

CANQ
VO
100
1934



 MINISTÈRE DES
COMMUNICATIONS
BIBLIOTHÈQUE
ADMINISTRATIVE "H"



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

288966

CANQ
VO
100
1934

PROVINCE DE
QUÉBEC
PROVINCE

MINISTÈRE DE LA VOIRIE

ROADS DEPARTMENT

RAPPORT DE
1934
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
1934

A l'honorable M. E.-L. PATENAUME,

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 1934.

Respectueusement soumis,

J.-E. PERRAULT,

Ministre de la voirie.

QUÉBEC, 8 janvier 1935

To the HONOURABLE E. L. PATENAUME,

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 1934.

Respectfully submitted,

J.- E. PERRAULT,

Minister of Roads.

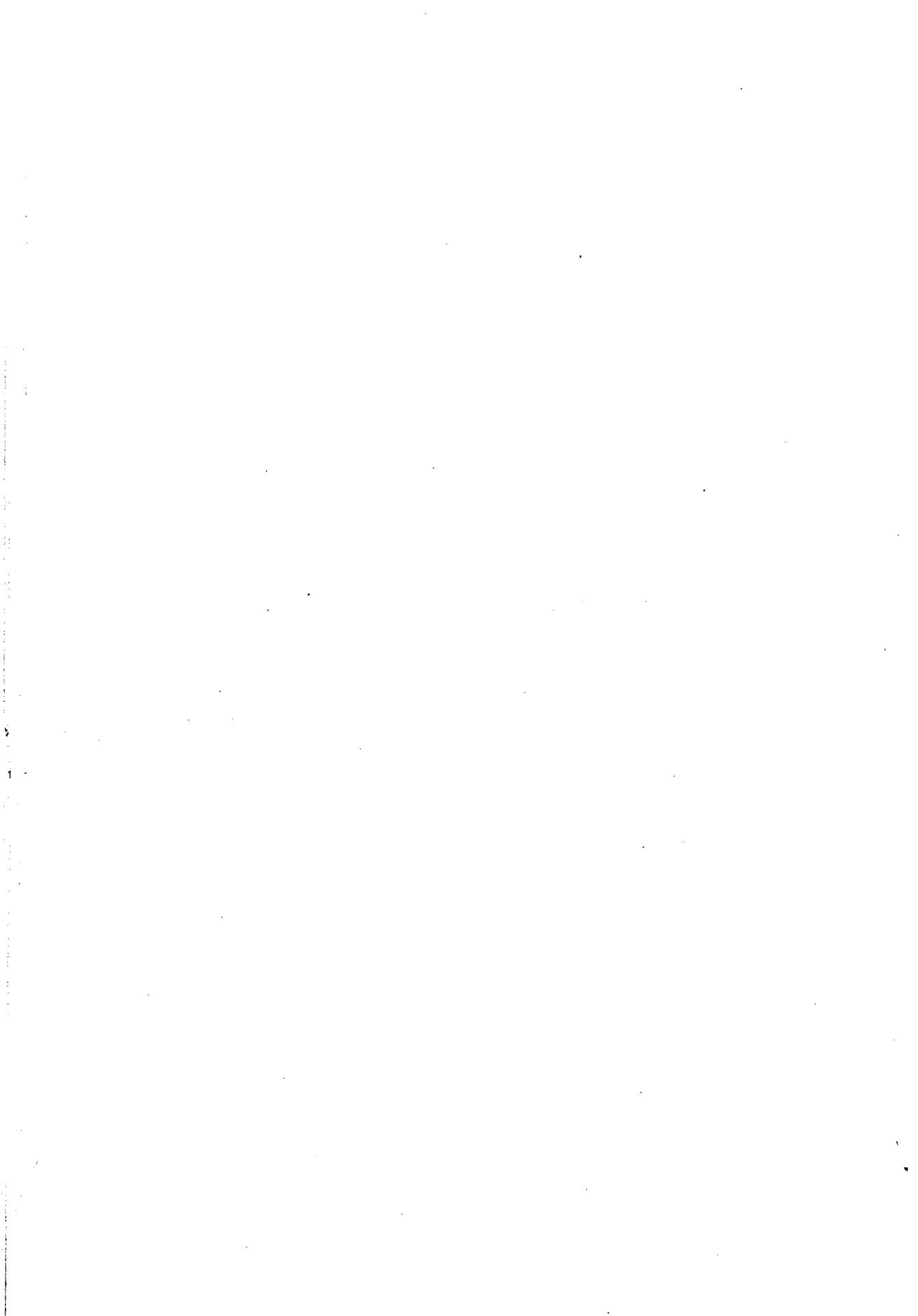
QUEBEC, January 8, 1935

TABLE DES MATIÈRES

		<i>page</i>
Chapitre I —Revue de l'année.....	.....	10
Chapitre II —Résumé des travaux de l'année.....	.....	68
Chapitre III —Longueur totale des chemins améliorés.....	.....	72
Chapitre IV —Etat de construction du réseau des grandes routes.....	.....	73
Chapitre V —Le tourisme.....	.....	76
Chapitre VI —Véhicules automobiles enregistrés dans la province; statistiques du tourisme; recensement de la circulation; accidents d'automobiles.....	.....	120
Chapitre VII —Entretien des routes régionales et provinciales.....	.....	144
Chapitre VIII —Entretien des chemins améliorés .....	.....	148
Chapitre IX —Revêtements permanents.....	.....	151
Chapitre X —Améliorations diverses.....	.....	157
Chapitre XI —Construction des grandes routes.....	.....	179
Chapitre XII —Construction des chemins municipaux.....	.....	183
Chapitre XIII —Construction et réparation des ponts et ponceaux.....	.....	201

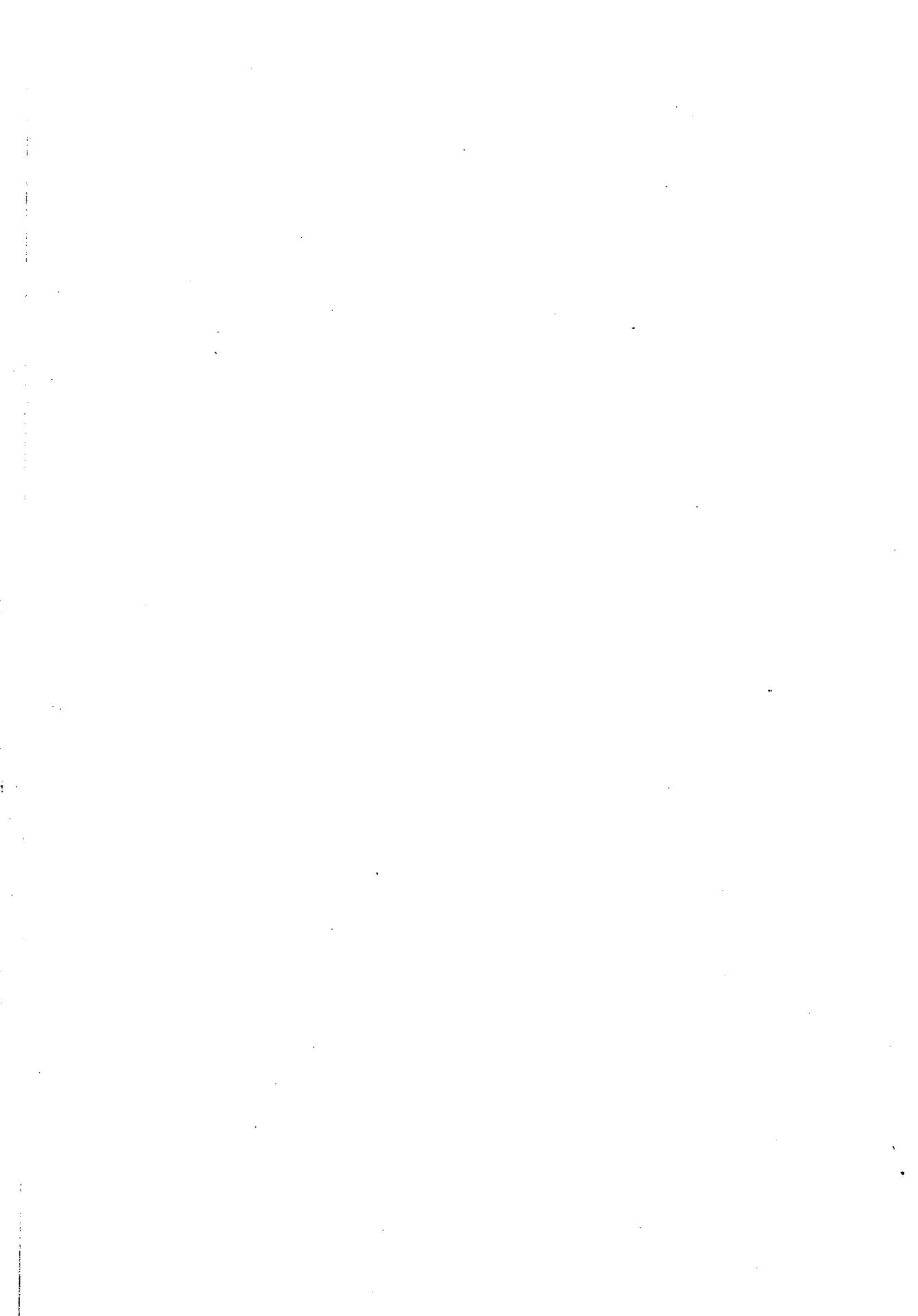
CONTENTS

		page
Chapter	I—Review of the Year.....	11
Chapter	II—Summary of the work of 1934.....	69
Chapter	III—Total length of improved roads.....	72
Chapter	IV—Progress of construction of the Main Highways System.	73
Chapter	V—Tourism.....	77
Chapter	VI—Motor vehicles registered in the Province of Quebec; statistical data on tourism; traffic census; automobile accidents.....	120
Chapter	VII—Maintenance of provincial and regional highways.....	144
Chapter	VIII—Maintenance of roads at the Government's expense....	148
Chapter	IX—Permanent pavements.....	151
Chapter	X—Various improvements.....	157
Chapter	XI—Construction of main highways.....	179
Chapter	XII—Construction of municipal roads.....	183
Chapter	XIII—Construction and repair of bridges and culverts.....	201





BOULEVARD DU CURÉ LABELLE
Route 11a



REVUE DE L'ANNÉE

REVIEW OF THE YEAR

CHAPITRE I

REVUE DE L'ANNÉE 1934

Sauf quelques entreprises isolées de réfection ou de construction—entreprises commencées pour la plupart en 1933 et même avant—l'été de 1934 ne fut guère actif. D'autre part, si l'on tient compte des travaux de secours exécutés durant l'hiver de 1933-34 pour le compte du service provincial du chômage, ainsi que des travaux subventionnés exécutés à la fin de l'été et à l'automne par les municipalités, le volume des opérations de voirie fut plus considérable au cours des derniers douze mois qu'il ne l'avait été au cours des douze mois précédents. Il faut ajouter un certain nombre d'entreprises de réfection commencées l'automne dernier et dont le parachèvement est remis à plus tard.

Les entreprises de réfection exécutées ou commencées au cours des derniers douze mois font partie du plan de réaménagement et d'extension de notre réseau routier. Autant que possible les travaux de secours contre le chômage firent également partie de ce plan, mais dans un certain nombre de cas les exigences du chômage durent primer toute autre considération, et le site des travaux fut déterminé beaucoup plus par les districts à secourir que par l'urgence relative des améliorations à effectuer.

Au nombre des entreprises les plus urgentes, on compte l'élargissement, le redressement et le pavage de certaines sections de la route Trans-Canada. A venir jusqu'ici, cette route a peu bénéficié des octrois de chômage. La nature des travaux à exécuter fait que le pourcentage de main-d'œuvre est moins considérable sur cette route que sur la plupart des autres routes, par exemple les routes situées en forêt, où presque tout l'argent est dépensé en main-d'œuvre. Les 425 milles de chemins qui font partie de la route Trans-Canada dans la province de Québec sont tous pavés ou gravelés. Les travaux consisteraient à élargir, à redresser, et à paver de nouveau suivant les standards les plus récents. Ce réaménagement nécessite l'acquisition de terrains, l'achat de matériaux et l'utilisation de machines. La contribution du gouvernement fédéral fut limitée jusqu'ici à la main-d'œuvre. Dans les cas les plus favorables, par exemple dans le cas des routes en forêts et en montagnes, cette contribution ne dépasse guère quinze pour cent du coût des travaux; elle serait tout à fait minime dans le cas de la route Trans-Canada. Ajoutons que les travaux de la route Trans-Canada doivent être exécutés en été. Il est pratiquement impossible d'y faire quoi que ce soit en l'hiver.

L'entretien de nos chemins améliorés fut, comme d'habitude, la grande préoccupation du département. Cette préoccupation devient plus grande à mesure que décroissent les budgets d'entretien. Il semble que l'on ne puisse comprimer ces budgets davantage sans mettre en danger la résistance de nos routes, surtout celle des routes de gravier. Il est même certain que l'on devra à brève échéance consacrer une mise de fonds plus élevée au chapitre de l'entretien, afin de recharger certains chemins de gravier qui se sont appauvris graduellement par suite de l'insuffisance des budgets. Un entretien normal doit pourvoir chaque année non seulement à l'un des surfaces, mais au remplacement du matériel usé par la circulation.

CHAPTER I

REVIEW OF THE YEAR 1934

With the exception of a few isolated cases of resurfacing or construction work—undertakings which were mostly started in 1933 and even before—the summer of 1934 showed only slight activity. On the other hand, if we take into consideration various relief works carried out during the winter of 1933-34 on behalf of the Provincial Unemployment Bureau, in addition to subsidized works executed towards the end of summer and in the fall by different municipalities, the volume of road operations was considerably more during the course of the last twelve months than it had been during the preceding twelve months. Moreover, a certain number of projects, which were started last autumn and will be completed later, must be added to the volume of activity for the year.

The various reconstruction projects—started or carried out during the course of the last twelve months all formed part of the plan to modernize and extend our highway system. Unemployment relief works formed, as much as possible, part of this plan, but, in a certain number of cases, unemployment relief needs surpassed all other considerations, and the locality where work was to be carried out was determined more by districts to be assisted than by the relative urgency of improvements to be effected.

Among the most-pressing matters to be carried out are the widening, straightening and paving of certain sections of the Trans-Canada highway. Up to the present, this highway has benefitted but little from unemployment relief grants. The nature of the work involved is such that the percentage of manual labor is lower on this highway than on the majority of roads running through forests, where nearly all of the money expended goes to labor. The 425 miles of roads which form part of the Trans-Canada highway in the Province of Quebec are all paved or gravelled. The works to be carried out consist of widening, straightening and paving them again, according to the latest standards. This work necessitates the acquisition of land, the purchase of materials and the utilization of machinery. The contribution by the Federal Government up to now was limited to manual labor. Even in the most favourable cases, such as roads through forests and around mountains, this contribution only equals about fifteen per cent of the total cost; it would be a very small one in the case of the Trans-Canada highway. To this must be added the fact that work on the above highway should be carried out during the summer. It is practically impossible to do anything during winter months.

The maintenance of our improved roads was, as usual, the main problem of the Department. This preoccupation increased as maintenance budgets were decreased. It would appear that budgets can be no longer safely compressed without endangering the resistance of our highways, especially the gravel roads. It is even certain that, within a brief period, greater amounts must be set aside for maintenance, so that certain gravel highways which have gradually deteriorated as a result of the insufficiency of budgets may be resurfaced. Normal maintenance should provide for not only evenness of surface, but also for the replacement of material destroyed by traffic.

L'entretien des routes de gravier fut plus difficile en 1934 qu'en 1933 par suite du regain de vigueur que l'on a constaté dans la circulation. Les ingénieurs doivent donner à l'entretien une attention de tous les instants. Il leur faut, avec peu d'argent, satisfaire un public voyageur plus nombreux et plus difficile. La province de Québec reçoit des visiteurs de tous les points de l'Amérique du Nord; elle est devenue ce que l'on pourrait appeler un lieu international de rendez-vous. Nos routes doivent faciliter ce trafic profitable, satisfaire les besoins actuels, et constituer une invite aux touristes futurs.

D'une façon générale, nos routes ont maintenu leur bonne réputation au cours de la dernière saison; le département en a reçu le témoignage à maintes reprises. Ce résultat est dû aux soins minutieux que nous avons consacré à l'entretien. C'est grâce à une économie rigoureuse si notre maigre budget a pu suffire à cette tâche difficile.

La suppression de la poussière est un problème qui s'aggrave chaque année. Les automobilistes n'endurent plus la poussière, ce en quoi ils ont parfaitement raison. D'autre part, la poussière est devenue intolérable à ceux qui habitent en bordure des routes. La poussière constitue un danger pour la circulation; elle salit l'automobile et ses passagers, ainsi que maisons et dépendances; elle cause même des dégâts dans les champs où elle s'abat. De plus, le gravier réduit en poussière accélère l'usure du revêtement.

Le département a donné l'été dernier une attention toute particulière à la suppression de la poussière. Il a consacré une proportion élevée de son budget à appliquer du chlorure de calcium ou de l'huile sur les routes de gravier. Il a traité de cette façon au-delà de 3,000 milles de routes à grande circulation. Dans bien des cas les applications furent renouvelées, car l'été fut exceptionnellement sec.

