling of a hill, widening 400'
Marchand, c.	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull	Courbe étroite et masquée— Narrow and blind curve...	Surélévation d'une courbe, é- largissement, 400'—Rais- ing a curve, widening, 400'
Montigny, c.	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull	Chemin étroit, courbes mas- quées—Narrow road, blind curves	Courbe rayon, 901'. Change- ment de chemin sur une lon- gueur de 1700'—Curve ra- dius, 901'. Changing of road on a length of 1700'
Boyer, c. ptie ouest	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull	Courbe prononcée et masquée —Sharp and blind curve...	Courbe supprimée, redresse- ment, 400'—Curve elimin- ated, straightening, 400'
Campbell, c. ptie est.	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull	Courbe étroite et masquée— Narrow and blind curve...	Surélévation d'une courbe, é- largissement, 600'—Rais- ing of a curve, widening, 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.)			
Robertson & Pope, c.....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki, Hull.....	Chemin étroit et sinueux.— Courbes masquées — Nar- row and winding road.— Blind curves.....	Courbes supprimées. Redres- sement par un nouveau remblai. Long. 2625', larg. 30', épais. 3', long. avant redressement, 3750'—Cur- ves eliminated. Straight- ening by a new fill. Length 2625', width, 30', thickness 3'. Length before straight- ening 3750'
Robertson & Pope, c.....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.....	Chemin étroit. Inondé le prin- temps—Narrow road, flood- ed during spring.....	Rehaussement, long. 300', larg. 32', épaisseur, 1½'— Raising, length 300', width 32', thickness 1½'
LAC-ST-JEAN			
St-Gédéon.....	Chemin Signai.....	Courbes masquées et chemin étroit—Blind curves and narrow road.....	Redressement et élargisse- ment, 6000'—Straightening and widening, 6000'
St-Bruno.....	Ouébec-Chicoutimi-Tour-du-lac-St- Jean-Ouébec.....	Courbes prononcées — Sharp curves.....	Redressement, longueur 250' —Straightening, length 250'
L'ASSOMPTION			
L'Assomption, p.....	Chemin de la Station.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement de 20' x 2, 520' —Widening of 20' x 2', 520'
St-Henri-de-Mascouche, p	Montréal-Terrebonne-St-Donat.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement de 20' x 4, 230'— Widening of 20' x 4, 230'

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
L'ASSOMPTION (suite—con.)			
St-Roch-de-l'Achigan, p.	Montréal-Terrebonne-St-Donat.....	2 angles de 90o, 2 mauvaises courbes—2 angles 90o, 2 bad curves.....	Corrections des deux courbes et élargissement à 60' sur une longueur de 1180'— Correction of 2 curves and widening to 60' on a lgt of 1180'
LÉVIS			
St-Louis-de-G.-de-Pin- tendre.....	Lévis-Armstrong.....	2 angles dont 1 masqué—2 angles, one of them blind..	Elargissement—Widening.
Rivière Boyer.....	St-Henri-Ste-Germaine.....	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 4150'—Widen- ing, 4150'
L'ISLET			
L'Islet, p.....	Edmundston-Riv.-du-Loup-Québec- Montréal-Toronto.....	Courbe masquée—Blind cur- ve.....	Redressement, 1400'— Straightening, 1400'
St-Roch-des Aulnaies....	Edmundston-Riv.-du-Loup Québec- Montréal-Toronto.....	Courbe prononcée— Sharp curve.....	Redressement, 1400', route é- liminée 1500' — Straighten- ing, 1400', road eliminated, 1500'
MATANE			
Baie-des-Sables, c.....	Route de la Gaspésie.....	Pont et côte étroits—Narrow hill and bridge.....	Elargissement, 500'—Widen- ing 500'
Dalibaire, c.....	Route de la Gaspésie.....	Côte étroite—Narrow hill....	Amélioration, 200'—Improve- ment, 200'

MUNICIPALITE — 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.)			
St-Jean-Baptiste.....	Route de la Gaspésie.....	3 côtes dangereuses—3 dangerous hills.....	Elimination, 3500'—Elimination, 3500'
St-Joseph-de-Lepage.....	Route de la Gaspésie.....	3 côtes dangereuses—3 dangerous hills.....	Elimination, 3000'—Elimination, 3000'
Ste-Félicité, p.....	Route de la Gaspésie.....	7 courbes masquées—7 blind curves.....	Redressement, élimination de 700'—Straightening, elimination of 700'
St-Jérôme-de-Matane, p..	Route de la Gaspésie.....	Côte étroite et inondée—Narrow and flooded hill.....	Drainage et élargissement—Drainage and widening.
St-Jérôme-de-Matane, p..	Route de la Gaspésie.....	Courbe masquée—Blind curve.....	Redressement, 650'—Straightening, 650'

MATAPÉDIA

Causapschal, v.....	Tour de la Gaspésie.....	Côte étroite—Narrow road..	Elargissement, 500'—Widening 500'
Lac-au-Saumon, v.....	Tour de la Gaspésie.....	3 courbes, une masquée — 3 curves, a blind one.....	Elimination, long. 1350'—Elimination, 1350'
Saïndon, v.....	Tour de la Gaspésie.....	Route étroite—Narrow road..	Elargissement et drainage, long. 2575'—Widening and drainage, length 2575'
St-Benoît-Joseph-Labre- d'Amqui, p.....	Tour de la Gaspésie.....	Courbes Beaulieu, 4 courbes, dont une masquée—Beaulieu curves, 4 curves, a blind one.....	Elimination, 1100'—Elimination, 1100'
St-Moïse, p.....	Tour de la Gaspésie.....	3 courbes, dont une masquée — 3 curves, a blind one....	Elimination, 1900', angle de 60—Elimination, angle 60

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-Pierre-du-Lac, p.	Tour de la Gaspésie.	Route étroite—Narrow road.	Clôture posée sur deux milles de longueur, larg. 66'—Setting of a fence on 2 miles, width 66'
St-Pierre-du-Lac, p.	Tour de la Gaspésie.	Côte aux Bouleaux, 3 courbes dont une masquée, 4400'—Côte aux Bouleaux, 3 curves, a blind one, 4400'	Redressement et élimination, long. 3900'—Straightening and elimination, 3900' long.