Les revêtements bitumineux de faible épaisseur, et par conséquent de coût modique, sembleraient la solution la plus satisfaisante du problème de la poussière. Cette solution est à l'étude. L'on a même, sur la route Lévis-Jackman par exemple, ainsi que sur une section de la route Lévis-Sherbrooke, utilisé ce moyen de remédier à une situation qui s'aggrave à mesure que s'accroît l'intensité de la circulation.

On trouvera au cours de cette revue l'énumération des routes déneigées au cours de l'hiver dernier. L'hiver de 1933-34 restera mémorable pour sa durée et pour sa rigueur. Il est sûr que si le département de la voirie n'avait pas possédé une expérience de cinq années, un personnel entraîné et un outillage que l'on a perfectionné avec le temps, l'entreprise aurait présenté l'hiver dernier de grandes difficultés. Cette entreprise fut toutefois réussie aussi bien que d'habitude, mais au prix de dépenses très élevées. Les routes d'hiver ont acquis une popularité croissante chez les automobilistes. Les services qu'elles rendent au commerce, aux affaires et à la vie sociale ne sont plus à discuter. Toutefois, même si l'on admet que la rigueur du dernier hiver fut une chose exceptionnelle, le déneigement demeure une entreprise très dispendieuse à laquelle, à venir jusqu'à présent, les municipalités ont insuffisamment contribué. Le département a établi pour le présent hiver le même programme de déneigement que pour l'hiver de 1933-34, avec quelques additions. La contribution des municipalités s'élevait autrefois à \$100 par mille; elle s'élèvera désormais à \$125.

The maintainance of gravel roads was more difficult in 1934 than in 1933 by reason of the greater volume of traffic. Engineers were obliged to give maintainance an unending attention. They were called on, with but a small amount of money, to satisfy a more numerous and more difficult travelling public. The Province of Quebec receives visitors from all points of North America; it has become what might be termed an international rendez-vous. Our highways should facilitate this profitable traffic, satisfy present needs and constitute an invitation to future tourists.

In a general manner, our highways maintained their good reputation during the course of last season; the Department is in receipt of congratulations from numbers of people. This result is due to the unceasing care that was devoted to maintainance. It is due to hard work and rigid economy if our slim budget managed to suffice for this difficult task.

The elimination of dust is a problem that is becoming more aggravated each year. Autoists will no longer endure dust, and they are perfectly justified. On the other hand, dust has become intolerable to those who live by the road-side. Dust constitutes a danger to traffic; it soils automobiles and passengers, as well as houses and out-buildings; it even causes damage in the fields where it settles. Moreover, gravel that has been reduced to dust greatly increases wear on the pavement.

Particular attention was paid by the Department during the course of last summer to eliminating dust. A considerable portion of its budget was devoted to applying calcium chloride or oil on gravel roads. More than 3,000 miles of heavily-travelled roads were thus treated during the course of the year. In a number of cases, applications had to be renewed owing to exceptionally dry weather.

Low cost bituminous pavements would appear to be the most satisfactory solution to the dust problem. This solution is under study, and on the Lévis-Jackman highway, for example, as well as on a section of the Lévis-Sherbrooke highway, we have utilized this means of remedying a situation that becomes more aggravated with an increase in traffic.

Elsewhere in this report there will be found an enumeration of the roads cleared of snow during the course of the past winter. The winter of 1933-34 will remain memorable for its duration and severity. It is certain that had the Highways Department not possessed five years of experience in snow removal, a trained personnel and an equipment that has developed and been perfected each year, the undertaking would have presented great difficulties last winter. This task, however, was carried out as successfully as usual, but at very great cost. Winter roads acquired increased popularity among motorists. The service they render to trade and business, and to social life, are no longer matters for discussion. Even if it is admitted that the severity of last winter was exceptional, the fact remains that snow removal is a very costly undertaking to which, up to the present, municipalities have insufficiently contributed. The Department has established for this winter the same programme of winter roads as prevailed for the winter of 1933-34, with even a few additions. Formerly the contribution by municipalities was \$100 per mile; it will in future be \$125.

Le progrès du tourisme est toujours en butte à la dépression économique. L'abolition de la prohibition aux États-Unis et les modifications apportées par l'Ontario à sa loi des liqueurs ont constitué en 1934 deux autres facteurs adverses. La cote élevée de notre dollar a pu nuire au tourisme dans une certaine mesure, puisqu'il y a écart de vingt à vingt-cinq pour cent entre la valeur du dollar américain en 1934 et sa valeur en 1932. En dépit de tous ces facteurs adverses, le tourisme a enregistré un progrès dans l'ensemble de la province. Ce progrès prouve la valeur de la publicité, de l'organisation touristique, et enfin de l'initiative locale en fait de commémorations historiques, d'événements sportifs et athlétiques, ou d'autres manifestations propres à attirer les visiteurs.

SITUATION ACTUELLE DE LA VOIRIE

L'inventaire général des chemins de la province au 31 janvier 1934 a donné les chiffres suivants:

Longueur totale des chemins ruraux..... 35,148 milles

Chemins de première classe.....	5,728 milles
Chemins de deuxième classe.....	8,819 "
Chemins de troisième classe.....	20,601 "

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 chapitre 4 tient compte des sections comprises dans les villes.

Longueur des chemins améliorés au 31 janvier 1934..... 16,351 milles

Chemins de première classe.....	5,585 milles
Chemins de deuxième classe.....	5,683 "
Chemins de troisième classe.....	5,083 "

Longueur totale des chemins de terre améliorés..... 18,797 milles

Voici, pour l'ensemble des chemins ruraux, la classification finale des revêtements au 31 janvier 1934:

Chemins de terre améliorés.....	18,797 milles
Sable-et-glaise.....	127 "
Gravier.....	13,921 "
Macadam à l'eau.....	1,404 "
Macadam bitumineux.....	174 "
Béton de ciment.....	139 "
Béton bitumineux.....	586 "

Longueur totale..... 35,148 milles

Les travaux énumérés au présent rapport portent à 16,926 milles la longueur totale des chemins améliorés d'une façon permanente, soit 48% de la longueur des chemins ruraux. Le chapitre 3 donne la classification des chemins améliorés à la date du 1er décembre 1934, par genre de pavage. Cette classification tient compte des travaux de construction et de revêtement exécutés au cours de la

The progress of the tourist traffic is still exposed to the economic depression. Repeal of prohibition in the United States and modifications effected by Ontario to its Liquor Act constituted two other adverse factors in 1934. The high rate of exchange of our dollar probably hindered tourist business to a certain extent, since there was a spread of from twenty to twenty-five percent between the value of the American dollar in 1934 and its value in 1932. Despite all these adverse factors, the tourist traffic registered an increase. This increase proves the value of publicity, of tourist organization, and, finally, of local initiative by means of historic commemorations, sporting and athletic events, or other manifestations likely to attract visitors.

THE PRESENT HIGHWAYS SITUATION

The general inventory of roads in the Province, as at January 31, 1934, gave the following figures:

Total length of rural roads.....35,148 miles

First class roads.....	5,728 miles
Second class roads.....	8,819 "
Third class roads.....	20,601 "

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 lying within limits of towns and cities.

Length of improved roads as at January 31, 1934.....16,351 miles

First class roads.....	5,585 miles
Second class roads.....	5,683 "
Third class roads.....	5,083 "

Total length of improved earth roads.....18,797 miles

The following is the final classification, for rural roads in their ensemble, of the various types of surfaces as at January 31, 1934:

Improved earth roads.....	18,797 miles
Sand-clay.....	127 "
Gravel.....	13,921 "
Waterbound macadam.....	1,404 "
Bituminous macadam.....	174 "
Cement concrete.....	139 "
Bituminous concrete.....	586 "
 Total length.....	 35,148 miles

The works enumerated in the present report bring to 16,926 miles the total length of permanently improved roads, representing 48% of the entire length of rural roads. Chapter 3 gives the classification of improved roads as at December 1, 1934, according to type of pavement. This classification includes construction and permanent paving carried out during the course of the past season. The

dernière saison. L'inventaire du 31 janvier 1935 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. Le réseau des grandes routes comprend cinquante-huit artères principales et onze embranchements, le tout formant une longueur totale de 5,924 milles. Le réseau comptait cinquante-trois artères principales à la fin de 1934, ainsi que huit embranchements. Les modifications effectuées récemment sont énumérées plus bas.

A la fin de 1934, notre réseau comprenait 5,722 milles de chemins pavés ou gravelés, et 202 milles de chemins en voie de construction ou d'amélioration.

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 "
	1935.....	5,924 milles	

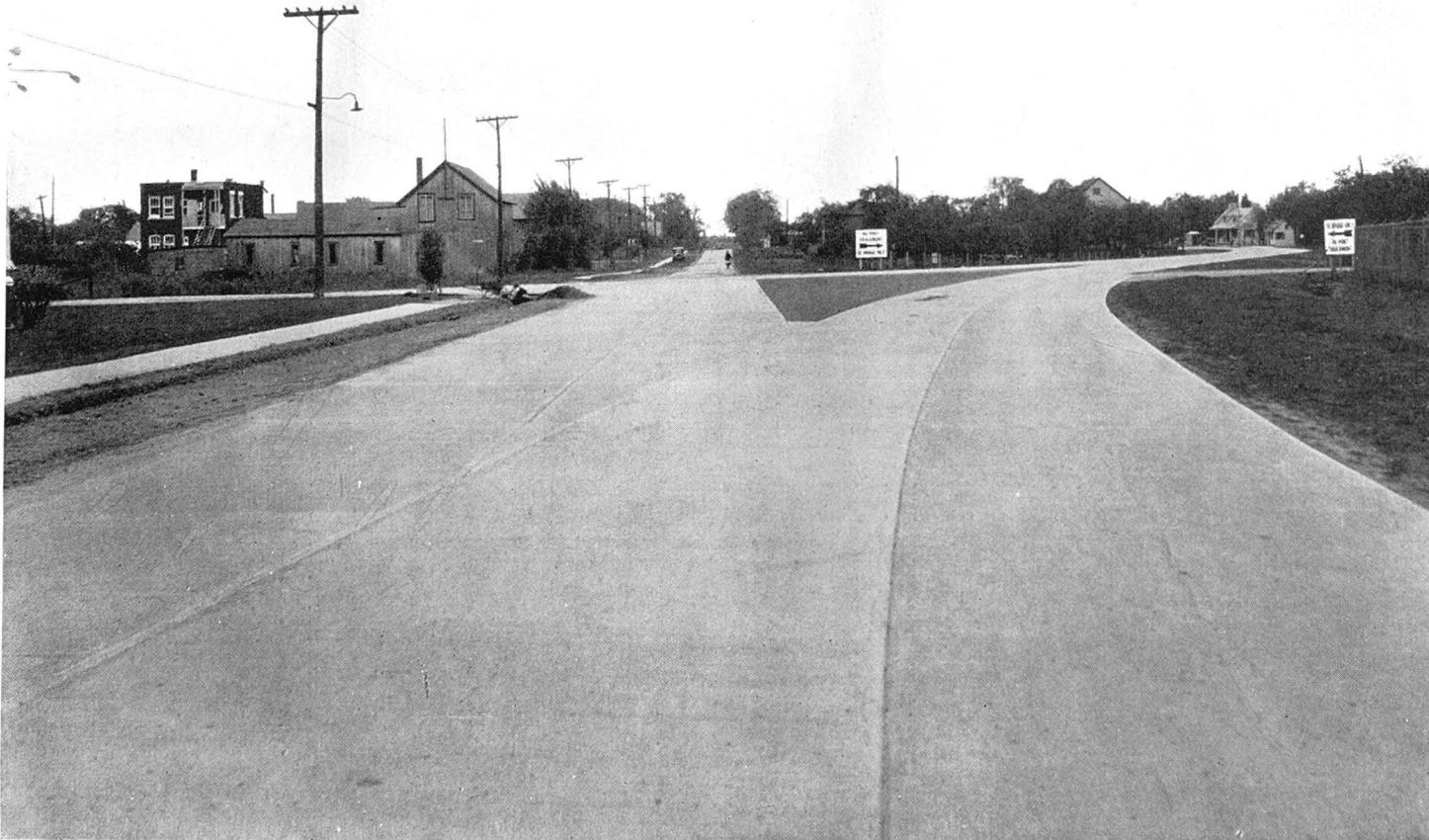
Modification au numérotage

Depuis le printemps de 1929, la route No 15 comprenait les artères suivantes: Québec-St-Siméon, St-Siméon-Chicoutimi-St-Bruno; la route du tour du lac St-Jean et la route du Parc des Laurentides, le tout formant une longueur totale de 538 milles. Nous avions donné un numéro unique à ce groupe d'artères afin de simplifier la nomenclature, et surtout le numérotage. Le temps a démontré qu'il y avait certains inconvénients à ne pas distinguer davantage ces diverses routes. Les automobilistes, surtout les automobilistes étrangers, étaient parfois induits en erreur aux bifurcations, tant du côté de Québec que du côté du lac St-Jean. A Limoilou, par exemple, une branche de notre route 15 se dirigeait vers Ste-Anne-de-Beaupré et le comté de Charlevoix en suivant le fleuve St-Laurent; une autre branche se dirigeait vers le Parc des Laurentides, en direction du nord-ouest. Il y avait souvent équivoque. Afin de supprimer toute possibilité d'erreur nous avons donné des numéros séparés aux différentes routes qui forment le circuit Québec-Chicoutimi-lac St-Jean-Québec.

La route qui suit la rive nord-est du fleuve St-Laurent et relie Québec, La Malbaie, St-Siméon, Tadoussac et Ste-Anne-de-Portneuf portera désormais le numéro 15. Entre la Baie-St-Paul et La Malbaie, le numéro 15 sera attribué à la route d'en bas, passant par les Éboulements, St-Irénée et Pointe-au-Pic. La route alternative reliant ces deux points via St-Hilarion et Ste-Agnès portera le numéro 15A.

La route St-Siméon-Grande-Baie-Chicoutimi-St-Bruno portera le numéro 16.

La route Québec-lac St-Jean via le parc des Laurentides portera le numéro



ROUTE 4—MONTRÉAL—MALONE
LaSalle

Chemin conduisant au pont Honoré-Mercier, à droite.
Béton de ciment.

Road leading to the Honoré-Mercier Bridge, to the
right. Cement concrete.

inventory of January 31, 1935, will bring about slight changes to the figures contained in the present report.

THE MAIN HIGHWAYS SYSTEM

Chapter 4 gives the list of each of the main highways in the Province, as well as their lengths. Our main highways system comprises fifty-eight main arteries of communication and eleven branches, forming a total length of 5,924 miles. The network consisted of fifty-three main arteries at the end of 1934, as well as eight branches. Modifications to the main highways system are outlined below.

At the end of 1934, our system comprised 5,722 miles of paved or gravelled roads, and 202 miles of roads in process of construction or improvement.

The following table shows the growth of the main highways system, from 1919:

1919.....	2,000 miles	1929.....	5,276 miles
1920.....	2,985 "	1930.....	5,393 "
1923.....	3,095 "	1932.....	5,517 "
1927.....	4,105 "	1933.....	5,757 "
1928.....	4,823 "	1934.....	5,824 "
		1935.....	5,924 miles

Changes in Route Numbers

Since the spring of 1929, Highway No. 15 comprised the following arteries: Québec-St. Siméon, St. Siméon-Chicoutimi-St. Bruno, the road around Lake St. Jean and the road through the Laurentides National Park, the whole forming a total length of 538 miles. We gave a single number to this group of arteries so as to simplify nomenclature and numbering. Time has revealed, however, that certain inconveniences existed through not distinctly indicating these various roads. Motorists, especially those from outside the Province, are often misled at forks, as much on the Quebec side as around Lake St. Jean. In Limoilou, for example, one branch of our Highway No. 15 led towards Ste. Anne-de-Beaupré and the Charlevoix County, following the St. Lawrence River; another branch led in the direction of the Laurentides National Park, towards the north-west. This has proved misleading. In order to avoid all possibility of error, we have given separate numbers to the different roads which form the Québec-Chicoutimi-Lake St. Jean-Québec circuit.

The road which follows the north-eastern shore of the St. Lawrence, and links Québec, la Malbaie, St. Siméon, Tadoussac and Ste. Anne de Portneuf will in future be known as Highway No. 15. Between Baie St. Paul and La Malbaie, number 15 will be attributed to the lower road, passing by les Eboulements, St. Irénée and Pointe au Pic. The alternative road linking these two points, via St. Hilarion and Ste. Agnès, will be known as Highway No. 15A.

The St. Siméon-Grande Baie-Chicoutimi-St. Bruno highway will be known as Route No. 16.

The Québec-Lake St. Jean highway, via the Laurentides National Park, will

54; la route du tour du lac St-Jean portera le numéro 55. Le numéro 56 sera attribué à la route Baie-St-Paul-St-Urbain-Grande-Baie.

Le chemin construit l'an dernier le long de la rivière St-Maurice et reliant St-Roch-de-Mékinac, Les Piles et St-Georges-de-Champlain fera partie de la route 19. La route 19A reliera Ste-Anne-de-la-Pérade, St-Tite et St-Roch-de-Mékinac. La route reliant St-Georges-de-Champlain à St-Tite portera la numéro 19B.

La route St-Jovite-Montebello portera le numéro 57.

La route reliant Iberville et St-Grégoire à la route 40 portera le numéro 40A.

ENTRETIEN

Les dommages du dégel furent moins considérables le printemps dernier qu'au printemps de 1933. A l'automne de 1933, les routes entrèrent sous la neige dans des conditions favorables, n'ayant subi aucune pluie prolongée. De bonne heure en novembre la neige recouvrail déjà les routes. Son abondance subséquente protégea les sous-sols contre les gelées profondes. Le dégel fut normal, c'est-à-dire qu'il ne fut pas coupé de pluie et de gel. La réparation des dommages, bien que d'un coût toujours relativement élevé, put se faire plus facilement et plus rapidement.

Les dégats du printemps, et particulièrement la formation des ventres de bœufs, sont un des grands ennemis de nos routes. Aussi les ingénieurs attachent-ils une importance considérable à la prévention des ventres de bœufs et à leur traitement lorsqu'ils sont apparus. Pour lutter efficacement contre notre climat, toutes nos routes devraient posséder des fondations assez épaisses et assez imperméables pour résister à l'action de la gelée, ainsi qu'à l'impact et à la pesanteur des véhicules. La plupart de nos routes ne sont pas dans ce cas. Construites et aménagées rapidement et en grand nombre afin d'ouvrir tous les districts à la fois à l'automobile, un bon nombre d'entre elles manquent d'épaisseur et de résistance. L'eau du dégel imprègne facilement les sous-sols, soit par gravité, soit par capillarité, soit par hydroscopie. Il nous faut donc effectuer des travaux de drainage dont la facilité et le coût dépendent de la nature des sols et des budgets que nous pouvons y consacrer.

Les ingénieurs assèchent et drainent chaque printemps les sections les plus endommagées, ce qui constitue une réfection progressive qui, à longue, finira par donner à nos routes une résistance suffisante. Ce procédé est nécessairement long, et, en attendant, la meilleure protection des routes consiste à restreindre le poids et la vitesse des véhicules qui peuvent y être admis durant le dégel. Bien que le climat de la province de Québec soit exceptionnellement favorable à la formation des ventres de bœufs, la situation à laquelle nous devons faire face lors du dégel ne nous est pas particulière. La même situation se présente ailleurs, notamment au Nouveau-Brunswick, et l'on doit également recourir aux restrictions.

Le mode de construction ou de réaménagement des routes à grande circulation tient actuellement compte du climat de notre province, de sa grande abondance de pluies et de la longueur de ses hivers. On y construit des fondations d'une épaisseur suffisante et suffisamment résistantes pour lutter avec avantage contre les intempéries de l'autome, de l'hiver et du printemps. De

be known as Route No. 54; the road around Lake St. Jean will be known as Route No. 55. Number 56 will be attributed to the Baie St. Paul-St. Urbain-Grande Baie highway.

The road built last year along the St. Maurice River, and linking up St. Roch de Mékinac-Les Piles and St. Georges de Champlain will form part of Highway No. 19. Highway No. 19A will link up Ste. Anne de la Pérade, St. Tite and St. Roch de Mékinac. The road linking up St. Georges de Champlain with St. Tite will be known as Highway No. 19B.

The St. Jovite-Montebello highway will be known as No. 57.

The road linking up Iberville and St. Grégoire to Highway No. 40, will be known as No. 40A.

MAINTAINANCE

Damage caused to the roads by spring thaws was considerably less last spring than in the spring of 1933. In the autumn of 1933, highways went into "hibernation" under favourable conditions, not having suffered from any prolonged rain. All roads were covered with snow early in November, and its subsequent abundance prevented sub-soils from freezing to a great depth. The spring thaw was normal, that is to say it was not broken by frost and rain. Repairs to damage caused, even though amounting to a relatively high figure, were carried out under much easier conditions, and with more rapidity.

Spring thaws, particularly bogholes, are one of the main enemies of our highways. Engineers are fully aware of this, and are devoting considerable attention towards preventing bogholes and treating them when they appear. To efficaciously combat our climate, all our roads should have foundations that are thick enough, possessed of sufficient resistance, and be sufficiently waterproof to resist the action of frost, as well as the impact and weight of vehicles. The majority of our roads cannot be classed as such. Constructed rapidly, and in large numbers, so as to open all districts to automobile traffic at the same time, a number of them lack thickness and resistance. Waters from spring thaws easily impregnate sub-soils, by gravity, capillarity, or by hydroscopy. We thus have to drain these sub-soils, drainage works whose facility and cost depend on the nature of the soil and the amounts that we are able to set aside for this purpose.

The most heavily-damaged sections are drained and dried out each spring, this constituting a progressive improvement that will, in the long run, give our roads sufficient resistance to spring upheavals. This process is necessarily a long one and, meanwhile, the best protection for our roads is secured by restricting both the weight and speed of vehicles that might be allowed on them during the thaw. Even though the climate of the Province of Quebec is exceptionally favourable to the formation of bogholes, the situation we are called upon to face during the thaw is not a particularly local one. The same situation prevails elsewhere, notably in New Brunswick, and restrictions must be resorted to.

Present methods of construction or transformation of our heavily travelled highways take the climate of our Province, with its abundance of rain and long winters, into account. We are building foundations of sufficient thickness and sufficiently resistant to combat inclemency of the weather during spring, autumn and winter. In addition, pavements are being isolated from the foundations by

plus, on isole le pavage de la fondation au moyen de coussins de sable ou de gravier et, de la sorte, on obtient une plate-forme sèche et solide à toutes les époques de l'année. Ce travail est très dispendieux. Il ne peut être question pour l'instant de l'exécuter ailleurs que sur les artères les plus importantes. Pour la grande majorité des routes, il faut nous contenter de l'affermissement graduel des sous-sols et prendre notre parti des restrictions du printemps.

L'entretien des chemins de gravier (13,000 milles) présente de grandes difficultés, surtout sur les grandes routes. Nos méthodes actuelles nous permettent d'obtenir une surface parfaitement unie dont les qualités de roulage ne le cèdent en rien aux meilleurs pavages. Sous ce rapport, comme on l'a dit tantôt, la province a maintenu sa bonne réputation. Nos chemins de gravier, qu'ils soient situés dans la plaine ou dans la montagne, offrent généralement une surface parfaite. La route de la Gaspésie et certaines routes des Cantons de l'Est ont valu au département des compliments venus de plusieurs touristes qui, après avoir parcouru des centaines de milles de chemins de béton ou d'asphalte, ont été étonnés de trouver chez nous de simples chemins de gravier aussi efficacement entretenus.

La construction d'un chemin de gravier coûte relativement peu d'argent et on peut entretenir ce chemin économiquement pour une circulation allant jusqu'à 800 véhicules par jour. Si la circulation devient plus dense, il faut remplacer le revêtement de gravier par un revêtement plus permanent. L'entretien d'un chemin de gravier, aussi bien que l'entretien de tout autre chemin, doit tendre à préserver ce chemin de la destruction par l'impact des véhicules, la vitesse, la succion des pneus, le poids des charges, et l'action de la pluie ou de la gelée. Ce travail doit être gouverné par ce principe qu'une surface unie résiste davantage aux dommages que lui cause la circulation, de même que l'uni de la surface donne à celle-ci un maximum de confort et de sécurité. Le point principal est donc de conserver en tout temps l'uni des revêtements. Nos méthodes consistent à gratter en temps utile, afin de faire disparaître les dépressions, les ondulations et les planches à laver, à remplacer le gravier au fur et à mesure qu'il s'use, et, lorsque la circulation l'exige, à supprimer la poussière au moyen de chlorure de calcium ou d'huile légère. Le remplacement du matériel de surface est un des points importants à considérer dans l'entretien des chemins de gravier. Il est toujours possible d'obtenir une surface unie en grattant la surface, mais si les apports de nouveau matériel ne sont pas suffisants pour conserver au revêtement son épaisseur normale, l'uni s'obtient aux dépens de sa résistance et de sa durée. Le grattage détache régulièrement du revêtement les particules de gravier qui le constituent et celles-ci s'envolent peu après sous les roues des véhicules; le pavage s'amincit, il perd sa résistance, et bientôt il ne reste plus qu'une mince couche de matériel de surface mélangé au sous-sol.

Lorsque la circulation dépasse 300 véhicules par jour, la dépense nécessaire au remplacement du gravier justifie l'utilisation de chlorure de calcium ou d'huile, non seulement pour la préservation du chemin, mais pour le confort et la sécurité du public voyageur.

Le chlorure de calcium est appliqué par quantité d'environ une livre et demie à la verge carrée, en deux ou trois applications. La quantité que l'on applique sur les grandes routes varie suivant le volume de circulation et le

means of cushions of sand or gravel, in such a manner that a dry and solid platform is obtained at all seasons of the year. This undertaking is a very costly one, and there can be no question for the present of carrying it out except on the most important arteries. On the majority of our highways, we will have to content ourselves by gradually strengthening subgrades and resorting to spring-time restrictions for more adequate protection.

The maintenance of gravel roads (13,000 miles) presents big difficulties, especially on the main highways. Our present methods enable us to obtain a perfectly smooth surface, whose driving qualities are equally as good as the best-paved surfaces. In connection with this matter, as has been stated above, the Province has maintained its good name and reputation. Our gravel roads, whether they be situated in the plains or around mountains, generally offer a perfectly smooth and even surface. The road around the Gaspé Peninsula and certain roads in the Eastern Townships, especially, were the subject of many congratulatory messages from a number of tourists who, after having travelled hundreds of miles over roads paved with concrete and asphalt, were astounded to find in this Province gravel roads so efficiently maintained.

Construction of a gravel road costs but a relatively small amount of money, and it may be economically maintained for a volume of traffic reaching up to 800 vehicles per day. If traffic becomes heavier, however, the gravel has to be replaced by a more permanent surfacing. The maintenance of a gravel road, just as in the case of any other road, should tend towards preserving the road from destruction through impact of vehicles, speed, tire suction, heavy loads, and the action of rain or frost. This task should be governed by the principle that a smooth surface successfully resists damage that traffic might cause, and at the same time offers a maximum of safety and comfort. The principal point is thus to preserve at all times the evenness of the surface. Our methods consist of scraping at regular intervals so as to fill depressions and eliminate corrugations and washboards, of replacing the wear of the gravel, and, when traffic warrants it, of eliminating dust by means of calcium chloride or light oil. Replacement of surface material is one of the important points to be considered in maintenance of gravel roads. It is ever possible to obtain a smooth surface by scraping the surface, but, if supplies of fresh material are insufficient to preserve the normal thickness of the metal, this smoothness is obtained at the expense of resistance and duration. Scraping regularly detaches from the surface particles of the gravel which constitutes it, and these soon afterwards fly from the wheels of vehicles; the metal is thinned out, it loses its resistance, and soon nothing remains but a thin coat of surface material, mixed with the sub-soil.

When traffic exceeds 300 vehicles per day, the expenditure incurred for replacing gravel justifies the use of calcium chloride or oil, not only for preserving the road but for the comfort and safety of the travelling public.

Calcium chloride is applied in quantities of about one and one-half pounds per square yard, in two or three applications. The quantity applied on main highways varies according to the volume of traffic and the amount of rain. This

volume de précipitation. Cette quantité varie de deux à huit tonnes par mille et atteint une moyenne de cinq tonnes pour l'année. Cette quantité n'est pas appliquée d'un seul coup, mais graduellement au cours de la saison.

Lorsque l'on utilise les huiles légères, ces huiles sont appliquées au taux d'un quart de gallon par verge carrée. L'application est ordinairement faite d'un seul coup pour toute la saison.

Lorsque la circulation devient trop dense, l'entretien d'un chemin de gravier doit subir des modifications. La surface doit être recouverte d'un tapis bitumineux ou asphaltique, ou mieux encore d'un revêtement bitumineux d'un pouce d'épaisseur environ. Ce traitement résout définitivement le problème de la poussière, il prévient l'usure du revêtement de gravier, il donne au chemin plus de sécurité et plus de confort, et il est un mode de réfection graduelle très économique et très efficace. Les essais de nature un peu différente faits sur la route Lévis-Jackman entre Scott et Beauceville, ainsi que sur la route Lévis-Sherbrooke entre Bromptonville et Sherbrooke, indiquent que ces revêtements sont bien adaptés à notre province.

Chemins entretenus en 1934.—La longueur totale des chemins améliorés entretenus par le département en 1934, fut de 15,444 milles; la longueur entretenue en 1933 fut de 15,174, ce qui donne une augmentation de 270 milles en 1934.

La longueur des grandes routes entretenues par le département en 1934 fut de 5,615 milles. La longueur des chemins secondaires et des chemins locaux fut de 9,829 milles.

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.

Progrès 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	En 1929.....	10,195 milles
" 1924.....	1,679 "	" 1930.....	11,950 "
" 1925.....	2,508 "	" 1931.....	13,412 "
" 1926.....	2,593 "	" 1932.....	14,634 "
" 1927.....	7,801 "	" 1933.....	15,174 "
" 1928.....	9,238 "	" 1934.....	15,444 "

Le nombre des cantonniers à l'emploi du département fut de 970 en 1934. ■



ROUTE 1—MONTRÉAL—SHERBROOKE

Canton de Shefford. Pavage en béton bitumineux
construit en 1934.

Township of Shefford. Bituminous concrete pavement
laid in 1934.

quantity varies from two to eight tons per mile, and reaches an average of five tons for the year. This quantity is not applied all at once, but is spread out gradually over the entire season.

When light oils are used, they are used in the volume of one-quarter gallon per square yard. One application usually suffices for the season.

When traffic becomes too heavy, maintenance of gravel roads has to be considerably modified. The surface has to be covered with a bituminous or asphaltic carpet, or better still, with a bituminous pavement about one inch in thickness. This treatment definitely solves the dust problem, it prevents wear and tear of the gravel pavement, it gives more safety and comfort to the road and it is a most economical and efficacious method of gradual reconstruction. Tests of a slightly different nature, carried out on the Lévis-Jackman highway between Scott and Beauceville, as well as on the Lévis-Sherbrooke highway between Bromptonville and Sherbrooke, indicate that these low cost pavements are well adapted to our Province.

Roads maintained in 1934.—The total length of improved roads maintained by the Department in 1934, was 15,444 miles; the length maintained in 1933 was 15,174, or an increase of 270 miles in 1934.

The length of main highways maintained by the Department in 1934 was 5,615 miles. The length of secondary and local roads was 9,829 miles.

Chapters 7 and 8 give detailed figures concerning maintenance of improved roads on each regional and provincial highway, as well as in each county in the Province.

Progress of maintenance at the expense of the Government.—The following table shows the length maintained at the expense of the Government each year since 1923:

1923.....	1,407 miles	1929.....	10,195 miles
1924.....	1,679 "	1930.....	11,950 "
1925.....	2,508 "	1931.....	13,412 "
1926.....	2,593 "	1932.....	14,634 "
1927.....	7,801 "	1933.....	15,174 "
1928.....	9,238 "	1934.....	15,444 "

The number of patrolmen employed by the Department during the course of 1934 was 970.

AMÉLIORATIONS DIVERSES; RÉFECTIONS; REVÊTEMENTS PERMANENTS

Le chapitre 9 donne la liste des municipalités dans lesquelles le département a exécuté des travaux de réfection, de réaménagement ou de pavage.

Le chapitre 10 contient une courte description des améliorations importantes apportées durant l'année aux routes améliorées entretenues par le département, telles que rectifications d'alignements ou de courbes, suppression d'angles et de tournants à angles prononcés, dégagement de courbes par défrichement ou élargissement, améliorations de côtes, etc.

Voici une énumération sommaire des principaux travaux de la saison au chapitre des améliorations partielles ainsi que de la réfection, du réaménagement et du pavage des routes déjà améliorées.

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

Les ingénieurs ont fait le relevé du chemin de Chambly en vue de l'élargissement de la chaussée actuelle, et leurs plans sont prêts pour cette amélioration. D'après la classification des grandes routes, le chemin de Chambly, lorsqu'il sera refait, devrait avoir une emprise de 66 pieds et un pavage variant de 20 à 30 pieds de largeur. La question de l'amélioration de cette partie de route est une affaire de budget.

Section Granby-Magog—Le réaménagement de cette section de 30.3 milles est maintenant entièrement terminé. Cette entreprise de grande envergure a duré trois saisons entières. La route Montréal-Sherbrooke possède maintenant un pavage d'une extrémité à l'autre, bien que quelques sections, en particulier la section du chemin de Chambly, doivent être élargies dans un avenir plus ou moins rapproché, selon les budgets dont le département disposera.

Le tronçon Granby-Magog traverse une région exceptionnellement accidentée. Sa réfection a comporté des travaux de génie très ardu et très considérables. Ce tronçon de route relie Granby, Waterloo, South Stukely, Eastman et la ville de Magog.

Lors de l'amélioration initiale, en 1922-23, le département avait utilisé le tracé de l'ancien chemin de voiture et avait construit un revêtement ordinaire en gravier.

Lorsque le département décida de le refaire, à l'automne de 1931, il lui fallut établir ses plans de façon à supprimer tout danger et à donner à cette route le standard normal d'une artère de première classe. Cette réfection nécessita des modifications importantes dans l'emplacement de la route. Il fallut abandonner plusieurs sections de l'ancien chemin, franchir des marais longs et profonds, et percer le roc en plusieurs endroits et sur des profondeurs considérables. Cette section de trente milles réunissait et accumulait à peu près toutes les difficultés que les ingénieurs doivent vaincre dans la construction d'un chemin moderne. L'entreprise a été étudiée par des ingénieurs étrangers, et, d'avis unanime, elle fait honneur à la province.