MÉGANTIC

Black Lake, ville (town)..	Black Lake-St-Pierre-les-Becquets. . .	Route étroite—Narrow road.	Elargissement, 28'—Widening, 28'
Irlande Sud, c.	Black Lake-St-Pierre-les-Becquets . . .	Courbe de 440' de rayon/Curve, radius 440'	Courbe de 1146' de rayon—Large radius curve, 1146'
Irlande-Sud, c.	Black Lake-St-Pierre-les-Becquets . . .	Chemin étroit—Narrow road.	Elargissement, 28' — Widening, 28'

MONTCALM

St-Jacques, v.	Berthier-Joliette-Lachute.	Chemin étroit—Narrow road.	Élargissement, 1 mille—Widening, 1 mile
Chertsey, c.	Chemin Coutu.	Chemin non amélioré—Unimproved road.	Redressement et défrichement 4 milles—Straightening and clearing, 4 miles.
Chilton, c.	Chemin Ste-Lucie.	Chemin non amélioré—Unimproved road.	Redressement et défrichement 4.1 mille—Straightening and clearing, 4.1 miles

MUNICIPALITE — MUNICIPALITY	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN — NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature de l'endroit avant l'amélioration — Nature of the road before improvement	Nature de l'amélioration — Nature of the improvement
MONTCALM (suite—con.)			
Wexford, c.....	Chemin Coutu.....	Chemin non amélioré—Unimproved road.....	Redressement et défrichement 1.8 mille—Straightening and clearing, .18 miles.
Wexford, c.....	Chemin du lac Violon.....	Chemin non amélioré—Unimproved road.....	Redressement et défrichement 2 milles—Straightening and clearing, 2 miles
Kilkenny, c.....	Chemin Coutu.....	Chemin non amélioré—Unimproved road.....	Redressement et défrichement 6.7 milles — Straightening and clearing, 6.7 miles.
MONTMORENCY			
St-Joachim.....	Québec-Chicoutimi-Tour-du-lac-St-Jean-Québec (Côte de la Miche)....	Courbe masquée, chemin étroit—Blind curve, narrow road.....	Elargissement, 2000'—Widening, 2000'
QUÉBEC			
Sillery, p.....	Côte de l'Église.....	Chemin étroit—Narrow road.	Déblai pour améliorer visibilité, 600'—Clearing to improve visibility, 600'
ROBERVAL			
Mistassini.....	Québec-Chicoutimi-Tour-du-lac-St-Jean-Québec.....	Courbe masquée, 100'—Blind curve, 100'.....	Nouvelle courbe, amélioration de visibilité, long. 161'—New curve, improvement of visibility, length 161'
Ste-Hedwidge.....	Roberval Ste-Hedwidge.....	Courbe prononcée, 150'—Sharp curve, 150'.....	Redressement de courbe, 500'—Straightening of curve, 500'



MONTRÉAL-QUÉBEC

Champlain

Vue montrant le terrassement en construction. A gauche, partie de l'ancienne route.

View showing the new road under construction. Left: part of old road.

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
ROBERVAL (suite—con.)			
Roberval, p.....	Roberval-Ste-Hedwidge..	3 courbes prononcées, 100'— 3 sharp curves, 100' ...	Redressement, rayon 100', long 1000'— Straightening, radius 100', length 1000'
Lac Bouchette	Chambord-Lac Bouchette.....	6 courbes prononcées, 150'— 6 sharp curves, 150'.....	Redressement, rayon 200', long. 800' — Straightening, radius 200', length 800'
St-François-de-Sales.....	Chambord-Lac Bouchette.....	4 courbes prononcées, 175'— 4 sharp curves, 175'.....	Redressement, rayon 200', long. 1200' — Straightening radius 200', length 1200'.
Chambord, p.....	Chambord-Lac Bouchette.....	3 courbes masquées, 4000'— 3 blind curves, 4000'.....	Redressement et élargisse- ment, long. 4000'/Straight- ening and widening, length 4000'
Chambord.....	Québec-Chicoutimi-Tour-du-lac-St- Jean-Québec.....	2 courbes prononcées et mas- quées, 300'—2 sharp and blind curves, 300'.....	Redressement, 1500'— Straightening, 1500'
SAGUENAY			
Tadoussac, v.....	Baie St-Paul-Tadoussac-Portneuf.....	2 courbes masquées—2 blind curves.....	Elargissement, 160' — Widen- ing, 160'
TÉMISCAMINGUE			
Désandrouin.	Macamic-Rouyn-Ville Marie-Fabre...	Courbe renversée—Reverse curve.....	Redressement, rocher coupé, 300'—Straightening, cut- ting of a rock, 300'

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.....	Macamic-Rouyn-Ville-Marie-Fabre...	Angle droit, 90o—Rigle angle, 90o.....	Angle réduit, 8o, longueur 1125'—Reduction of angle, 8o, length 1125'
TÉMISCOUATA			
Ste-Rose du Déglé.....	Edmundston-Riv.-du-Loup-Québec- Montréal-Toronto.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Courbe, rayon 1200', long. 1600'—Curve, radius 1200', length 1600'
VERCHÈRES			
Verchères, v.....	Lévis-St-Lambert-Dundee.....	Côte, courbe et chemin étroit —Hill, curve and narrow road.....	Elimination de la courbe, a- mélioration du profil, élar- gissement de la route, 800' —Elimination of curve, im- provement of alignment, widening, 800'
WOLFE			
Marbleton, v.....	Montréal-Sherbrooke-Thetford-Mines- Québec.....	Courbes verticales dangereu- ses — Dangerous vertical curves.....	Partie nouvelle, long. 2700, 3 courbes améliorées, rayon: 2300', 716', 573'—New sec- tion 2700' long; 3 curves im- proved, radius: 2300', 716', 573'

MUNICIPALITE	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
WOLFE (suite—con.)			
Beaulac, v.....	Montréal-Sherbrooke-Thetford-Mines- Québec.....	Côte masquée, courbes verti- cales dangereuses — Blind hill, dangerous vertical cur- ves.....	Amélioration à la visibilité, long. améliorée 1000'—Im- provement to visibility, im- proved length 1000'
Stratford.....	Trois-Rivières-Woburn.....	Courbes verticale dangereuse —Dangerous vertical curve	Amélioration à la visibilité, long. 1200' — Improvement to visibility, length 1200'
Weedon Centre, v.....	Montréal-Sherbrooke-Thetford-Mines- Québec.....	Courbes prononcées — Sharp curves.....	Courbe, rayon 573', longueur 878'—Curve, radius 573', length 878'

SOMMAIRE—SUMMARY

- 102 Angles droits, aigus, et courbes prononcées supprimés par des redressements ou par des courbes à long rayons.
Right and sharp angles and sharp curves eliminated by straightening or by long radius curves.
- 28 Courbes ou tournants masqués où la visibilité a été améliorée par défrichement et élargissement.
Blind curves or bad turns where the visibility was improved by clearing and widening.
- 17 Côtes dangereuses améliorées
Dangerous hills improved
- 27 Chemins trop étroits élargis.
Narrow roads widened.
- 2 Chemins sujets à l'inondation rehaussés.
Roads washed-out raised by stone fill.
- 5 Améliorations de profils.
Improvement of profiles.
- 12 Déblais et minage.
Clearing and blasting.
-

193 Ces diverses améliorations comportent une longueur totale de 45.55 milles
These various improvements forms together a length of 45.55 miles

CHAPITRE XI

SUPPRESSION DES PASSAGES A NIVEAU DE CHEMINS DE FER

Liste des passages à niveau supprimés
totalement ou partiellement en 1933.