Les différentes phases de la construction furent décrites dans les rapports de

VARIOUS IMPROVEMENTS; RECONSTRUCTION; PERMANENT PAVING

Chapter 9 gives the list of municipalities in which the Department carried out reconstruction work, transformation or paving.

Chapter 10 contains a brief description of important improvements carried out during the year on improved roads already maintained by the Department, such as rectification of alignments or curves, elimination of angles and sharp turns, improvement of blind curves by clearing and widening, amelioration of hills, etc.

The following is a short enumeration of the principal projects of the season, under the heading of partial improvements, as well as reconstruction, transformation and paving of roads already maintained by the Department.

Highway No. 1. Montréal-Sherbrooke-Thetford Mines-Québec.

Engineers carefully studied the Chambly road, with a view to widening the present highway, and their plans are ready for this improvement. According to the classification of main highways, the Chambly road, when it is remodelled, will have a right-of-way 66 feet wide, and a pavement varying from 20 to 30 feet in width. The question of improving this portion of the highway is a matter of budget.

Granby-Magog section—The transformation of this section, 30.3 miles, has now been completed. This important undertaking lasted three entire seasons. The Montréal-Sherbrooke highway is now paved from one end to the other, even though a few sections, notably that of the Chambly road, are to be widened in a more or less near future, according to amounts that the Department has at its disposal.

The Granby-Magog section crosses an exceptionally broken region, and its reconstruction necessitated arduous and considerable work. This portion of the highway links up Granby, Waterloo, South Stukely, Eastman and the town of Magog.

When it was first improved, in 1922-23, the Department followed the old waggon road, and constructed an ordinary gravel surface.

When the Department decided to reconstruct it, in the autumn of 1931, it had to draw up its plans so as to eliminate all danger and to build the road up to the normal standard of a first-class artery. This reconstruction work necessitated important relocations. A number of sections of the old road had to be abandoned, lengthy and deep swamps had to be spanned, and rock had to be cut through in a number of places, and deeply. This thirty-mile section brought together and accumulated nearly all the difficulties engineers are called upon to master in the construction of a modern highway. The project was studied and surveyed by outside engineers and, in their unanimous opinion, reflects honor on the Province.

The different phases of construction were outlined in the 1932 and 1933

1932 et de 1933. Voici, en guise de résumé, quelques faits principaux que nous voulons rappeler.

La distance entre Granby et Magog est de 30.3 milles. La largeur moyenne de l'emprise est de 66 pieds. La largeur de l'infrastructure est de 36 pieds à sa face supérieure. Cette infrastructure est recouverte d'une fondation de 18 pouces d'épaisseur et d'un pavage en béton bitumineux de 20 pieds de largeur et de 4 pouces d'épaisseur. Chaque courbe de plus de deux degrés possède un devers, et la largeur du pavage est augmentée de deux pieds dans les courbes de cinq degrés et plus. La visibilité n'est jamais moindre que 500 pieds. Tous les ponceaux sont en béton de ciment armé.

Afin d'obtenir partout des courbes qui ne dépassent jamais six degrés, les ingénieurs durent abandonner l'ancien chemin sur des distances considérables. Les déblais devant être faits en grande partie dans le roc, les ingénieurs ont tâché de réduire au minimum le volume des terrassements, tout en obtenant le standard désiré. Ils ne purent éviter tous les marais. Ils durent par conséquent adopter des méthodes spéciales afin d'obtenir la solidité nécessaire. Ils durent capter et canaliser plusieurs sources et, dans bien des cas, enlever de deux à cinq pieds de terre noire de savane afin de la remplacer par un bon matériel. Partout où l'on avait déjà observé des ventres de bœufs, le sol fut asséché au moyen de drains souterrains composés de tuyaux en grès de quatre pouces de diamètre.

Parmi les savanes les plus importantes, nous citerons la savane Delaire et la savane Bourbonnais. La savane Delaire a une longueur de 300 pieds et une profondeur de 32 pieds. Il était impossible d'enlever le mauvais matériel. Les ingénieurs décidèrent de le dynamiter au moyen d'un procédé décrit dans le rapport de 1932 et dans celui de 1933. Le département fit disparaître 2,500 verges cubes de terre noire, qu'il remplaça par un volume équivalent de pierre. La savane Bourbonnais a une longueur de 900 pieds et une profondeur de douze à quinze pieds. Les ingénieurs y déposèrent une épaisseur de dix pieds de gravier et de sable, sur la largeur prévue pour l'infrastructure. On dynamita simultanément sur toute la longueur de la savane. La terre noire fut projetée vers les côtés. Le matériel d'infrastructure s'affaissa et prit sa place.

Les approches du lac Orford, à l'ouest, étaient protégées par un cap de roc que les ingénieurs durent percer sur une longueur de deux cents pieds et sur une profondeur de vingt-cinq pieds. La pierre provenant du minage servit à construire une jetée d'une longueur de quatre cents pieds et d'une épaisseur de vingt-trois pieds à-travers le coin sud-ouest du lac; ce qui eut pour effet de supprimer une courbe renversée très brusque et dénuée de visibilité.

Afin de prévenir les soulèvements de la gelée, les ingénieurs firent usage de sable et de gravier et isolèrent ainsi le sous-sol de la chaussée. Tous les ponceaux de béton furent construits sur des coussins de sable de deux pieds d'épaisseur. L'on utilisa le gravier importé comme matériel de remplissage. Le terrassement fut d'abord recouvert d'une couche de sable d'une épaisseur de six pouces suivie d'une fondation de douze pouces d'épaisseur, en gravier. On surbaissa les coupes de roc à au moins deux pieds du niveau requis, ce afin d'obtenir un meilleur écoulement des eaux de toute provenance. Les drains en tuile nécessaires à l'égouttement du sous-sol forment une longueur totale de 20,000 pieds. Les tuyaux furent placés pour la plupart au centre du chemin et à une profondeur de cinq pieds. Ces drains sont recouverts de gravier et ils ont un débouché au ponceau ou au fossé le plus proche.



ROUTE 5—QUÉBEC—SHERBROOKE

Tapis bitumineux posé en 1934 entre Bromptonville et Sherbrooke. Vue prise près de Sherbrooke.

Low cost bituminous pavement laid in 1934 between Bromptonville and Sherbrooke. View taken near Sherbrooke.



ROUTE 5—QUÉBEC—SHERBROOKE

Tapis bitumineux posé en 1934 entre Bromptonville et Sherbrooke. Vue prise près de Bromptonville.

Low cost bituminous pavement laid in 1934 between Bromptonville and Sherbrooke. View taken near Bromptonville.

Reports. Here are a few of the main points that we would like to call to attention in summing up.

The distance between Granby and Magog is 30.3 miles. The average width of the right-of-way is 66 feet. The width of the subgrade is 36 feet at its top surface. This subgrade is covered with a foundation 18 inches thick and with a bituminous concrete pavement 20 feet wide and 4 inches thick. Each curve of more than two degrees is banked, and the width of the paving is increased by two feet on curves of five degrees or more. Visibility is never less than 500 feet. All culverts are of reinforced cement concrete.

In order to secure curves that did not exceed six degrees, the engineers were compelled to abandon the old road for considerable distances. Most of the cuts having to be made in solid rock, they endeavoured to reduce to a minimum the amount of earthworks, even though adhering to the standard required. They could not avoid all swamps, and consequently were compelled to adopt special methods to obtain the necessary solidity. They had to divert a number of springs and, in a number of cases, remove from two to five feet of muck and replace it by acceptable material. In all places where frost boils had been previously noted, the soil was dried by means of underground drains, consisting of tile pipes four inches in diameter.

Among the most important swamps spanned by the road, we wish to mention the Delaire and Bourbonnais swamps. The Delaire swamp is 300 feet long and 32 feet deep. It being impossible to remove unsuitable material, the engineers decided to dynamite it, by means of the process described in the 1932 report, and also in that of 1933. Some 2,500 cubic yards of muck were removed, to be replaced by an equivalent amount of stone. The Bourbonnais swamp is 900 feet long and from twelve to fifteen deep. Engineers laid a gravel and sand fill ten feet thick on the width scheduled for the infrastructure and the entire length was dynamited simultaneously. Muck was thrown to one side by the blasting, and the material of the infrastructure collapsed, taking its place.

The approaches to Lake Orford were protected on the west by a rocky cape which the engineers were called upon to penetrate on a length of two hundred feet, and for a depth of twenty-five feet. Stone from blasting operations was used to construct a dyke four hundred feet long and twenty-three feet deep through the south-west corner of the lake, which eliminated a very sharp reverse curve with no visibility.

To prevent frost boils, the engineers used sand and gravel to isolate the subsoil from the surface. All concrete culverts were constructed on cushions of sand, two feet in depth, while imported gravel was used as material to fill in. The subgrade was first covered with a six-inch cushion of sand, followed by a twelve inch foundation of gravel, while rock cuts were made at least two feet below grade, so as to obtain a better flow of both surface and underground water. Tile drains necessary for draining the subsoil form a total length of 20,000 feet, with pipes in most cases being placed in the centre of the road, five feet deep. These drains are covered with gravel, and flow out to the nearest culvert or ditch.

Le département a reconstruit ou allongé 201 ponceaux en béton sur les 30.3 milles de ce tronçon de route.

Le volume total des terrassements, y compris le matériel d'emprunt, s'est élevé à 462,000 verges cubes. Les déblais de roc représentent 25% du volume total de déblais.

L'ancien chemin fut abandonné sur 25% de sa longueur. La distance entre Magog et Granby a été réduite d'un mille et demi. A elle seule la suppression des frais de construction et d'entretien d'un mille et demi de route justifie l'abandon de l'ancien chemin là où ce dernier a été abandonné. La réduction de la distance, ainsi que la transformation radicale du standard de cette route signifient pour le public voyageur une économie de temps et d'argent qui représentera chaque année des montants considérables.

Cette section fut commencée à l'automne de 1931. A la fin de 1933 le terrassement était terminé entre Waterloo et Magog, et très avancé entre Waterloo et Granby. La couche inférieure de pavage (trois pouces) fut posée en 1933 sur une distance de sept milles à l'ouest de Magog. L'infrastructure fut terminée au mois d'août 1934 entre Waterloo et Granby. Le 15 septembre 1934, les deux couches de pavage étaient terminées sur les trente milles qui séparent Granby de Magog. La toilette des accotements fut finie au mois d'octobre.

Les garde-fous représentent une longueur de onze milles.

Notons que dans le village d'Eastman, soit une longueur de 1,500 pieds, le pavage consiste non en un béton bitumineux ordinaire de quatre pouces d'épaisseur, mais en un pavage d'un pouce d'épaisseur, du type retread.

Parmi les autres travaux d'améliorations que nous avons effectués sur la route No 1, nous citerons le redressement de certaines courbes à Garthby, à Disraeli, entre Ireland Sud et Black Lake, ainsi qu'à la division des municipalités de East Broughton et de St-Frédéric. A ce dernier endroit nous avons construit un nouveau chemin de 1,500 pieds de longueur et supprimé ainsi deux angles droits.

Route No 2—Edmundston-Rivière-du-Loup-Québec-Montréal

Edmundston-Québec.—Nous avons entrepris à l'automne de 1933 le redressement, l'élargissement et le nivellement de la côte de St-Honoré. Cette côte est formée en réalité d'une série de côtes abruptes et sinuueuses formant une longueur totale d'un demi-mille. La pente atteint jusqu'à 20%; elle sera réduite à 6% lorsque la nouvelle côte sera terminée. Les travaux furent entrepris à même le budget de chômage, et ils furent suspendus au commencement de l'été de 1934; ils seront repris lorsque le département pourra obtenir une nouvelle subvention.

Le département a rechargé une longueur de trois milles dans la paroisse de L'Islet, au moyen de pierre concassée.

Nous avons commencé l'automne dernier les travaux de redressement et d'élargissement de la section située entre les ponts Trois-Saumons et Port-Joli, dans la paroisse de St-Jean-Port-Joli. Le département des travaux publics a construit un nouveau pont sur la rivière Port-Joli et il projette d'en construire un

The Department reconstructed or lengthened 201 concrete culverts on the 30.3 miles of this section of highway.

The total volume of earthworks, including borrowed material, amounted to 462,000 cubic yards, while the rock cuts represented 25% of the total volume of cuts.

The old road was abandoned on 25% of its entire length. The distance between Magog and Granby was reduced by one and one-half miles. This alone represents elimination of construction and maintenance costs for 1½ miles of road, and justifies abandoning the old road in the places it was abandoned. The reduction in the distance to be travelled, as well as the transformation of the standard of the Granby-Magog section, signify, to the travelling public, a saving in time and money which will, in time, represent a large amount of money.

Operations were started in the autumn of 1931. At the end of 1933, the subgrade had been completed between Waterloo and Magog, and was well-advanced between Waterloo and Granby. The first layer of pavement (three inches) was laid in 1933, west of Magog, on a distance of seven miles. The subgrade was completed in the month of August, 1934, between Waterloo and Granby. On September 15, the two layers of pavement had been completed on the thirty miles between Granby and Magog. The dressing of the shoulders was completed in October.

Guard-rails represent an aggregate length of eleven miles. In the village of Eastman, on a length of 1,500 feet, the paving consists, not of bituminous concrete four inches thick, but of a pavement one inch thick of the retread type.

Among the many improvements effected during the course of the year on Highway No. 1, we will mention the straightening out of certain curves at Garthby and Disraeli, between South Ireland and Black Lake, as well as between East Broughton and St. Frédéric. At the latter place we constructed a new road, 1,500 feet in length, thereby eliminating two right angles.

Highway No. 2.—Edmundston-Rivière du Loup-Québec-Montréal

Edmundston-Québec section.—Straightening out, widening and levelling of the St. Honoré hill was undertaken in the fall of 1933. This hill really consists of a number of very steep and sinuous hills and forms a total length of one half-mile. The present slope is 20%, but this will be reduced to 6% when the new hill will have been completed. Improvements were started as an unemployment relief project, and were suspended at the beginning of the summer of 1934. They will be resumed when the Department is able to obtain further subsidies.

A section three miles long, in the parish of L'Islet, was resurfaced with crushed stone.

Widening and straightening of the section between the Trois Saumons and Port Joli bridges, in the parish of St. Jean Port Joli, was started last fall. The Department of Public Works erected a new bridge on the Port Joli river, and

sur la rivière Trois-Saumons. La construction des ponts et la reconstruction de la route font partie d'un plan d'ensemble destiné à améliorer définitivement cette section étroite et sinuuse. La longueur de cette section est de un mille et demi. L'emprise de la nouvelle route aura une largeur de 66 pieds. Les courbes auront six degrés au maximum.

Nous avons recommencé à l'automne les travaux de redressement entre le village du Cap-St-Ignace et la ville de Montmagny. Le nouveau chemin aura également 66 pieds d'emprise. Les travaux ont dû être suspendus au commencement de l'hiver.

Québec-Montréal.—La section de six milles entreprise en 1933 dans la paroisse de Champlain (2.15 milles) et dans la paroisse du Cap-de-la-Madeleine (3.76 milles) a été terminée au mois de septembre dernier. La largeur de l'emprise est de 66 pieds. La largeur de l'infrastructure est de trente pieds. Le revêtement est en béton bitumineux et il a une largeur de vingt pieds. Cette section nouvelle est parfaite au point de vue de l'alignement et du pavage et elle est une des plus belles parties de la route Montréal-Québec.

Nous avons commencé l'automne dernier les travaux de réfection dans la section des Grondines, soit 4.4 milles dans la paroisse et 2.5 milles dans le village. Comme la section Champlain-Cap-de-la-Madeleine, celle de Grondines aura 66 pieds d'emprise et 20 pieds de pavage. Ce dernier sera en béton.

Le nouveau tracé de St-Sulpice, c'est-à-dire le nouveau chemin construit au nord du village, a été pavé au commencement de l'été. Ce chemin se raccorde à la "montée de St-Sulpice" par deux grandes courbes, dont une se dirige vers Repentigny et l'autre vers L'Assomption.

Le département a élargi l'emprise et le pavage des courbes Comtois et Brissette, à St-Barthélemy, afin d'améliorer la visibilité.

Route No 3—Lévis-St-Lambert-Dundee

Nous avons terminé les travaux préliminaires sur la section de Contrecoeur, soit une longueur de 8.3 milles. Les travaux furent entrepris en 1933 suivant le standard des routes de première classe B, c'est-à-dire une emprise de 66 pieds, une infrastructure de 30 pieds et un pavage de 20 pieds. Tous les terrassements ont été terminés au cours de l'été et de l'automne derniers, ainsi que la pose de la fondation en gravier.

La réfection des chemins endommagés ou détruits à la suite du creusage du canal de Beauharnois a été terminée l'automne dernier. Ces chemins sont situés dans la ville du Lac-St-Louis, dans la paroisse de Ste-Cécile-de-Valleyfield, à St-Stanislas-de-Kostka et à St-Louis-de-Gonzague. Cette entreprise comportait la réfection de 8.4 milles de chemins situés partie sur la route No 3 et partie sur des routes municipales. Tous ces chemins ont reçu un revêtement en béton bitumineux.

Route No 4—Montréal-Malone

Nous avons entrepris à l'automne le redressement et l'élargissement d'une section de 8,820 pieds, dont 700 pieds dans la ville de Huntingdon et 8,120 pieds

intends erecting one on the Trois Saumons river. Bridge construction and reconstruction of the highway form part of the general plan destined to definitely improve this twisting and narrow section. The length of this section is one and one-half miles. The right-of-way on the new road will be 66 feet wide, while curves will never exceed six degrees.

Work on straightening the road between the village of Cap St. Ignace and the town of Montmagny was also started in the autumn. This new road will also have a right-of-way 66 feet wide. These works had, however, to be suspended at the beginning of winter.

Québec-Montréal.—The six-mile section in the parish of Champlain (2.15 miles) and in the parish of Cap-de-la-Madeleine (3.76 miles), on which work was undertaken in 1933, was completed in September last. The width of the right-of-way on the new road is 66 feet, while the width of the sub-grade is thirty feet. The pavement is of bituminous concrete, and is twenty feet wide. This new section is perfect from all aspects of alignment and paving, and is one of the finest stretches on the Montréal-Québec highway.

Reconstruction work in the Grondines section, 4.4 miles in the parish and 2.5 miles in the village, was started last autumn. As is the case for the Champlain-Cap de la Madeleine section, the Grondines portion of the road will have a 66 foot right-of-way, and a pavement 20 feet in width. This latter will be of concrete.

The new St-Sulpice road, that is, the new highway constructed north of the village, was paved at the beginning of last summer. This new road connects with the "Montée de St. Sulpice" by two wide curves, one of which leads towards Repentigny and the other towards L'Assomption.

The Department widened the right-of-way, and also the paving, in the Comtois and Brissette curves, at St. Barthélemy, in order to improve visibility.

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

Preliminary work on the Contrecoeur section, a length of 8.3 miles, has now been completed. This work was started in 1933, following the standard of first-class "B" highways, that is to say, a right of-way of 66 feet, a sub-grade of 30 feet, and a pavement of 20 feet. All grading work was completed during last summer and autumn, in addition to the laying of the gravel foundation.

Reconstruction of roads damaged or destroyed as the result of construction of the Beauharnois Canal was completed last autumn. These roads are situated in the town of Lake St. Louis, in the parish of Ste. Cécile de Valleyfield, at St. Stanislas de Kostka and at St. Louis de Gonzague. This project comprised reconstruction of 8.4 miles of roads situated partly on Highway No. 3 and partly on municipal roads. All these roads were paved with bituminous concrete.

Highway No. 4.—Montréal-Malone

We undertook during the autumn the straightening and widening of a section 8,820 feet in length. 700 feet of this was in the town of Huntingdon and 8,120

au sud de la ville, dans le canton de Godmanchester. Cette entreprise comporte l'abandon d'une section de la route actuelle. Le nouveau chemin sera recouvert d'un pavage bitumineux à bon marché (épaisseur d'environ un pouce). L'infrastructure du nouveau chemin n'a pu être terminée avant l'hiver; les travaux se-repris au printemps.

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

La section Bromptonville-Sherbrooke, d'une longueur de 4.72 milles, a été recouverte d'un revêtement bitumineux d'un pouce d'épaisseur et d'une largeur de 20 pieds. Cette section avait été élargie, redressée et mise au standard en 1931. Ce revêtement semble donner entière satisfaction.

Nous avons commencé à la fin de l'été le pavage de la section dite "redressement de Waterville." Ce nouveau chemin part de Prouty's Corner, dans le canton d'Ascot, et rejoint l'ancienne route dans le canton Compton, sans passer par Waterville. Les terrassements ainsi que l'infrastructure du nouveau chemin furent terminés en 1933. La longueur totale est de trois milles, dont un mille et demi a été terminé l'automne dernier. Le pavage est en béton de ciment et il a une largeur de vingt pieds.

Le département a donné un contrat pour le pavage du chemin qui doit relier le village de Waterville au nouveau chemin. La longueur de ce chemin est de 1.15 mille. Il sera pavé en béton de ciment.

Route No 6—Tour de la Gaspésie

Nous avons effectué plusieurs améliorations sur cette route à l'aide des budgets de "chômage". Entre autres améliorations, le département a redressé, au moyen d'une coupe dans le roc, l'entrée du pont de la rivière Madeleine, dans la paroisse de Madeleine. Ce travail supprime un grave danger pour la circulation. La section du village de Chandler (1.67 mille) a été recouverte d'un revêtement de deux pouces d'épaisseur, du type retread. Nous avons fait dans le village de Paspébiac des travaux préparatoires à la pose d'un pavage semblable à celui de Chandler. Le département contribue à la reconstruction d'un viaduc du C. N. R. à Oak Bay, dans la municipalité d'Escuminac. Ce travail comporte l'amélioration des approches, de façon à y supprimer les courbes.

Nous avons construit dans le village de Causapscal, sur une longueur de 2.22 milles, un revêtement du type retread, pavé de la même façon 0.6 mille dans le village de Mont-Joli, et exécuté les travaux préparatoires dans les villages de Sayabec et de St-Moïse.

Route No 8—Montréal-Hull-Aylmer-Pembroke

L'infrastructure et la fondation en gravier sont presque terminées sur la section entreprise en 1932 entre Thurso et Masson; le pavage sera posé plus tard.

Nous avons posé un revêtement bitumineux d'un pouce d'épaisseur dans le village de Campbell's Bay.

Route No 10—Rivière du-Loup-Ste-Flavie

Le département a élargi le pavage déjà existant dans la ville de Rimouski (un



ROUTE 1—MONTRÉAL—SHERBROOKE

Section du lac Orford. Pavage en béton bitumineux construit en 1934.

Section around Lake Orford. Bituminous concrete pavement laid in 1934.

feet to the south of the town, in Godmanchester township. This project involves abandoning a section of the present road. The new road will be covered with a low-cost bituminous pavement (about one inch thick). Completion of the sub-grade was impossible before winter, and work on this will be resumed in the spring.

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

The Bromptonville-Sherbrooke section, 4.72 miles in length, was paved with a low cost bituminous pavement, one inch thick and twenty feet wide. This section was widened, straightened and brought up to standard in 1931, and the pavement seems to be a most satisfactory one.

We started paving that section known as Waterville short cut last summer. This new road starts from Prouty's Corner, in Ascot Township, and rejoins the old road in Compton Township, without passing through Waterville. All grading work, as well as the sub-grade of the new road were completed in 1933. Its total length is three miles, of which one and one-half miles had been completed last autumn. The pavement is of cement concrete and is twenty feet in width.

The Department has awarded the contract for paving the road which is destined to connect the village of Waterville with Highway No. 5. This road is 1.15 miles in length, and will be paved in cement concrete.

Highway No. 6—Gaspé Highway

We carried out a number of improvements to this highway, assisted by unemployment relief grants, during the year. Among other improvements the Department straightened, by means of a rock cut, the entrance to the bridge across the Madeleine river, in the parish of Madeleine. This undertaking resulted in the elimination of a source of danger to traffic. A section in the village of Chandler (1.67 miles) was covered with a retread pavement two inches thick. We carried out preliminary work in the village of Paspibiak, prior to laying a pavement similar to that in Chandler. The Department also contributed to the construction of a C. N. R. viaduct at Oak Bay, in the municipality of Escuminac. This project comprised improvement of its approaches, in order to eliminate sharp curves.

We paved a stretch 2.22 miles in length, with a retread pavement, in the village of Causapscal, paved 0.6 miles in similar fashion in the village of Mont-Joli, and carried out preliminary works in the villages of Sayabec and St. Moise.

Highway No. 8.—Montréal-Hull-Aylmer-Pembroke

Grading work and laying of the gravel foundation on the section between Thurso and Masson, undertaken in 1932, are almost completed; paving of this section will take place later.

We laid in 1934 a one-inch bituminous pavement in the village of Campbell's Bay.

Highway No. 10.—Rivière-du-Loup-Ste-Flavie

The Department widened the pavement already existing in the town of

mille) et il a pavé une longueur additionnelle d'un mille. Le nouveau revêtement est du type retread.

Le pont "Simon Lavoie", dans la paroisse de Trois-Pistoles, a été reconstruit en béton armé. L'ancien pont s'était effondré à l'automne de 1932 et on l'avait remplacé par un pont temporaire en bois. Les approches du nouveau pont ont été redressées sur une distance de mille pieds.

Route No 11—Montréal-Mont-Laurier

Nous avons supprimé au cours de l'année une quantité de courbes dans le comté de Labelle. La longueur totale des redressements effectués est de un mille et demi.

Route No 14—Montréal-Rouse's Point via St-Jean

Nous avons entrepris à l'automne de 1933, à même notre budget de "chômage", l'élargissement et le redressement de la section comprise entre la montée Fréchette, dans la paroisse de St-Jean, et la ville de St-Jean, soit une longueur de 7,174 pieds. Nous avons construit plusieurs ponceaux en béton et quelques murs de soutènement en pierre le long du canal de Chambly. Les travaux ont dû être suspendus l'automne dernier pour être repris lorsque les budgets le permettront.

Le département a entrepris des travaux dans la paroisse de Notre-Dame-du-Mont-Carmel, près de la frontière de l'état de New York, afin de relier la route 14 au nouveau chemin de la Commune, du côté américain, et effectuer un raccordement avec la montée Fairbanks.

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

Le département a effectué un grand nombre d'améliorations sur cette route, partie à même les budgets de "chômage" et partie à même le budget ordinaire du département. On trouvera au chapitre 10 une courte description de chacune de ces améliorations.

Le détournement de la "côte des Jolins", au Cap-à-l'Aigle, mérite une mention particulière. La côte des Jolins était une des plus mauvaises parties de la route à l'est de La Malbaie; construite à flanc de côteau, elle était très abrupte et manquait de visibilité. Nous avons, au nord de l'ancienne côte, construit un nouveau chemin d'une longueur de 1,800 pieds; ce travail a comporté la confection d'un quai en bois de 500 pieds de longueur et de 12 pieds de hauteur ainsi que la confection d'un mur en pierre sèche de 800 pieds de longueur et de 8 pieds de hauteur. Le reste du chemin neuf est un déblai ordinaire dans la terre et la roche. Le nouveau chemin a une largeur de 30 pieds et il est gravelé. Nous avons posé des garde-fous en câble d'acier sur toute sa longueur.

Le département a terminé le pavage des rues Racine, Montcalm et Price dans la ville de Chicoutimi, sauf sur une longueur d'environ 350 pieds à l'endroit nommé "Rocher de la Vieille".

Nous avons construit à Rivière-du-Moulin un mur en pierre sur une longueur d'environ un demi-mille. Cette section longe la rivière Saguenay. La construction du mur a eu pour effet d'élargir considérablement la route à cet endroit. Nous avons également redressé, élargi et gravelé certaines sections dans la paroisse de Larouche. Ces travaux comportaient plusieurs rectifications de courbes.

Rimouski (one mile in length), and paved an additional length of one mile. The new pavement is of the retread type.

The "Simon Lavoie" bridge, in the parish of Trois Pistoles, was rebuilt, of reinforced concrete. The old bridge collapsed during the autumn of 1932 and had been replaced by a temporary wooden bridge. Approaches to the new bridge were straightened for a distance of one thousand feet.

Highway No. 11.—Montréal-Mont-Laurier

We eliminated a large number of curves in Labelle county during the course of the year. The total length of straightening work effected was one and one-half miles.

Highway No. 14—Montréal-Rouse's Point, via St. Jean

We undertook during the autumn of 1933, with unemployment relief funds, the widening and straightening of the section of this road between the "Montée Fréchette", in the parish of St. Jean, and the town of St. Jean, being a total length of 7,174 feet. We also constructed a number of concrete culverts and several stone retaining walls along the bank of the Chambly Canal. These works had to be suspended last autumn, but will be resumed when finances improve.

The Department carried out preliminary work in the parish of Notre Dame du Mont Carmel, near the New York State border, which will link up Highway No. 14 with the new Common Road, on the American side, and effectuate a junction with the "Montée Fairbanks".

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

A large number of improvements were carried out on this road, partly through unemployment relief grants, and partly from the ordinary departmental budget. A brief description of each of these improvements will be found in Chapter 10.

The diversion of the "Côte des Jolins", at Cap à-l'Aigle, is worthy of special attention. The "Côte des Jolins" was one of the worst sections of the road, east of La Malbaie. Built on the side of a hill, it was very steep, and afforded but poor visibility. We built a new road, to the north of the old hill, 1,800 feet in length. This task entailed construction of a crib work 500 feet long and 12 feet high, as well as the construction of a loose stone wall 800 feet in length and with an average height of 8 feet. The remainder of the new road is an ordinary cut in earth and loose rock. The new road is 30 feet wide and is gravelled. We put up steel cable guard-rails on its entire length.

The Department completed the paving of Racine, Montcalm and Price streets in the City of Chicoutimi, except for a section about 350 feet in length at the spot called "Rocher de la Vieille".

We also built a stone wall about one half-mile in length at Rivière du Moulin. This section runs beside the Saguenay River. The construction of this wall has resulted in the road being considerably widened at this point. We also straightened, widened and gravelled certain sections in the parish of Larouche. These projects entailed rectification of a number of curves.

Route No 23—Lévis-Jackman

Les approches du pont de la rivière à la Scie, à St-Louis-de-Pintendre, une longueur de 0.8 mille, ont été pavées en béton bitumineux. Le pont terrassement des approches avaient été faits en 1933.

Les approches du pont Bilodeau, dans la paroisse de St-Henri, soit une longueur de 0.1 mille, ont également été pavées en béton bitumineux, de même que la section du village de St-Henri, soit 0.53 mille.

La section de la paroisse de St-Isidore et la partie nord de la paroisse de St-Maxime-de-Scott, une longueur totale de 8.2 milles, ont été rechargées en pierre concassée.

Le département avait commencé à l'automne de 1933 le redressement, l'élargissement et le gravelage de la section du canton de Linière, soit une longueur de 3.3 milles. Ces travaux ont été poursuivis durant tout l'hiver de 1933-34, ainsi qu'au cours de l'été et de l'automne derniers; ils étaient presque terminés à la fin d'octobre.

Nous avons redressé et élargi une section de 2,000 pieds au nord du village de St-Côme. Ces travaux comportaient un mur de protection en bois sur une longueur de 600 pieds. Ils ont supprimé une courbe dangereuse.

Route No 25—St-Vallier-St-Camille

Le département a posé un revêtement de gravier et d'asphalte dans le village de St-Cajetan-d'Armagh, soit une longueur de 0.7 mille. Nous avons aussi, dans la même municipalité, pavé une rue municipale. Nous avons redressé et amélioré une côte et un tournant à angle droit dans la paroisse de St-Raphaël, sur une longueur de 0.3 milie.

Route No 29—Charlemagne-St-Eustache

Nous avons refait 1,500 pieds de chemin à l'ouest de la ville de Terrebonne, et supprimé ainsi deux angles aigus.

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

Nous avions commencé à l'automne de 1933 des travaux de redressement, de terrassement et d'abaissement de côtes près du village de Brownsburg. Ces travaux ont consisté à miner deux caps de roc que la route contournait auparavant. Ces travaux ont été terminés au cours de l'été dernier. La partie améliorée a une longueur d'environ un mille.

Route No 39—Richmond-Waterloo-Newport

Nous avons supprimé deux courbes à l'endroit nommé Deadmen's Corner, dans le village de Foster, par redressement sur une longueur de 3,500 pieds.

Route No 48—L'Assomption-Joliette-Ste-Émérie-de-L'Énergie

Nous avons pavé quelques courtes sections sur lesquelles le terrassement avait été fait en 1933, mais dont il a fallu attendre le tassement. La réfection de la route L'Assomption-Joliette est maintenant entièrement terminée.

Highway No. 23.—Lévis-Jackman

The approaches to the bridge over Rivière à la Scie, at St. Louis de Pintendre, forming a length of 0.8 mile, were paved with bituminous concrete. Construction of the bridge itself, as well as grading of the approaches, was carried out in 1933.

The approaches to Bilodeau bridge, in the parish of St. Henri, forming a length of 0.1 mile, were also paved with bituminous concrete, as well as the section in the village of St. Henri, being 0.53 mile in length.

The section in the parish of St. Isidore and the northern part of the parish of St. Maxime de Scott, a total length of 8.2 miles, were resurfaced with crushed stone.

The Department began the widening, straightening and graveling of a section in the Linière Township, a length of 3.3 miles, in 1933. These works were pursued during the entire winter of 1933-34, as well as during last summer and autumn; they were nearly completed in October.

We widened and straightened a section 2,000 feet long, north of the village of St. Côme. This project necessitated the erection of a crib work, 600 feet long, and eliminated a dangerous curve.

Highway No. 25.—St. Vallier-St. Camille

The Department laid a gravel and asphalt pavement in the village of St. Cajetan d'Armagh forming a length of 0.7 mile. We also paved a local street in the municipality. In addition, we straightened and improved a hill in the parish of St. Raphaël, forming a length of 0.3 mile, and eliminating a right-angle turn.

Highway No. 29.—Charlemagne-St-Eustache

We rebuilt 1,500 feet of road, west of the town of Terrebonne, thereby eliminating two sharp turns.