CHAPTER XI

ELIMINATION OF RAILROAD LEVEL CROSSINGS

List giving the railroad level crossings
eliminated totally or partially in
1933.

COMPTON

Waterville; Route No 5

Suppression partielle de deux passa-
ges à niveau du C. N. R., par détour-
nement de la route.
Pourcentage de suppression: 90%

Partial elimination of two railroad
level crossings on the C. N. R. track,
by relocation of the road.
Percentage of elimination: 90%

JOLIETTE

St-Paul-de-Lavaltrie, St-Pierre vge, Joliette

Route No 48—L'Assomption-Joliette-Ste-Émélie-de-L'Énergie

Suppression partielle de deux passa-
ges à niveau du C. N. R., par détour-
nement de la route.
Pourcentage de suppression: 80%

Partial elimination of two railroad
level crossings on the C. N. R. track,
by relocation of the road.
Percentage of elimination: 80%

VAUDREUIL

Vaudreuil, p.—Route No 17—Montréal-Ottawa

Suppression totale d'un passage à ni-
veau du C. N. R., par suite de la
construction d'un passage en-des
sous.

Total elimination of one level crossing
on the C. N. R. track, by construc-
tion of a subway.

Nombre de passages à niveau sup-
primés depuis 1929.

Number of level crossings elimin-
ated since 1929.

Dans certains cas les passages à niveau
sont demeurés ouverts pour la circu-
lation locale, c'est-à-dire qu'ils con-
tinuent à desservir quelques rési-
dents. Dans tous les cas, cependant,
les passages à niveau ont été suppri-
més totalement en ce qui concerne
la grande circulation.

In some instances, level crossings were
preserved for local traffic, that is
they are still used by a few residents.
In all cases, however, these level
crossings have been totally elimin-
ated as far as through traffic is con-
cerned.

Passages à niveau supprimés

en 1929.....	16
en 1930.....	13
en 1931.....	12
en 1932.....	2
en 1933.....	5

Total.....48

Level crossings eliminated

in 1929.....	16
in 1930.....	13
in 1931.....	12
in 1932.....	2
in 1933.....	5

Total.....48

CHAPITRE XII

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 1933.

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

Les longueurs sont en milles.

CHAPTER XII

CONSTRUCTION ON MAIN HIGHWAYS

List of construction works done on the Main Trunk Highways of the Province during the season of 1933, under the direct control of the Roads Department.

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

The lengths are in miles

COMTÉ COUNTY	ROUTE et MUNICIPALITÉ HIGHWAY and MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En construction Under con- struction
5.—ROUTE EDOUARD-PERRAULT (QUÉBEC-VICTORIAVILLE-SHERBROOKE-ROCK ISLAND)				
COMPTON.....	Compton, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	2.19
	Waterville, v.....	Gravier—Gravel	....	0.34
8A.—GRENVILLE-HAWKESBURY (TRANS-CANADA)				
ARGENTEUIL.....	Grenville, v.....	Béton bitumineux Bitum. concrete	....	0.92
	Grenville & Augmentation.	Béton bitumineux Bitum. concrete	....	0.82
11A.—BOULEVARD DU CURÉ LABELLE				
LAVAL.....	St-Martin, p.....	Béton—Concrete	1.10	....
	Ste-Rose, p.....	Béton—Concrete	2.38	....
	Ste-Rose, ville (town)....	Béton—Concrete	0.32	....
	Ste-Rose, ville (town)....	Béton bitumineux Bitum. concrete	0.11	....
13.—TROIS-RIVIÈRES-DRUMMONDVILLE-ACTON VALE-GRANBY-COWANSVILLE-ABERCORN				
SHEFFORD.....	Ste-Pudentienne, [v.....	Gravier—Gravel	0.50	....
15.—QUÉBEC-CHICOUTIMI-TOUR DU LAC-ST-JEAN-QUÉBEC				
LAC-ST JEAN.....	Embranchement de St-Jé- rôme.....	Gravier—Gravel	2.00	14.50
	Parc des Laurentides.....	Gravier—Gravel	10.00	51.10

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
16.—BAIE ST-PAUL-TADOUSSAC-PORTNEUF				
CHARLEVOIX.	Rivière-du-Gouffre.	Gravier—Gravel	2.76	....
	Les Eboulements.	Gravier—Gravel	2.76	....
SAGUENAY.	Sacré-Cœur-de-Jésus, p. . .	Gravier—Gravel	2.00	2.50
	St-Paul-du Nord, c, (t). . .	Gravier—Gravel	1.00	5.00
17.—MONTREAL-POINTE FORTUNE				
VAUDREUIL.	St-Michel-de-Vaudreuil, p.	Béton bitumineux Bitum. concrete	....	0.50
19.—TROIS-RIVIÈRES-GRAND'MÈRE-LA TUQUE				
LAVIOLETTE.	St-Tite-La-Tuque.	Gravier—Gravel	5.00	15.00
	La-Tuque-La-Croche.	Gravier—Gravel	....	12.00
20.—VICTORIAVILLE-DRUMMONDVILLE-ST-HYACINTHE- MONTREAL				
ST-HYACINTHE.	N.-D.-de-St-Hyacinthe, p.	Gravier—Gravel	....	1.29
	Ste-Madeleine, p.	Gravier—Gravel	....	3.14
21.—SOREL-IBERVILLE-ST-JEAN				
IBERVILLE.	St-Athanase.	Gravier—Gravel	....	1.50
27.—ROUTE NICOL—(EAST ANGUS-COOKSHIRE-BEECHER FALLS)				
COMPTON.	St-Venant-de-Hereford, p.	Gravier—Gravel	0.28	....
31.—LACHUTE-ST-JOVITE-ST-RÉMI-MONTEBELLO				
PAPINEAU.	Suffolk & Addington, c. (t).	Gravier—Gravel	0.56	....
35.—MASSON-BUCKINGHAM-MONT-LAURIER-STE-ANNE-DU-LAC				
LABELLE.	Robertson & Pope, c. (t). .	Gravier—Gravel	1.14	0.35
	Wabasse, Dudley & Bou- thillier, c. (t).	Gravier—Gravel	1.74	4.12
53.—ST-HENRI-STE-GERMAINE				
DORCHESTER.	Ste-Claire-de-Joliette, p. .	Gravier—Gravel	0.50	....