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

We had started straightening, grading and cutting down of hills near the village of Brownsburg in 1933. Two rocky capes, around which the road formerly wound, were blasted. These projects were completed during the course of last summer. The improved portion forms a total length of about one mile.

Highway No. 39.—Richmond-Waterloo-Newport

We eliminated two curves at the place called Deadmen's Corner, in the village of Foster, by straightening the road on a length of 3,500 feet.

Highway No. 48.—L'Assomption-Joliette-Ste. Émeline de L'Énergie

A few short sections on which grading had been completed in 1933, but which had to settle, were paved. Reconstruction of the l'Assomption-Joliette road is now fully completed.

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

Nous avons détourné la route à la sortie du pont de la rivière des Orignaux, à Ste-Cécile-de-Nicolet, sur une longueur de 1,300 pieds, afin d'y supprimer une courbe prononcée. Nous avons également supprimé deux angles droits à l'intersection du chemin Craig, à l'endroit appelé "Coin de la Beurrerie", dans la municipalité d'Irlande-Sud.

Le chapitre 9 donne un état détaillé des travaux de revêtements exécutés en 1934.

CONSTRUCTION

Voici l'énumération des principales opérations effectuées sur les grandes routes:

Route No 3—Lévis-St-Lambert-Dundee

Le département a pavé en béton litumineux la nouvelle route reliant la partie sud de la montée Larocque au chemin de Ste-Barbe, c'est-à-dire à la route No 3. L'ancienne route No 3 longeait le lac St-Louis entre Valleyfield et un point situé à environ trois milles de Ste-Barbe. Ce chemin a été abandonné à la suite de l'ouverture du canal de Beauharnois. La route No 3 suit actuellement le chemin Larocque à partir de Valleyfield jusqu'au sud du canal. Pour relier la montée Larocque à la partie utilisable de l'ancienne route, dans la paroisse de Ste-Barbe, il a fallu construire un chemin neuf sur 3 milles. Ce chemin a été construit par le département pour le compte de la compagnie Beauharnois Light, Heat & Power.

Route No 4—Montréal-Malone

Le département a construit, dans la ville de Lasalle, le chemin d'approche du pont Honoré-Mercier, reliant l'île de Montréal à Caughnawaga. Le nouveau chemin a utilisé la rue Lafleur sur une longueur de 6,688 pieds. Les travaux ont comporté la construction d'une grande courbe à partir de la sortie du pont jusqu'à la rue Lafleur et l'élargissement et le pavage de cette rue jusqu'aux approches du canal de Lachine. De ce point, une autre courbe à grand rayon conduit au pont à bascule de la 5e avenue, à St-Pierre-aux-Liens. Il y a ensuite raccordement avec la route No 2.

Les travaux ont commencé au mois de mai 1934 et ils ont été terminés au mois de septembre. Le pavage est en béton de ciment et il a une largeur moyenne de 20 pieds. Les accotements actuels sont en gravier. C'est l'intention du département de faire l'an prochain, sur ces accotements, un mélange de gravier et de bitume, ce qui élargira la partie carrossable du nouveau chemin. La rue Lafleur et le pont Honoré-Mercier sont maintenant sur le parcours de la route No 4.

Route No 8A (Trans-Canada)

Le département a entrepris le raccordement de la route No 8 au pont Grenville-Hawkesbury. Le nouveau chemin a une longueur de 9,800 pieds, y compris une grande courbe au point d'intersection de la route 8 et de la route 8A. Le chemin en construction n'utilise aucun chemin déjà existant, mais passe à-travers champ sur toute sa longueur. L'emprise est de 66 pieds, et l'infrastructure a 30 pieds. Le nouveau chemin ne passe pas par le village de Grenville, mais le département élargira et pavera le chemin actuel de raccordement. La route 8A sera gravelée à titre provisoire.



ROUTE 8—MONTRÉAL—HULL

Près de Cartierville.

Near Cartierville.

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

We diverted the road at the exit from the bridge on the Orignaux River, in Ste. Cécile de Nicolet, on a length of 1,300 feet, in order to eliminate a sharp curve. We also eliminated two right angles at the intersection of Craig Road, at the place called "Coin de la Beurrerie", in the municipality of South Ireland.

Chapter 9 contains a detailed list of paving work executed during 1934.

CONSTRUCTION

The following is a short description of the most important operations carried out on main highways during the past year:

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

The new road connecting the southern part of the "Montée Larocque" to the Ste. Barbe road, that is to say to Highway No. 3, was paved with bituminous concrete. The old Highway No. 3, bordered Lake St. Louis between Valleyfield and a point situated at about three miles from Ste. Barbe. This road was abandoned as the result of the opening of the Beauharnois Canal. Highway No. 3 now follows the Larocque road from Valleyfield to the south of the canal. To connect the "Montée Larocque" with that part of the old road still in use, in the parish of Ste. Barbe, it was necessary to build a new road 3 miles long. This road was built by the Department at the expense of the Beauharnois Light, Heat and Power Company.

Highway No. 4.—Montréal-Malone

The Department constructed, in the Town of LaSalle, the road leading to the Honoré-Mercier Bridge, connecting the Island of Montréal with Caughnawaga. Lafleur Street was used for the new road, a distance of 5,588 feet. This project entailed construction of a wide curve, starting at the exit from the bridge to Lafleur Street, and the widening and paving of this street as far as the approaches to the Lachine Canal. From this point, another wide curve leads to the swing-bridge on the 5th. Avenue at St. Pierre aux Liens. It then connects with Highway No. 2.

Works were commenced in May, 1934, and were completed in the month of September. The paving is of cement concrete, and is of an average width of 20 feet. At present the shoulders are of gravel, but the Department intends laying a mixture of gravel and bitumen on which will widen the carriage-way of the new road. Highway No. 4 now follows Lafleur Street and the Honoré-Mercier Bridge.

Highway No. 8A—(Trans-Canada)

The Department undertook the connecting of Highway No. 8 with the Grenville-Hawkesbury Bridge. The new road is 9,800 feet in length, this including a wide curve at the junction of Highways No. 8 and 8A. The road now under construction is making use of no existing road, but crosses fields for its entire length. The right-of-way is 66 feet, and the sub-grade 30 feet. The new road does not pass through the village of Grenville, but the Department will widen and pave the existing connecting road. Highway No. 8A will be provisionally surfaced with gravel.

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

Section du Parc des Laurentides—Nous avons travaillé sur cette route au cours de l'hiver de 1933-34, et y avons employé environ huit cents hommes. Les travaux ont consisté à couper du bois pour la construction des ponts et des ponceaux et à concasser de la pierre pour le revêtement de la route. Ces travaux ont amélioré certaines sections très sensiblement, par exemple la partie nord du lac Jacques-Cartier. Nos équipes ont nivelé un grand nombre de dos d'âne et effectué des améliorations partielles qui ont ajouté à la sécurité de cette route.

Vu le peu d'argent dont disposait le département, les équipes furent peu nombreuses au cours de l'été dernier. Nous avons toutefois exécuté des redressements et des élargissements partiels, ainsi que certains travaux de niveling.

Les deux côtes les plus considérables de la route, c'est-à-dire la côte Upica et la côte Pica, sont en voie de transformation.

La côte de l'Upica, située à 100 milles de Québec et à 40 milles d'Hébertville, a une longueur de près de 2 milles et atteint à son sommet une rampe de 25%. Les automobiles ont de la difficulté à la gravir, et il nous est très difficile d'y faire tenir le gravier. Nous y avons dépêché l'automne dernier une équipe d'arpenteurs chargés de faire un relevé des lieux et de trouver un emplacement plus facile. Cette équipe a trouvé un tracé qui réduira la rampe moyenne à environ 6% et qui permettra aux automobiles de gravir la côte en grande vitesse. Le sommet de la nouvelle côte sera 200 pieds plus bas que le sommet de la côte actuelle, tandis que le bas de la côte sera haussé de façon à obtenir la pente indiquée plus haut. Le défrichement de la nouvelle côte fut commencé au mois de novembre. Nous serons en mesure de terminer les travaux assez tôt l'été prochain. Le sommet de la côte Upica offre le panorama le plus grandiose de toute la route. La nouvelle côte conservera ce panorama.

La côte Pica est située à 109 milles de Québec et à 31 milles d'Hébertville. Sa longueur est d'environ un mille et sa rampe atteint 20%. Nos ingénieurs ont choisi pour cette côte un nouvel emplacement qui réduira la rampe à 8%. La nouvelle côte Pica sera un peu plus raide que la nouvelle côte de l'Upica, mais elle sera plus courte. Les automobiles la graviront facilement. Les travaux de défrichement ont été terminés au mois de novembre. Le terrassement et le gravelage seront faits au printemps.

La côte Upica et la côte Pica sont distantes de 9 milles. Le projet des ingénieurs consiste à relier ces deux côtes par un chemin redressé et élargi dont la localisation fut faite au cours de l'automne.

Section Grande-Baie-St-Siméon--Nous avons exécuté de grands travaux d'amélioration entre le lac Delisle et le lac Valérie, dans le canton Otis. La route formait dans ce canton une série de véritables montagnes russes où la visibilité faisait défaut. Cette section est maintenant entièrement transformée. Nous l'avons recouverte de gravier concassé, ce qui en fait une des plus belles sections de toute la route.

La reconstruction de la côte de la rivière Éternité, autrefois une des pires montées de la route, est pratiquement terminée. La nouvelle côte n'offre plus maintenant aucune difficulté.

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

Laurentides Park Section.—Some eight hundred men were employed in the Park during the course of the winter of 1933-34. Work consisted of cutting wood for the construction of culverts and bridges, and in crushing stone for surfacing purposes. Those works considerably improved certain sections, notably that portion north of Lake Jacques Cartier. Our men levelled out a number of bumps and effected partial improvements which have increased the safety of the road.

In view of the small appropriations available for the Department, very few men were on the road during the course of last summer. Despite this, we were able to carry out certain realignments and widenings, in addition to certain levelling work.

The two biggest hills on the road, Upica hill and Pica hill, are now in the process of transformation.

Upica hill, situated 100 miles from Québec and 40 miles from Hébertville, is nearly two miles in length, and attains a grade of 25%. Motorists experience difficulty in climbing it, and we have found it very difficult to make the gravel cling to the road. A party of surveyors were sent to this spot last autumn, with the object of surveying the territory, and of finding a more suitable location. This party succeeded in locating a route which would reduce the average grade to around 6%, and would permit of motorists climbing the hill in high speed. The crest of the new hill will be 200 feet lower than the present hill, while the base will be raised so as to obtain the above-mentioned grade. Clearing of the new hill was started in November, and we will be in a position to complete the project early next summer. The summit of Upica hill offers the finest panorama on the whole of the road, and the new hill will retain this panorama.

Pica hill is situated 109 miles from Québec and 31 miles from Hébertville. It is nearly a mile in length, and its grade reaches 20%. A new site, which will reduce the grade to 8%, has been selected. The new Pica hill will be a trifle steeper than the new Upica hill, but it will be shorter, and motorists will be able to climb it easily. Clearing was completed in the month of November, and grading and gravelling will be carried out in the spring.

Upica and Pica hills are nine miles apart, and the project our engineers have in mind is the linking of the two hills by a straight, wide road, which was traced during the course of the autumn.

Grande-Baie-St. Siméon Section.—We carried out a number of important projects destined to improve that section of the road between Lake Delisle and Lake Valérie, in Otis Township. The road running through this Township formed a series of ups and downs with very poor visibility. This road has now been transformed, both from a viewpoint of alignment and profile. We treated the surface with crushed gravel, and it is now one of the finest sections of the entire highway.

Reconstruction of the Eternity river hill, formerly one of the worst climbs on the road, is now practically completed, and the new hill will not offer the slightest difficulty to traffic.

Les côtes de L'Anse-St-Jean ont également subi une transformation assez considérable. Nous avons de plus élargi plusieurs sections entre L'Anse-St-Jean et le Petit-Saguenay. La côte du Petit-Saguenay, autrefois la terreur des automobilistes, a été remplacée par une côte très large et de rampe facile.

Embranchement de St-Jérôme—Nous avons travaillé sur cet embranchement au cours de l'hiver de 1933-34. Nos travaux ont consisté à défricher, à miner et à préparer l'infrastructure. Cet embranchement est maintenant élargi sur environ la moitié de sa longueur.

Chemin Arvida-Kénogami.—Ce nouveau chemin d'une longueur d'environ deux milles, dont la construction avait été entreprise il y a plusieurs années par les municipalités d'Arvida et de Kénogami respectivement, a été terminé l'été dernier par le département de la voirie. Nos travaux consistaient à remplir une profonde coulée à la ligne de division des deux municipalités. Ce nouveau chemin offre un raccordement direct entre les deux villes.

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

Nos ingénieurs ont fait du terrassement et de la mise en forme sur une longueur de $3\frac{1}{4}$ milles dans la "traverse des Bergeronnes", municipalité de Sacré-Cœur-de-Jésus. Les ponts y ont été réparés ou reconstruits. Les principaux travaux consistaient à miner à des profondeurs variant de 3 à 5 pieds et sur une largeur de 30 pieds. Nous avons également fait des redressements assez considérables et nous avons construit des garde-fous dans la partie qui longe le lac Gobeil. Cette section a été gravelée. Toute la partie de Sacré-Cœur-de-Jésus sera terminée lorsque nous y aurons fait le redressement de la côte Lapointe, soit une longueur d'environ un mille.

La section de la savane des Mille-Vaches, dans la municipalité de St-Paul-du-Nord, a été redressée et élargie sur 3 milles. Pour franchir cette savane nous avons dû poser un coussin de terre sablonneuse d'une épaisseur de 2 à 3 pieds reposant sur un "pont" en fascine et en billots de 40 pieds de largeur. Ce "pont" fut construit en 1933 sur une longueur de 3 milles et sur une largeur de 40 pieds. Nous avons posé sur cette partie une couche de gravier de 6 pouces d'épaisseur et de 13 pieds de largeur.

Route No 17—Montréal-Pointe-Fortune

Nous avons terminé le pavage des approches du viaduc construit l'an dernier en-dessous des voies du C. N. R., dans la paroisse de St-Michel-de-Vaudreuil. Ce pavage est en béton bitumineux. Il a une longueur de 1,265 pieds.

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

Le département a donné l'automne dernier un contrat pour la reconstruction du viaduc en bois qui franchit la voie du C. P. R. au Cap-de-la-Madeleine. Le nouveau viaduc sera en béton armé. Il aura une longueur de 144 pieds et une largeur libre de 32 pieds, dont 24 pieds de voie carrossable. Il comportera deux trottoirs de 4 pieds de largeur chacun. Ce viaduc sera composé de trois travées. La travée centrale sera supportée par six colonnes carrées en béton armé de deux pieds de côté; les travées du bout seront supportées par les colonnes à leurs extrémités intérieures et par des culées en béton à leurs extrémités extérieures. La construction de ce viaduc fut commencée au mois d'octobre. Elle sera terminée le printemps prochain.

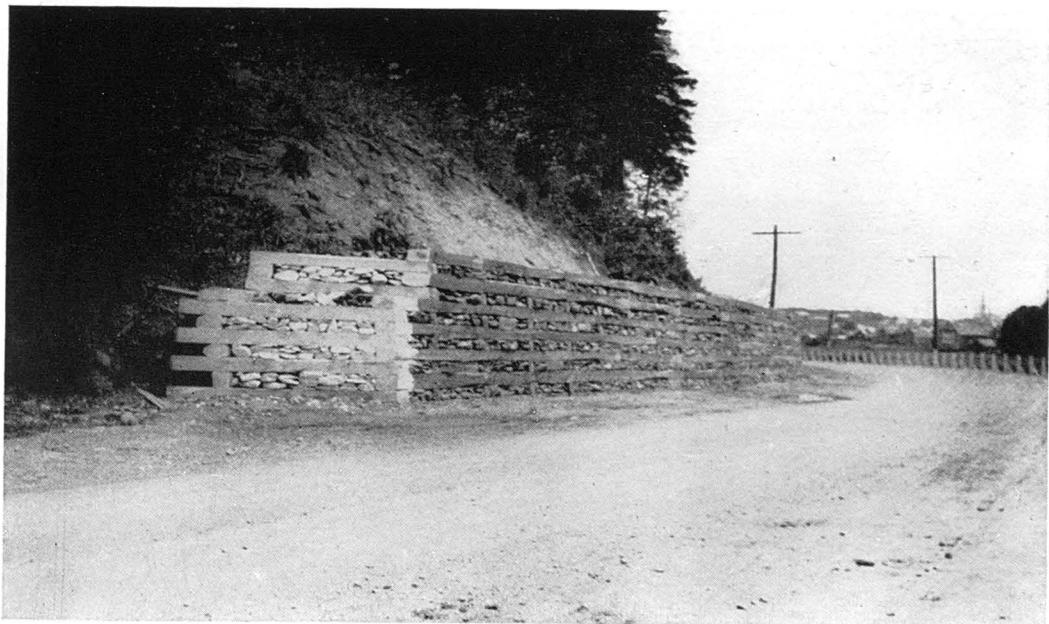


ROUTE 23—LÉVIS—JACKMAN

St-Côme

Cage en bois construite au cours de l'hiver de 1933-34.

Crib work built during the winter of 1933-34.