COMTÉ COUNTY	ROUTE et MUNICIPALITÉ HIGHWAY and MUNICIPALITY	Nature des travaux — Nature of the works	Longueur terminée — Length completed	En cons- truction — Under con- struction
ST-URBAIN-GRANDE-BAIE				
CHICOUTIMI.....	Ferland, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.00	....
	Boileau, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.00	....
CHARLEVOIX.....	St-Urbain, p.....	Gravier—Gravel	8.00	37.00
MONT-LAURIER-MANIWAKI-SENNETERRE				
Abitibi.....	Senneterre-Lac Victoria (défrichement-clearing)...	Gravier—Gravel	....	50.00
ROUYN-KIRKLAND-LAKE				
TÉMISCAMINGUE..	Daserat, c. (t).....	Gravier—Gravel	11.24	....
	Beauchastel, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.25	0.25



ENTRETIEN D'HIVER

St-Pierre-de-Charlesbourg, 25 mars 1933.

WINTER MAINTENANCE

St. Pierre de Charlesbourg, March 25, 1933.



MONTRÉAL — QUÉBEC

Rivière-du-Loup—en Haut

Section en construction. Terrassement terminé.

Section under construction. Subgrade completed.

SOMMAIRE PAR ROUTE

SUMMARY PER HIGHWAY

Longueur en miles	Length in miles	
	Longueur terminée	Longueur en construction
	Length completed	Length under construction
ROUTES — HIGHWAYS		
5. ROUTE EDOUARD-PERRAULT (Québec-Victoriaville-Sherbrooke-Rock Island).....	....	2.53
8A. GRENVILLE-HAWKESBURY (Trans-Canada).....	....	1.74
11A. BOULEVARD DU CURÉ LABELLE.....	4.91	....
13. TROIS-RIVIÈRES - DRUMMONDVILLE - ACTON-VALE-GRANBY-COWANSVILLE-ABERCORN.....	0.50	....
15. QUÉBEC-CHICOUTIMI-TOUR DU LAC-ST-JEAN-QUÉBEC.....	12.00	65.60
16. BAIE ST-PAUL-TADOUSSAC-PORTNEUF.....	8.52	7.50
17. MONTRÉAL-POINTE FORTUNE.....	....	0.50
19. TROIS-RIVIÈRES-GRAND'MÈRE-LA TUQUE.....	5.00	27.00
20. VICTORIAVILLE - DRUMMONDVILLE - ST-HYACINTHE-MONTRÉAL.....	....	4.43
21. SOREL-IBERVILLE-ST-JEAN.....	....	1.50
27. ROUTE NICOL (East Angus-Cookshire-Beecher Falls).....	0.28	....
31. LACHUTE-ST-JOVITE-ST-RÉMI-MONTEBELLO.....	0.56	....
35. MASSON - BUCKINGHAM - MONT-LAURIER - STE-ANNE-DU-LAC.....	2.88	4.47
53. ST-HENRI-STE-GERMAINE.....	0.50	....
ST-URBAIN-GRANDE-BAIE.....	13.00	37.00
MONT-LAURIER-MANIWAKI-SEHNETERRE.....	....	50.00
ROUYN-KIRKLAND-LAKE.....	13.49	0.25
TOTAL.....	61.64	202.52

SOMMAIRE PAR GENRE DE
PAVAGE

SUMMARY PER TYPE OF
PAVEMENT

Longueur en milles	Length in miles	
Gravier—Gravel.....	56.73	200.28
Béton bitumineux—Bituminous concrete.....	0.11	2.24
Béton—Concrete.....	4.80	.....
TOTAL.....	61 64	202.52

{milles
miles

CHAPITRE XIII

CHAPTER XIII

CONSTRUCTION DES CHEMINS MUNICIPAUX

CONSTRUCTION OF MUNICIPAL ROADS

Liste des travaux de construction exé-
cutés en 1933.

List of construction works done
in 1933.

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.....	Duparquet, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	3.28
	Dubuisson, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	5.04
	Palmaville, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	7.35
	Destor & Duparquet, c....	Gravier—Gravel	8.62	....
	Lamotte & Malartic, c....	Gravier—Gravel	7.39	....
	Mamotte & Varsan, c. (t).	Gravier—Gravel	10.71	....
	Pascalis, c. (t).....	Gravier—Gravel	5.48	....
	Malartic & Cadillac, c....	Gravier—Gravel	10.00	....
	Lamotte, c. (t).....	Gravier—Gravel	4.00	....
ARTHABASKA....	Chénier, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	0.50
	Chester Nord, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	0.90
	St-Louis de Blandford, p..	Gravier—Gravel	....	2.30
	St-Rémi de Tingwick, p...	Gravier—Gravel	....	0.94
	St-Rémi de Tingwick.....	Gravier—Gravel	....	0.50
	St-Rosaire, p.....	Gravier—Gravel	....	0.50
	Ste-Séraphine, p.....	Gravier—Gravel	....	2.00
	St-Valère, p.....	Gravier—Gravel	....	0.50
BAGOT.....	St-Pie, p.....	Gravier—Gravel	4.85	....
BELLECHASSE....	Honfleur, p.....	Gravier—Gravel	0.31	....
	St-Cajetan d'Armagh, p...	Gravier—Gravel	0.56	....
BONAVENTURE.. .	Paspébiac.....	Gravier—Gravel	3.50	....
	Hope, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.50	....
COMPTON.....	Waterville, v.....	Gravier—Gravel	....	0.75
	Compton, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	0.55
	Newport, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	1.50
DEUX-MONTAGNES	St-Colomban.....	Gravier—Gravel	....	3.00