ROUTE 23—LÉVIS—JACKMAN

Vue de détail de la cage en bois construite durant l'hiver de 1933-34.

View showing detail of crib work built during the winter of 1933-34.

The hills of L'Anse St. Jean were likewise improved. In addition, we widened the road in a number of places between L'Anse St. Jean and Petit Saguenay. The Petit Saguenay hill, formerly the motorist's dread, has been replaced by a wide hill with an easy grade.

The St. Jérôme Branch Road.—Considerable work was executed on this branch road during the course of the winter of 1933-34. Our works consisted of clearing, blasting and grading. This branch road has now been widened on about one-half of its entire length.

The Arvida-Kénogami Road.—This new road, which is about two miles in length and whose construction was undertaken a number of years ago by the municipalities of Arvida and Kenogami respectively, was completed last summer by the Roads Department. Our works consisted of filling in a deep ravine on the dividing-line between the two municipalities. This new road offers direct connections between the two towns.

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

Our engineers carried out grading and levelling work on a $3\frac{1}{4}$ mile section in the "Traverse des Bergeronnes", in the municipality of Sacré-Cœur de Jésus. Bridges were repaired or rebuilt. The most important work consisted of blasting to a depth of from 3 to 5 feet, and on a width of 30 feet. We also straightened the road in a number of places, and erected guard-rails along that section around Lake Gobeil. This latter section was gravelled. The straightening out of La-pointe hill, about one mile in length, will complete the Sacré Cœur de Jésus section.

The Mille Vaches swamp section, in the municipality of St. Paul du Nord, was straightened out and widened for a distance of three miles. In order to span the swamp, we were obliged to lay a cushion of sandy earth, of between 2 and 3 feet in thickness, upon a fascine "platform" and upon timbers 40 feet wide. This "platform" was constructed in 1933, on a length of 3 miles and a width of 40 feet. We placed a layer of gravel, six inches in thickness and 18 feet wide, upon this portion of the road.

Highway No. 17.—Montréal-Pointe Fortune

We paved the approaches to the viaduct under the C. N. R. tracks in the parish of St. Michel de Vaudreuil, which was built last year. This pavement is in bituminous concrete. It is 1,265 feet in length.

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

A contract for the reconstruction of the wooden viaduct which spans the C. P. R. tracks at Cap de la Madeleine was awarded last autumn. The new viaduct will be of reinforced concrete. It will be 144 feet in length, and have a free width of 32 feet, of which 24 feet will be the vehicular roadway. It will also have two side-walks, each four feet in width. This viaduct will consist of three spans. The central span will be supported by six square pillars, likewise of reinforced concrete, two feet square; the end spans will rest upon concrete abutments at their outer end and on the pillars at their inner end. Construction work upon this viaduct was started during the month of October, and it is scheduled to be completed next spring.

Nous avions commencé à l'automne de 1933 la construction d'un chemin direct entre Shawinigan Falls et Grand'Mère en suivant le rang des Hêtres et une partie du terrassement de l'ancien chemin de fer du Canadien Nord. Lorsqu'il sera terminé ce chemin réduira de 3 milles la distance qui sépare actuellement les deux villes nommées plus haut. Nous avons fait une partie des terrassements à l'automne de 1933 et nous avons repris les travaux l'automne dernier. L'infrastructure devait être terminée avant l'hiver. La nouvelle route aura 66 pieds de largeur. Sa longueur est de 2.95 milles.

Le département a exécuté au cours de l'hiver de 1933-34 ainsi qu'au cours du printemps de 1934 des rectifications de courbes, des redressements et des élargissements entre St-Tite et St-Roch-de-Mékinac; ces améliorations couvrent une longueur de deux milles.

Nous avons également commencé le détournement de la côte de "l'Oiseau", et réduit considérablement la rampe de la côte Bergeron, une des plus difficiles de la route. Les "côtes Jumelles", non loin de la côte Bergeron, ont également été améliorées. Les courbes Bouchard et Iloude sont maintenant redressées. La partie du crique Caribou est élargie, et le redressement de la section du Vassal, sur une longueur de deux milles, évite aux automobilistes plusieurs côtes et plusieurs courbes difficiles.

La route alternative Grand'Mère-Mékinac via Les Piles est maintenant ouverte à la circulation et fait partie de la route No 19.

Route No 20—Victoriaville-Drummondville-St-Hyacinthe-Montréal

La construction du nouveau chemin reliant St-Hyacinthe à Ste-Madeleine a été reprise l'été dernier. Ce chemin commence à $3\frac{1}{2}$ milles au sud de St-Hyacinthe, à l'intersection de la route No 12, et il rejoint la route actuelle (No 20) à un mille à l'est du village de Ste-Madeleine. La longueur actuellement ouverte est de 4 milles; sa largeur entre clôtures est de 66 pieds et son infrastructure est de 30 pieds. L'infrastructure n'est pas encore terminée sur toute la longueur ouverte. Elle le sera l'an prochain.

Route No 24—St-Pamphile-St-Georges-Mégantic

Nous avons commencé à l'automne l'amélioration de la section de St-Adalbert, soit une longueur d'environ 3 milles.

Route Baie-St-Paul-St-Urbain-Grande-Baie

Cette route a une longueur d'environ 70 milles. Son point de départ est l'intersection de la route No 15 dans la paroisse de St-Urbain, et son point d'arrivée l'intersection de la route No 15 dans le village de Grande-Baie. De son point de départ, elle se dirige droit vers le nord, traverse le village de St-Urbain, le territoire possédé par le Séminaire de Québec et la concession St-François; elle pénètre ensuite dans les montagnes, longe le parc des Laurentides jusqu'à la ligne de division des comtés de Charlevoix et de Chicoutimi après avoir escaladé des sommets de 3,000 pieds, descend vers le petit lac Ha ! Ha ! sur le versant du Saguenay, franchit la passe qui relie le petit lac Ha ! Ha ! au grand lac Ha ! Ha !, longe ce dernier lac et longe ensuite la rivière Ha ! Ha ! et le "bras Hamel" jusqu'à Grande-Baie. De St-Urbain au pied des monts, le terrain est partiellement cultivé et partout culti-

We started the construction of a direct road between Shawinigan Falls and Grand'Mère in the autumn of 1933. This road follows the Chemin des Hêtres and part of the roadbed of the former Canadian Northern Railway. When this road is completed, it will shorten the distance between the two above mentioned cities by three and one half miles. Part of the grading work was done in the autumn of 1933, and we resumed it last autumn. The sub grading was supposed to be completed before winter set in. The new road will have a width of 66 feet. Its length will be 2.95 miles.

Considerable work was done during the course of the winter of 1933-34 between St. Tite and St. Roch de Mékinac, this consisting of altering a number of curves, of straightening the road, and of widening it. These various improvements cover a total length of two miles.

Improvement to Côte à l'Oiseau was commenced during the year, while we reduced the grade at Bergeron hill, one of the most difficult along the entire highway. The 'Twin Hills', situated but a short distance from Bergeron hill, have likewise been improved. The Bouchard and Houde turns have now been straightened out. Widening of a portion of Crique du Caribou, as well as the straightening of the section of Vassal, on a length of two miles, will spare motorists a number of hills, in addition to a number of sharp curves.

The alternative road, Grand'Mère-Mékinac, via Les Piles, is now open to traffic, and in future it will form part of Highway No. 19.

Highway No. 20.—Victoriaville-Drummondville-St. Hyacinthe-Montréal

Work on the construction of the new road connecting St. Hyacinthe with Ste. Madeleine was resumed last summer. This new road begins $3\frac{1}{2}$ miles south of St. Hyacinthe, at the intersection of Highway No. 12, and joins the present highway (No. 20) one mile east of the village of Ste. Madeleine. The length that is now open is four miles; its width between fences is 66 feet, and its sub-grade is 30 feet. Sub-grading on the entire length of the road has not yet been completed, but this will be carried out next year.

Highway No. 24.—St. Pamphile-St. Georges-Mégantic

The improvement of the St. Adalbert section, a length of about three miles, was started last autumn.

Baie St. Paul-St. Urbain-Grande Baie Highway

This highway, which is seventy miles in length, begins at the intersection of Highway No. 15 in the parish of St. Urbain, and ends at the intersection of Highway No. 15 in the village of Grande Baie. From its point of departure, the highway proceeds direct north, and traverses the village of St. Urbain, the territory owned by the Seminary of Québec and the St. François Concession. It then enters the mountains, skirts the Laurentides National Park to the dividing line of Charlevoix and Chicoutimi counties, after climbing as high as 3,000 feet, and descends towards Petit Lac Ha ! Ha !, on the Saguenay watershed, spans the pass linking Petit Lac Ha ! Ha ! and Grand Lac Ha ! Ha !, and skirts the Ha ! Ha ! River and the Bras Hamel until it reaches Grande Baie. From St. Urbain to the foot of the mountains, the land is partly tilled and is arable everywhere. This section is

vable. Ce tronçon a une longueur de 13 milles. Le tronçon suivant est en pays de montagnes, sans aucune culture possible. Du pied des monts au sud du grand lac Ha ! Ha !, la distance est d'environ 38 milles. C'est la section des lacs, des territoires de pêche, de la forêt et des côtes longues et abruptes, au moins dans leur état primitif. Sauf quelques établissements de pêche, dont ceux de "La Galette" sont les plus importants, il n'y a pas d'habitations sur ce tronçon. Par contre, on entre en pays de colonisation au sud du lac Ha ! Ha !. De ce lac à Grande-Baie, soit une distance d'une vingtaine de milles, les accidents de terrain sont insignifiants. La route descend imperceptiblement vers le Saguenay.

Lorsque cette route sera terminée elle mettra Chicoutimi à 150 milles de Québec. On pourra très facilement effectuer le trajet en cinq heures. Actuellement la distance Québec-Chicoutimi est de 176 milles par le parc des Laurentides et de 209 milles par St-Siméon et le Petit-Saguenay.

La route St-Urbain-Grande-Baie est de la classe 1-D, c'est-à-dire qu'elle comporte une infrastructure de 30 pieds de largeur et un revêtement en gravier de 16 pieds. Les courbes ont un rayon de 300 à 500 pieds, selon la nature des lieux. Nous nous efforçons d'obtenir ce standard partout, malgré la nature exceptionnellement accidentée de la section du milieu. Lorsque cette nouvelle artère sera finie, elle sera assurément l'une des plus parfaites de la province au point de vue des alignements.

La construction fut commencée au cours de l'hiver de 1931-32 et poursuivie en 1932, 1933 et 1934. La route est ouverte sur toute sa longueur, sauf sur un mille à la ligne de division Charlevoix-Saguenay. Nous avons laissé la forêt intacte à cet endroit afin d'épargner aux automobilistes les innombrables ennuis et dangers qu'offre toujours un chemin en construction, et aussi afin d'épargner à nos équipes les retards considérables qu'aurait causés la circulation des automobiles dans un chemin inapte à la recevoir. Cette façon de procéder facilite et accélère les travaux, et signifie une grande économie de temps et d'argent.

La section qui conduit de la route No 15 au village de St-Urbain ($2\frac{1}{2}$ milles) est un chemin de terre étroit et assez raboteux, mais passable en tout temps. Sa réfection est projetée pour l'été prochain, de même que la réfection de la section du village de St-Urbain (un mille).

Entre St-Urbain et le pied des monts (11 milles environ), le chemin est au standard. Les deux premiers milles ont été améliorés par les autorités municipales avec l'aide du département. Les neuf milles suivants ont été refaits par le département lui-même, partie durant l'automne de 1933, et partie au cours du printemps et de l'été de 1934. Cette section comprend les cinq milles qui traversent le territoire du Séminaire de Québec. Le chemin est gravelé.

La construction de la section des montagnes (pied des monts-lac Ha ! Ha !; 38 milles environ) est inégalement avancée.

Le défrichement, les ponts, les ponceaux et les terrassements sont terminés entre le pied des monts et la rivière Berly (20 milles), moins deux milles et demi au sud de la rivière Berly. Nous avons posé le gravier sur six milles. Le reste est



BAIE ST-PAUL—ST-URBAIN—GRANDE-BAIE

Près du grand lac Ha! Ha!

Near Grand Lac Ha! Ha!



BAIE ST-PAUL—ST-URBAIN—GRANDE-BAIE

Près du Petit lac Ha! Ha!

Near Petit Lac Ha! Ha!

13 miles in length. The following section is in mountainous country, and farming of any kind is impossible. From the foot of the mountains to the south of Grand Lac Ha ! Ha !, the distance is about 38 miles. This is the district of lakes, of fishing territories, of forests and of long, steep hills; at least they were so in their primitive state. With the exception of a few fishing camps, among which those of La Galette are the most important, there are no houses or buildings of any kind on this section. A distinct contrast is presented by that portion south of Ha ! Ha ! Lakes, which is the next stretch of the road, for colonization is flourishing, with numbers of farms and buildings. From Ha ! Ha ! Lakes to Grande Baie, a distance of some twenty miles, there is very little hilly land, while the road slopes almost imperceptibly towards the Saguenay.

When this road shall have been completed it will bring Chicoutimi to but 150 miles from Québec, and the distance between the two cities will be easily covered in five hours. At the present time the distance between Québec and Chicoutimi is 176 miles via the Laurentides National Park, and 209 miles via St. Siméon and Petit Saguenay.

The St. Urbain-Grande Baie road is classed as a 1-D road, that is to say it has a sub-grade thirty feet wide, and a gravel surface 16 feet in width. The curves have a radius of from 300 to 500 feet, according to the nature of the ground. We are endeavoring to set this standard everywhere, despite the exceptionally hilly nature of the intermediate section. When this new artery shall have been completed, it will assuredly be one of the most perfect in the Province from the viewpoint of alignments.

Its construction commenced during the course of the winter of 1931-32, and was continued in 1932, 1933 and 1934. The road is open along its entire length, with the exception of a mile on the Charlevoix-Saguenay division line. We have left the forest untouched at this point, in order to spare motorists the innumerable dangers and trouble that a road under construction invariably offers, and also to spare our men numerous delays that might be occasioned by automobile traffic on a road unprepared to handle it. This method of proceeding has facilitated and speeded up the work, thereby effecting a saving in both time and money.

The section which leads from Highway No. 15 to the village of St. Urbain, (2½ miles) is a dirt road, narrow and fairly rough, but passable at all times. Reconstruction of this road is scheduled for next summer, as well as a stretch one mile long in the village of St. Urbain.

Between St. Urbain and the foot of the mountains (about 11 miles), the road is up to standard. The two first miles were improved by the municipal authorities, with the aid of the Department. The ensuing nine miles were built by the Department itself, part of this work being executed in the autumn of 1933, and the remainder during the spring and summer of 1934. This section, which is gravelled along its entire length, includes the five miles which traverse the territory belonging to the Québec Seminary.

Construction of the mountainous section (from the foot of the mountains to Ha ! Ha ! Lakes) is not advanced in uniform manner.

Clearing work, construction of bridges and culverts, and grading, is all completed between the foot of the mountains and Berly River (20 miles), with the exception of two and one-half miles south of Berly River. We laid gravel on a length of six miles. The remainder of the road is of yellow earth. It is con-

en terre jaune. La route est passable en tout temps. La "côte des Monts" et la "côte des Mouches" furent les entreprises les plus considérables de cette section. La côte des Monts fut aménagée en 1933 au moyen d'un coffre en bois de 1,500 pieds de longueur portant un remblai de huit pieds d'épaisseur. Cette côte, construite à flanc de montagne, a une longueur totale d'un mille. Sa pente atteignait 25%. Elle varie maintenant de 9% à 14%. La réfection de cette côte a pris toute une saison. La côte des Mouches, ou plutôt les côtes des Mouches étaient tellement raides que les chevaux avaient peine à les gravir. Ces côtes ont été améliorées en 1932-33 au prix de travaux considérables. Leur pente moyenne actuelle est d'environ 14%.

De la rivière Berly à un point situé à un mille au sud de la ligne de division Charlevoix-Chicoutimi (13 milles), la route est ouverte et passable en tout temps. Il faudra toutefois défricher sur la largeur requise par le standard, faire les redressements, établir une infrastructure de 30 pieds, et graver. La réfection de cette section ne présente aucune difficulté particulière, le terrain étant moins accidenté et le sol plus maniable que sur la section précédente.

Le mille suivant, encore en forêt, sera ouvert probablement l'automne prochain. De l'extrémité nord de cette partie non ouverte jusqu'au grand lac Ha ! Ha ! (4 milles), le chemin est défriché et l'infrastructure est presque terminée.

La section du lac Ha ! Ha ! à Grande-Baie (20 milles environ) comprend douze milles de chemin neuf construit par le département de la voirie et huit milles de chemin de colonisation. Les douze milles ouverts et aménagés par notre département sont de la largeur requise et prêts à recevoir le gravier. Les huit autres milles seront élargis et améliorés plus tard.

N. B.—La partie Baie St-Paul-St-Urbain comporte deux tracés: un à l'est de la rivière du Gouffre (route 15 jusqu'à un point situé à 2½ milles de St-Urbain, et chemin des Côtes jusqu'à St-Urbain) et l'autre à l'ouest de la rivière (chemin des Sables).

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

Nous avons défriché l'hiver dernier 5 milles à l'est de St-Donat et 7 milles à l'ouest de St-Michel-des-Saints. Ce défriché a 60 pieds de largeur. Le défrichement est fini sur toute la longueur de cette route, soit 35 milles.