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction Under con- struction
DORCHESTER.....	Ste-Claire de Joliette, p...	Gravier—Gravel	....	0.49
LABELLE.....	Décarie, c.....	Gravier—Gravel	2.27	2.19
	Joly, c.....	Gravier—Gravel	1.13	2.96
LOTBINIÈRE.....	St-Patrice de Beaurivage, p	Gravier—Gravel	0.40	....
MASKINONGÉ.....	Ste-Ursule, p.....	Gravier—Gravel	1.60	....
MÉGANTIC.....	Irlande Nord, c.....	Gravier—Gravel	....	4.73
	Sacré-Cœur de Marie, p...	Gravier—Gravel	....	0.71
	Thetford-Sud, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	1.91
NICOLET.....	Ste-Brigitte des Saults. ...	Gravier—Gravel	....	0.20
	St-Edouard de Gentilly. ...	Gravier—Gravel	....	0.64
	St-Jean-Baptiste-de-Nicolet	Gravier—Gravel	....	1.00
	Ste-Monique, p.....	Gravier—Gravel	....	0.38
PAPINEAU.....	Amherst, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.45	....
	Montebello, v.....	Gravier—Gravel	0.85	....
	Mulgrave, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.37	....
	Templeton, Nord, c.....	Gravier—Gravel	....	0.83
PONTIAC.....	Alleyn & Cawood.....	Gravier—Gravel	....	0.68
QUÉBEC.....	St-Dustan du Lac Beauport, p.....	Gravier—Gravel	0.55	....
RICHMOND.....	Melbourne, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	0.32
ROUVILLE.....	Saint-Hilaire, v.....	Gravier—Gravel	0.11	....
SAGUENAY.....	Sacré-Cœur-de-Jésus, p...	Gravier—Gravel	3.69	....
ST-HYACINTHE. ...	St-Damase, p.....	Gravier—Gravel	2.04	....
SHEFFORD.....	Ely, Nord, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.17	....
ST-MAURICE.	St-Mathieu, p.....	Gravier—Gravel	0.83	2.00
	St-Gérard-des-Laurentides, p.....	Gravier—Gravel	1.57	....
	Trois-Rivières, p.....	Gravier—Gravel	4.54	....
	St-Etienne-des-Grès, p. ...	Gravier—Gravel	0.87	....
TÉMISCAMINGUE..	Rouyn & Rouyn Landing.	Gravier—Gravel	1.74	....
	Rouyn & McWatters.....		....	5.50

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
TERREBONNE.....	St-Jérôme Rivière du Nord	Gravier—Gravel	3.75	2.00
	Ste-Sophie p.....	Gravier—Gravel	0.44	....
	Abercrombie P. E. c. (t)...	Gravier—Gravel	2.00	1.00
	Doncaster, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.20	....
	Ste-Thérèse de Blainville, p	Gravier—Gravel	1.50	....
VAUDREUIL.....	Ste-Madeleine-de-Rigaud..	Gravier—Gravel	0.58	....
WOLFE.....	Disraeli, p.....	Gravier—Gravel	0.36	0.16
	Disraeli, v.....	Gravier—Gravel	0.40	....
	Ham Nord, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.44	....
	Ham Sud Ouest, c. (t)....	Gravier—Gravel	0.23	0.53
	Notre-Dame de Lourdes de			
	Ham, p.....	Gravier—Gravel	0.25	0.11
	Stratford, c.....	Gravier—Gravel	0.27	....
	St-Fortunat de Wolfestown,			
	p.....	Gravier—Gravel	0.50	0.35
	St-Jacques le Majeur de			
	Wolfestown, p.....	Gravier—Gravel	....	0.29
	St-Joseph de Ham sud, p..	Gravier—Gravel	0.18	0.08
YAMASKA.....	Weedon, canton.....	Gravier—Gravel	0.38	0.09
	Wolfestown, canton.....	Gravier—Gravel	0.26	....
	Wotton, c.....	Gravier—Gravel	0.81	....
	St-Guillaume, p.....	Gravier—Gravel	....	0.20



ROUTE 15 — PARC DES LAURENTIDES

Près de la barrière du côté de Québec.

Near the gate on the Quebec side.



ROUTE 15 — PARC DES LAURENTIDES

Notez la route à gauche.

Note the highway at the left.

COMTÉ — COUNTY	Longueur terminée — Length completed	Longueur en construction — Length under construction
ABITIBI.....	46.20	15.67
ARTHABASKA.....	....	8.14
BAGOT.....	4.85	....
BELLECHASSE.....	0.87	....
BONAVENTURE.....	7.00	....
COMPTON.....	....	2.80
DEUX-MONTAGNES.....	....	3.00
DORCHESTER.....	....	0.49
LABELLE.....	3.40	5.15
LOTBINIÈRE.....	0.40	....
MASKINONGÉ.....	1.60	....
MÉGANTIC.....	....	7.35
NICOLET.....	....	2.22
PAPINEAU.....	1.67	0.83
PONTIAC.....	....	0.68
QUÉBEC.....	0.55	....
RICHMOND.....	....	0.32
ROUVILLE.....	0.11	....
SAGUENAY.....	3.69	....
ST-HYACINTHE.....	2.04	....
SHEFFORD.....	0.17	....
ST-MAURICE.....	7.81	2.00
TÉMISCAMINGUE.....	1.74	5.50
TERREBONNE.....	7.89	3.00
VAUDREUIL.....	0.58	....
WOLFE.....	5.08	1.61
YAMASKA.....	....	0.20
TOTAL.....	95.64 { milles miles	58.76 { milles miles

SOMMAIRE PAR GENRE DE
PAVAGE

—
Longueurs en milles

SUMMARY PER TYPE OF
PAVEMENT

—
Length in miles

Gravier—Gravel.....	95.64 { milles miles	58.76 { milles miles
---------------------	-------------------------	-------------------------

CHAPITRE XIV

PONTS ET PONCEAUX

Liste des ponts et ponceaux reconstruits ou réparés en 1933.

p—paroisse; v—village; c—canton

Les dimensions sont indiquées en pieds

(R)—réparé. Lorsqu'il n'y a pas d'indication le pont a été reconstruit.

CHAPTER XIV

BRIDGES AND CULVERTS

List of bridges and culverts rebuilt or repaired during 1933.

p—parish; v—village; t—township.

The dimensions are given in feet

(R)—repaired. When no indication is given, the bridge was reconstructed.

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature du pont Nature of the bridge	Portée, hauteur et largeur Span, Height and Width
ABITIBI.....	La Corne, c. (t).....	Bois—Wood	96' x 20' x 16'
ARTHABASKA...	St-Louis-de-Blandford, p.	Bois—Wood	6' x 10' x 22'
	St-Louis-Stanfold, c. (t)...	Bois—Wood	12' x 10' x 26'
	Ste-Clotilde-de-Horton, p.	Bois—Wood	8' x 6' x 23'
	St-Valère-de-Bulstrode, p.	Bois—Wood	6' x 3' x 26'
	St-Valère-de-Bulstrode, p.	Bois—Wood	5' x 3' x 26'
	St-Norbert, p.....	Bois—Wood	21½' x 4' x 32'
BELLECHASSE..	St-Michel, p.....	Bois—Wood	6' x 4' x 23'
BERTHIER.....	St-Damien de Brandon, p.	Béton—Concrete	25' x 12' x 17.5'
	St-Michel-des-Sts, p.....	Bois—Wood (R)	148' x 15' x 15'
BROME.....	Farnham-Est, c. (t).....	Bois—Wood	15' x 6' x 24'
DEUX-MONTAGNES			
	St-Canut, p.....	Béton—Concrete	13' x 7' x 28'
DRUMMOND. ...	Notre-Dame du Bon-Con		
	seil, p.....	Tuyau tôle— Iron pipe	36" x 36' x 14'
GATINEAU.	Hull Sud, c. (t).....	Tuyau tôle— Iron pipe	15" x 20'
	Hull ouest, c. (t).....	Tuyau tôle— Iron pipe	24" x 26'
	Hull ouest, c. (t).....	(2)Tuyau tôle— Iron pipe	15" x 26'
	Masham nord.....	Tuyau tôle— Iron pipe	21" x 26'

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature du pont Nature of the bridge	Portée, hauteur et largeur Span, Height and Width
GATINEAU.	Low canton.....	Bois—Wood	2' x 2' x 24'
	Low canton.....	Bois—Wood	3' x 3' x 24'
	Réserve Indienne.....	Tuyau tôle Iron pipe	15'' x 34'
	Eardley, c. (t).....	Tuyau tôle— Iron pipe	15'' x 32'
	Eardley, c. (t).....	Tuyau tôle— Iron pipe	15'' x 28'
	Aylwin, c. (t).....	Tuyau tôle— Iron pipe	15'' x 28'
	Montcerf.....	Tuyau tôle— Iron pipe	15'' x 26'
JOLIETTE.....	Notre-Dame-de-Lourdes, p	Béton—Concrete	8' x 5' x 24'
LAC ST-JEAN...	St-Bruno, p.....	Bois—Wood	24' x 6' x 6'
	St-Bruno, p.....	Bois—Wood	40' x 6' x 6'
	St-Bruno, p.....	Bois—Wood	40' x 8' x 6'
	St-Jérôme, p.....	Bois—Wood	35' x 6' x 6'
	L'Ascension N. S.....	Bois—Wood	31' x 6' x 6'
	Délisle, c. (t).....	Bois—Wood	75' x 8' x 8'
	St-Joseph d'Alma, p. (2)	Bois—Wood	24' x 4' x 3'
	St-Joseph d'Alma, p.	Bois—Wood	22' x 6' x 5'
	St-Joseph d'Alma, p.	Bois—Wood	26' x 6' x 6'
LAPRAIRIE.....	St-Constant, p.....	Bois—Wood	20' x 6½' x 2½'
	St-Constant, p.....	(3) Tuyau béton— Concrete pipe	24' x 15''
	St-Constant, p.....	(2) Tuyau béton— Concrete pipe	24' x 12''
	Laprairie, p.....	(2) Tuyau béton	24' x 15''
	St-Philippe, p.....	Tuyau béton— Concrete pipe	12' x 18''
L'ASSOMPTION..	St-Lin, p.....	Bois—Wood	12' x 10' x 35'
	St-Roch l'Achigan, p.....	Bois—Wood	12' x 6' x 24'
LÉVIS.....	St-Louis de G. de Pin- tendre, p.....	Béton armé— Concrete	27' x 29' x 27'
	St-Louis de G. de Pin- tendre, p.....	Béton—Concrete	2' x 1'6'' x 53'
	St-Louis de G. de Pin- tendre, p.....	Béton—Concrete	4' x 4' x 62'
	St-Louis de G. de Pin- tendre, p.....	Béton—Concrete	12'' x 145'

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature du pont Nature of the bridge	Portée, hauteur et largeur Span, Height and Width
LOTBINIÈRE...	Ste-Émélie, p. (2)	Béton—Concrete	4' x 36'
	St-Jacques de Parisville, p.	Bois—Wood	3'6" x 5' x 40'
	Ste-Philomène de Fortier-ville, p.	Béton—Concrete	3' x 30'
NAPIERVILLE...	St-Rémi, p.	Bois—Wood	22' x 3' x 3½'
	St-Rémi, p.	Bois—Wood	20' x 4½' x 3½'
	St-Rémi, p. (2)	Tuyau béton— Concrete pipe	18" x 24'
	St-Rémi, v.	Béton—Concrete	65' x 4½' x 8'
	St-Rémi, v.	Tuyau béton— Concrete pipe	18" x 24'
	Sherrington, p.	Bois—Wood	24' x 3' x 4'
	Sherrington, p.	Tuyau béton— Concrete pipe	18" x 24'
	St-Michel, p.	Bois—Wood	20' x 5' x 7'
	St-Michel, p.	Tuyau béton— Concrete pipe	15" x 20'
	St-Cyprien de Léry, p.	Tuyau béton— Concrete pipe	15" x 24'
	St-Cyprien de Léry, p.	Tuyau béton— Concrete pipe	24" x 24'
	St-Edouard, p.	Tuyau béton— Concrete pipe	15" x 16'
	St-Edouard, p.	Tuyau béton— Concrete pipe	15" x 20'
	St-Joseph de Maskinongé, p.	Tuyau tôle— Iron pipe	36' x 18"
	St-Thomas, p.	Bois—Wood	20' x 7' x 24'
MONTMAGNY...	St-Thomas, p.	Bois—Wood	11' x 5' x 20'
	N.-D. du Rosaire, p. (2)	Bois—Wood	2' x 2' x 24'
	Montminy, c. (t).	Bois—Wood	6' x 3' x 22'
	Montminy, c. (t).	Bois—Wood (R)	20' x 10' x 24'
	Ste-Euphémie, p.	Bois—Wood	6' x 4' x 20'
	St-Juste de Bretenièrès, p.	Bois—Wood	20' x 10' x 30'
MONTCALM.	St-Juste de Bretenièrès, p.	Bois—Wood	6' x 3' x 30'
	Kilkenny, c. (t).	Bois—Wood	10' x 7' x 30'
PAPINEAU.	Ripon, c. (t).	Bois—Wood	24' x 18' x 24'
PONTIAC.	Onslow sud, c. (t).	Tuyau tôle— Iron pipe	15" x 36'
	Onslow sud, c. (t).	Tuyau tôle— Iron pipe	15" x 28'

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature du pont Nature of the bridge	Portée, hauteur et largeur Span, Height and Width
PONTIAC.....	Ile aux allumettes, O. (2)	Tuyau tôle— Iron pipe	15" x 26'
	Ile aux allumettes, O.....	Tuyau tôle— Iron pipe	18" x 26'
	Clarendon, c. (t).....	Tuyau tôle— Iron pipe	15" x 26'
	Clarendon, c. (t).....	Tuyau tôle— Iron pipe	15" x 32'
	Ile du Grand Calumet. . .	Tuyau tôle— Iron pipe	18" x 26'
	Bristol, c. (t).....	Tuyau tôle— Iron pipe	18" x 8'
	Mansfield & Pontefract, c. (t).....	Tuyau tôle— Iron pipe	15" x 28'
ROBERVAL.....	Albanel, c. (t). (2)	Bois—Wood	28' x 6' x 6'
	Albanel, c. (t).....	Bois—Wood	28' x 4' x 6'
	Ste-Jeanne d'Arc.	Bois—Wood	26' x 6' x 4'
	St-Thomas Didyme.	Bois—Wood	26' x 16' x 6'
	Péribonka.....	Bois—Wood	21' x 17' x 15'
	Girardville.....	Bois—Wood	24' x 17' x 10'
ST-JEAN.....	St-Bernard, p.	Bois—Wood	24' x 4' x 6'
	St-Bernard, p.	Tuyau béton— Concrete pipe	15', x 28'
	St-Blaise, p.	Tuyau béton— Concrete pipe	15" x 24'
	St-Blaise, p.	Tuyau béton— Concrete pipe	15" x 16'
	L'Acadie, p. (2)	Tuyau béton Concrete pipe	18" x 24'
	L'Acadie, p.	Tuyau béton Concrete pipe	15" x 24'
	St-Jean, p.	Tuyau béton Concrete pipe	18" x 24'
	St-Jean, p.	Tuyau béton— Concrete pipe	18" x 28'
	St-Jean, p.	Tuyau béton— Concrete pipe	15" x 24'
	St-Paul, p.	Tuyau béton— Concrete pipe	18" x 72'
	N.-D. du Mont-Carmel, p.	Tuyau béton— Concrete pipe	18" x 28'
ST-MAURICE. . .	Trois-Rivières, p. (2)	Tuyau tôle— Iron pipe	42' x 24"
	Trois-Rivières, p.	Tuyau tôle— Iron pipe	38' x 24"

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature du pont Nature of the bridge	Portée, hauteur et largeur Span. Height and Width
St-MAURICE...	Trois-Rivières, p.....	Tuyau tôle— Iron pipe	34' x 24''
	Yamachiche, p.....	Tuyau tôle— Iron pipe	36' x 15''
TÉMISCAMINGUE	Rouyn, c. (t).....(11)	Bois—Wood	3' x 2' x 38'
	Rouyn, c. (t).....	Bois—Wood. (R)	18' x 6' x 20'
	Rouyn, c. (t).....	Bois—Wood	10' x 6' x 32'
	Beauchastel, c. (t)...(48)	Bois—Wood	3' x 2' x 35'
	Beauchastel, c. (t)...(5)	Bois—Wood	4' x 2.5' x 33'
	Beauchastel, c. (t).....	Tôle ondulée— Iron pipe	2' x 30'
	Beauchastel, c. (t).....	Tôle ondulée— Iron pipe	1.5' x 30'
	Montbeillard, c. (t)...(19)	Bois—Wood	3' x 2' x 35'
	Montbeillard, c. (t)...(20)	Bois—Wood	4' x 2' x 35'
	Desandrouin, c. (t)...(18)	Bois—Wood	3' x 2' x 35'
	Desandrouin, c. (t).....	Tôle ondulée— Iron pipe	3' x 30'
	Remigny, c.....(21)	Bois—Wood	3' x 2' x 35'
	Remigny, c.....(2)	Bois—Wood (R)	16' x 5' x 20'
	Guérin, c. (t).....(12)	Bois—Wood	2' x 2' x 32'
	Guérin, c. (t).....	Bois—Wood	8' x 5' x 34'
	Guérin, c. (t).....	Tôle ondulée— Iron pipe	1.5' x 30'
	Guérin, c. (t).....(3)	Bois—Wood	6' x 4' x 24'
	Guérin, c. (t).....(4)	Bois—Wood	2' x 2' x 24'
	Nedelec, c. (t).....(7)	Bois—Wood	2' x 2' x 32'
	Nedelec, c. (t).....	Bois—Wood	4' x 3' x 35'
	Nedelec, c. (t).....	Bois—Wood (R)	16' x 3' x 18'
	Notre Dame du Nord. (2)	Bois—Wood	2' x 2' x 30'
	Notre-Dame du Nord....	Bois—Wood	4' x 4' x 20'
	Notre-Dame du Nord....	Tôle ondulée Iron pipe	1.5' x 26'
	Notre-Dame des Quinze	(4) Bois—Wood	2' x 2' x 30'
	St-Bruno de Guigues.....	Bois—Wood	6' x 6' x 45'
	St-Bruno de Guigues.....	Bois—Wood	2' x 2' x 45'
	St-Bruno de Guigues.....	Bois—Wood	4' x 2' x 45'
	St-Bruno de Guigues.....	Bois—Wood	3' x 3' x 32'
	St-Bruno de Guigues.....	Bois—Wood	1.5' x 1.5' x 26'
	St-Bruno de Guigues.....	Tôle ondulée— Iron pipe	4' x 30'
	Duhamel-ouest.....(10)	Bois—Wood	2' x 2' x 30'
	Duhamel-ouest.....	Bois—Wood	5' x 4' x 45'
	Duhamel-ouest.....	Tôle ondulée— Iron pipe	2' x 30'

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature du pont Nature of the bridge	Portée, hauteur et largeur Span, Height and Width
TÉMISCAMINGUE.	Ville-Marie.....	(2) Tôle ondulée— Iron pipe	2' x 32'
	St-Isidore, p.....	(2) Bois—Wood	5' x 4' x 26'
	St-Isidore, p.....	Bois—Wood	2' x 2' x 24'
	St-Placide, p.....	(2) Bois—Wood	2' x 2' x 26'
	St-Placide, p.....	Bois—Wood (R)	1.5' x 6' x 20'
	Fugerville.....	(4) Bois—Wood	2' x 2' x 30'
	Fugerville.....	(2) Bois—Wood	5' x 4' x 30'
TÉMISCOUATA.	Ste-Rose du Dégelé, p....	Bois—Wood	8' x 8' x 45'
	Comté de Témiscouata...	Bois—Wood	6' x 6' x 30'
	Comté de Témiscouata...	Bois—Wood	4' x 5' x 30'
VERCHÈRES. ...	Verchères, v.....	Béton—Concrete	30' x 16' x 30'
YAMASKA.....	St-David, p.....	Bois—Wood	6' x 10' x 20'
	St-David, p.....	Bois—Wood	5' x 5' x 22'
	Ste-Pie de Guire, p.....	Bois—Wood	4' x 4' x 20'
	St-Gérard, p.....	Béton—Concrete	10' x 7' x 20'
	St-Elphège, p.....	Bois—Wood	5' x 4' x 28'
NOMBRE TOTAL des ponts et ponceaux construits ou réparés en 1933.....			344
TOTAL NUMBER of bridges and culverts built or repaired during 1933.....			344

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.

Are not included in this bridges and culverts built by the Roads Department or by the municipalities, and which from part of the regular construction or maintenance works.

CHAPITRE XV

EMBELLISSEMENT

PLANTATION D'ARBRES D'ORNEMENT

Liste des municipalités dans les limites
desquelles il a été planté des arbres
en 1933.

CHAPTER XV

EMBELLISHMENT

PLANTING OF ORNAMENTAL TREES

List of municipalities where trees have
been planted in 1933.

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Variété d'arbres Kind of trees	Nombre d'arbres plantés Number of trees planted	
			Par le département By the Départ- ment	Par les proprié- taires By the rate- payers
BOULEVARD PERRON (Tour de la Gaspésie)				
MATANE.....	Baie des Sables, C.....	Peuplier—Poplar...	....	60
	Baie des Sables, C.....	Erable—Maple.....	....	25
BOULEVARD ALEXANDRE TASCHEREAU (MONTREAL-LAPRAIRIE) MONTRÉAL ROUSE'S POINT (via St-Jean				
ST-JEAN.....	St-Paul-Ile-aux-Noix.....	Peuplier—Poplar...	....	6
QUÉBEC-CHICOUTIMI-TOUR DU LAC ST-JEAN-QUÉBEC				
QUÉBEC.....	Charlesbourg, v.....	Pommier—Apple tree.....	....	6
ROBERVAL.....	St-Prime, p.....	Peuplier—Poplar...	....	20
ST-PAMPHILE-ST-GEORGES-MÉGANTIC				
BELLECHASSE....	Saint-Camille.....	Peuplier—Poplar...	....	30
TOTAL.....			....	147
GRAND TOTAL.....				147



TOUR DE LA GASPÉSIE
Mont-St-Pierre

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					
BELLECHASSE. . .	Saint-Lazare.	Peuplier—Poplar. . .	....	24	
	Ladurantaye.	Peuplier—Poplar. . .	....	50	
MONTMAGNY. . . .	Saint-François.	Peuplier—Poplar. . .	....	50	
TOTAL. ....			....	124	
GRAND TOTAL.				124	

SOMMAIRE—SUMMARY

Nombre d'arbres plantés par le département	}	.....	...
Quantity of trees planted by the Department			
Nombre d'arbres plantés par les particuliers	}	.....	271
Quantity of trees planted by the rate payers			
TOTAL. . . . .		....	271

SOMMAIRE DES DIFFÉRENTES VARIÉTÉS D'ARBRES PLANTÉS DEPUIS 1922

SUMMARY OF THE VARIOUS KINDS OF TREES PLANTED SINCE 1922

VARIÉTÉ KIND OF TREE	Année—Year											
	1922-23	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	Total
Erable—Maple.....	1,496	3,060	1,264	3,059	12,908	8,408	7,240	4,153	2,153	35	25	44,161
Peuplier—Poplar.....	1,382	7,524	4,957	6,895	21,719	18,896	29,051	13,307	8,742	1,628	240	114,342
Orme—Elm.....	150	5,161	3,216	2,112	4,037	3,612	4,611	2,001	770	73	.....	25,763
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	.....	.....	3,616
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	105	6	35,000
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	43	.....	371
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/Chesnut-Tree.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	2
Cerisier—Cherry-Tree....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	.....	39	9	.....	54
Cypres—Cypress.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	200	110	.....	.....	310
Total.....	5,336	16,407	15,057	17,487	66,370	40,864	49,017	20,995	13,628	1,893	271	247,325

CH AUX—LIME

Chaux fournie pour le blanchissage des maisons, granges et dépendances.

Lime supplied for whitewashing houses, barns and outbuildings.

Liste des en :	P	COMTÉ — COUNTY	Quantité fournie en livres.
			Quantity supplied inpounds
		ARTHABASKA.....	600
		BELLECHASSE.....	20,975
		BONAVENTURE.....	4,800
		CHAMBLY.....	5,175
		CHAMPLAIN.....	39,100
		CHICOUTIMI.....	3,200
		COMPTON.....	200
		DORCHESTER.....	2,000
		GASPÉ-NORD.....	4,500
		GASPÉ-SUD.....	7,500
		IBERVILLE.....	500
		JACQUES-CARTIER.....	1,000
MATA		KAMOURASKA.....	37,755
		LABELLE.....	8,900
		LAPRAIRIE.....	1,025
BOI		LAVAL.....	1,800
		LÉVIS.....	400
		L'ISLET.....	36,900
St-Je.		MISSISQUOI.....	100
		MONTMAGNY.....	18,000
		PAPINEAU.....	1,600
		PONTIAC.....	100
QUÉBI		PORTNEUF.....	300
		RICHELIEU.....	4,115
ROBEI		RIMOUSKI.....	3,960
			Quantité fournie en livres.
BELLE		COMTÉ — COUNTY	Quantity supplied inpounds
		RIVIÈRE-DU-LOUP.....	5,490
		SAGUENAY.....	2,000
		St-JEAN.....	800
		VERCHÈRES.....	18,995
		GRAND TOTAL.....	231,790

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 029 765