Route Fabre-Temiscaming

Nous avons travaillé durant l'automne de 1933 et durant l'hiver de 1933-34 sur une longueur de deux milles. Les travaux ont consisté en minage entre Tabaret et Laniel. Cette route traverse un pays exceptionnellement accidenté. Il faudra y exécuter des travaux très considérables avant de l'ouvrir à la circulation.

Route Maniwaki-Mont-Laurier-Senneterre

Après avoir fait plusieurs explorations et reconnaissances entre Maniwaki, Mont-Laurier et Senneterre, d'abord à l'est du lac Cabonga et ensuite à l'ouest de ce lac, nos ingénieurs ont conclu que le tracé à l'ouest du lac Cabonga serait plus

sequently passable at all times. Work on Côte des Monts and Côte des Mouches were the most important projects carried out in this section. Côte des Monts was transformed during the course of 1933 by means of a crib work 1,500 feet in length, supporting a fill eight feet in thickness. This hill, constructed on the side of a mountain, has a total length of one mile. Its grade attained as much as 25%. It now varies between 9% and 14%. Reconstruction of this hill required an entire season. The Côtes des Mouches were so steep that horses experienced considerable difficulty in reaching the top. These hills were improved to a marked extent in 1932-33, as the result of extensive work, and the average slope is now around 14%.

From Berly River to a point one mile south of the Charlevoix-Saguenay dividing line (13 miles), the road open and is passable at all times. Clearing work, so as to bring it up to the standard width, will have to be carried out, in addition to straightening it where necessary, while it will also be necessary to establish a sub-grade of 30 feet, and gravel it. The reconstruction of this road does not present any particular difficulty, since the terrain is not as hilly as in the preceding section, while the soil is easier to handle.

The following mile, which is situated in the forest, will be opened next autumn. From the northern extremity of this unopened section, right down to Grand Lac Ha ! Ha ! (4 miles), the road has been cleared, while grading has almost been completed.

The section from Ha ! Ha ! Lakes to Grande Baie (about 20 miles) comprises twelve miles of new road constructed by the Roads' Department, and eight miles of colonization roads. The twelve miles constructed by our Department are of the width required by the standard of the highway, and are ready to be gravelled. The remaining eight miles will be widened and improved at a later date.

N. B.—The Baie St. Paul-St. Urbain portion allows two alternate routes: one to the east of Rivière du Gouffre, (Highway No. 15 to a point situated 2½ miles from St. Urbain and "The Chemin des Côtes" from there to St. Urbain), and the other to the west of the river (Chemin des Sables).

St. Donat-St. Michel des Saints Highway

During the course of last winter we cleared 5 miles east of St. Donat and 7 miles west of St. Michel des Saints. This clearing is 60 feet in width. Clearing work has been completed along the entire length of this highway, being 35 miles.

Fabre-Temiscaming Highway

Work was carried out on a length of about two miles during the course of last autumn and winter. This work consisted of blasting rock between Tabaret and Laniel. The highway crosses exceptionally hilly country, and a huge amount of work remains to be carried out before it will be possible to open it to traffic.

Maniwaki-Mont Laurier-Senneterre Highway

After having carried out a great deal of exploring and reconnoitring between Maniwaki, Mont Laurier and Senneterre, first to the east of Lake Cabonga and then to the west of this lake, our engineers reached the conclusion that the route west of Lake Cabonga would be shorter and that construction of the road

court et que la construction y serait plus facile. Le tracé par l'est du lac Cabonga serait plus long de 20 milles. Nos ingénieurs ont même exploré une vingtaine de milles au nord-ouest de Ste-Anne-du-Lac afin d'étudier la possibilité d'un tracé Mont-Laurier-Ste-Anne-du-Lac-Senneterre. Ce tracé n'est pas pratique.

Le tracé choisi part de l'intersection de la route No 11 avec le chemin du 4e rang de la paroisse de Ste-Famille-d'Aumond; il suivra le 4e rang sur une certaine distance, traversera la rivière Gatineau au Grand Remous et de là se dirigera vers Lytton. De Lytton, il prendra une direction nord-ouest et se dirigera vers le lac des Écorces et vers le lac des Loups, et ensuite vers la rivière Ottawa après avoir passé à l'ouest de la série des lacs qui forment actuellement, avec l'ancien lac Cabonga, une immense nappe d'eau. De la rivière Ottawa, il se dirigera vers le nord jusqu'à la tête du grand lac Victoria et jusqu'à Senneterre après avoir longé le lac Simon, traversé la rivière Louvicourt et longé le lac Tiblemont jusqu'à 12 milles au sud de Senneterre. A ce point, la route suivra un chemin déjà construit.

Le département a travaillé au cours de l'automne de 1933 et de l'hiver de 1933-34 dans le comté d'Abitibi, au sud de Senneterre. Nous avons défriché sur une longueur de 20 milles et sur une largeur de 60 pieds. Il y avait déjà 15 milles ouverts et passables au sud de Senneterre. Nous n'avons fait encore aucun terrassement sur la partie défrichée l'hiver dernier, mais nous y avons construit le pont de la rivière Louvicourt. Ce pont a une longueur de 200 pieds. C'est le pont le plus considérable de cette section.

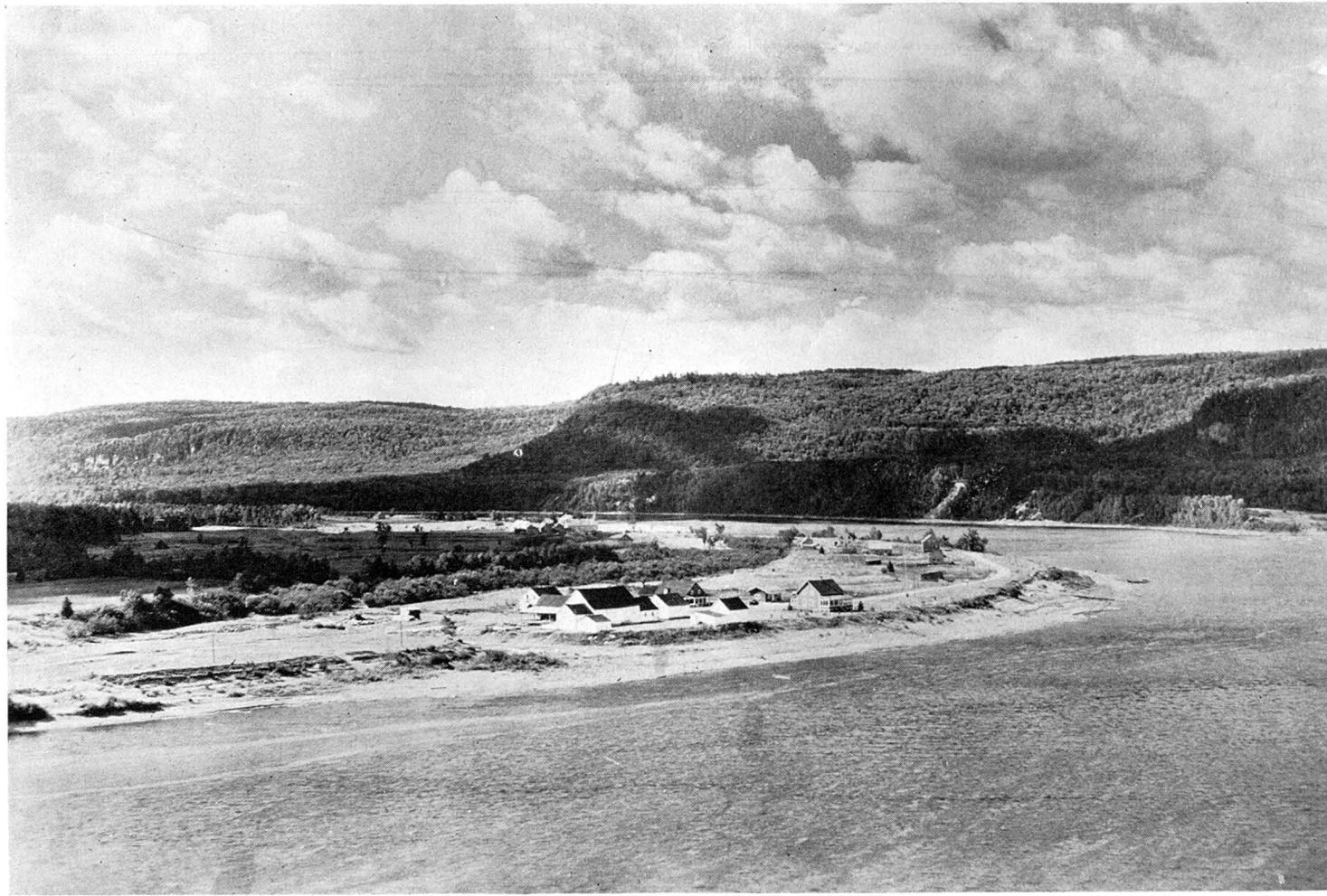
CHEMINS DE MINES

Notre département a construit pour le compte du service des mines divers chemins dans la région minière de l'Abitibi et du Témiscamingue. Voici quelques notes au sujet des principaux chemins construit depuis deux ou trois ans:

Le chemin de la mine Beattie, partant de l'intersection de la route No 46 à peu près à mi-chemin entre Macamic et Rouyn, se dirige vers l'ouest jusqu'à la ville de Duparquet (mine Beattie). Ce chemin a une longueur de 10 milles; son emprise a une largeur de 66 pieds, l'infrastructure une largeur de 24 pieds, et le revêtement de gravier une largeur de 16 pieds et une épaisseur de 12 pouces. Ces travaux ont été faits en 1932 et en 1933.

La ville de Duparquet est maintenant reliée à La Sarre (Abitibi) par une route d'environ 25 milles de longueur, dont la section sud, située dans le canton de Palmarolle, a été gravelée en 1934. La section Palmarolle-La Sarre a été construite et gravelée il y a plusieurs années. Cette route permet aux cultivateurs de La Sarre d'écouler leurs produits dans le nouveau centre minier de Duparquet.

La route Rouyn-Kirkland Lake, une artère interprovinciale très importante, a été commencée en 1932 et terminée en 1933. Cette route relie les centres miniers du Témiscamingue avec ceux du nord de l'Ontario. La longueur totale de cette route est d'environ 50 milles, dont 15 milles sont situés dans la province de Québec. Son intersection avec la route 46 est à 12 milles au sud-ouest de Rouyn. Cette route a été inaugurée le 7 octobre 1933 à Chaminis, sur la frontière interprovinciale, par les représentants des deux gouvernements provinciaux intéressés. La largeur de l'emprise est de 60 pieds. L'infrastructure a 30 pieds et le revêtement de gravier 18 pieds.



ROUTE 19—TROIS-RIVIÈRES—LA TUQUE

Village de la Rivière aux-Rats, sur le St-Maurice, à vingt-deux milles au sud de La Tuque.

Village of Rivière aux Rats, on the St. Maurice River, twenty-two miles south of La Tuque.

would be more advantageous and less costly. The route east of Lake Cabonga would make the road 20 miles longer. Our engineers also explored some twenty miles to the northwest of Ste. Anne du Lac, in order to decide whether there was any possibility of a Mont Laurier-Ste. Anne du Lac-Senneterre route, but this location would not be practical.

Plans call for the road to begin at the intersection of Highway No. 11 with the Fourth Range road, in the parish of Ste. Famille d'Aumond; it will follow the Fourth Range for a certain distance, cross the Gatineau River at Grand Remous, and then lead towards Lytton. From this latter point it will follow a north-westerly direction, and lead towards Lac des Écorses, and Lac des Loups, and then towards the Ottawa River, after having passed to the west of the chain of lakes which presently form, with Lake Cabonga, an immense sheet of water. From the Ottawa River it will lead towards the north, to the head of great Lake Victoria, and from there north until Senneterre is reached, after having skirted Lake Simon, crossed the Louvicourt River and skirted Lake Tiblemont to a point 12 miles south of Senneterre. From this point, the highway will follow the road that has already been built.

A great deal of work was carried out by the Department during the autumn of 1933 and the winter of 1933-34 in Abitibi county, south of Senneterre. We cleared some twenty miles on a width of sixty feet. 15 miles were already open and passable, to the south of Senneterre. No grading work was carried out on the cleared section during the course of the winter, but we erected a bridge across the Louvicourt River. This bridge is 200 feet in length, and is the longest in the district.

MINE HIGHWAYS

Different highways have been constructed by our Department, on behalf of the Provincial Mines Bureau, in the mining region of Abitibi and Témiscamingue. The following forms a brief summary of the main roads constructed during the course of the last two or three years:

The Beattie Mine road begins at the intersection of Highway No. 46, nearly midway between Macamic and Rouyn, and leads towards the west until it reaches the town of Duparquet (Beattie Mine). This road has a total length of 10 miles ; its right-of-way is 66 feet wide; its sub-grade is 24 feet wide, and the gravel pavement is 16 feet wide and 12 inches thick. Work on it was carried out in 1932 and 1933.

The town of Duparquet is now connected with La Sarre (Abitibi) by a road about 25 miles long, of which the southern section, situated in Palmarolle township, was gravelled in 1934. The Palmarolle-La Sarre section was constructed a number of years ago. This road enables farmers of the district to market their produce in the new mining centre of Duparquet.

The Rouyn-Kirkland Lake road, a very important interprovincial artery, was commenced in 1932 and completed in 1933. This road connects the mining centres of Témiscamingue with those of Northern Ontario. The total length of this road is about 50 miles, of which 15 miles are located in the Province of Québec. Its intersection with Highway No. 46 is at a spot about 12 miles south-west of Rouyn. This road was inaugurated on October 7, 1933, at Chaminis, on the interprovincial boundary, by representatives of the two provincial governments interested. It has a right-of-way 60 feet wide, a 30 foot subgrade, and an 18 foot gravel pavement.

La route reliant Rouyn à la mine Grenada, dans le canton Rouyn, a été élargie en 1934. Cette route a une longueur de 6 milles et possède le même standard que les chemins énumérés ci-dessus. Notre département a également construit cette année une route Rouyn-Mine McWatters, mine située à l'est du canton de Rouyn. Cette nouvelle route a une longueur de 6 milles. La mauvaise température nous a empêchés de la terminer. Le terrassement est toutefois fini et prêt à recevoir le gravier.

La route Amos-La Motte-O'Brien-Thompson-Cadillac-Graham-Bousquet, une longueur totale d'environ 45 milles, se dirige vers le sud dans les cantons de Figuery, de La Motte et de Malartic, et de là vers l'ouest dans les cantons de Cadillac et de Bousquet. Cette route a été construite partie par le département de la colonisation, partie par le département de la voirie et partie par le service des mines. Elle est située à l'ouest des lacs Figuery, La Motte et Malartic.

La route Amos-La Corne-Sullivan-Siscoe, une longueur totale d'environ 40 milles, se dirige vers le sud-est et traverse les cantons de Figuery, de La Motte, de Varsan et de Dubuisson, et passe à l'est des lacs Figuery, La Motte et Montigny. Cette route est gravelée jusqu'à la rivière La Corne. De la rivière La Corne à la mine Sullivan, le défrichement, l'essouchemen et les ponts sont faits sur une longueur de 15 milles. Le gravier sera étendu de bonne heure au printemps. De Sullivan à la mine Sigma, soit une longueur d'environ 4 milles, le chemin est terminé.

La route Senneterre-Big Bend, une longueur d'environ 25 milles, se dirige vers le sud et passe à l'ouest du lac Tiblemont pour se diriger ensuite vers le sud-ouest jusqu'au village de Big Bend. Cette route est gravelée sur 20 milles et défrichée sur les 5 autres milles; les 15 premiers milles font partie de la route Maniwaki-Mont-Laurier-Senneterre.

On verra sur la carte reproduite ci-contre que les routes Amos-O'Brien-Thompson-Cadillac, Amos-La Motte-Sullivan-Sigma et Senneterre-Big Bend se dirigent du nord au sud et sont autant de raccordements avec la route projetée Rouyn-Maniwaki-Mont-Laurier. Nous avons une équipe d'arpenteurs qui, depuis le printemps de 1934, étudie la possibilité d'établir cette nouvelle route par les mines en exploitation et déjà reliées à la route Senneterre-La Reine par les tronçons décrits plus haut. Les principales mines sont: McWatters, Graham-Bousquet, Kavanagh, Cadillac-O'Brien, Thompson-Cadillac, Malartic, Siscoe, Sullivan, Greene-Stabell, Lamaque, Sigma et Bussières.

La construction de cette nouvelle route avance graduellement et elle est même en bonne voie. De la mine McWatters à la mine Graham-Bousquet, l'arpentage est fait et le tracé est choisi. De Graham-Bousquet à Thompson-Cadillac et jusqu'à la rivière Heva, la route est tracée et gravelée. De la rivière Heva à l'intersection de la route Amos-Sigma, l'arpentage seul est fait. Le chemin passera tout près du lac Montigny, au nord. De lac Montigny à la mine Sigma, la route suivra le chemin actuel. De la mine Sigma au village de Big Bend, le défrichement seul est fait. Il est tout probable que le chemin de Rouyn sera relié plus tard à la route de Maniwaki et de Mont-Laurier par un raccordement qui se dirigera vers le sud-est dans le canton de Louvicourt.

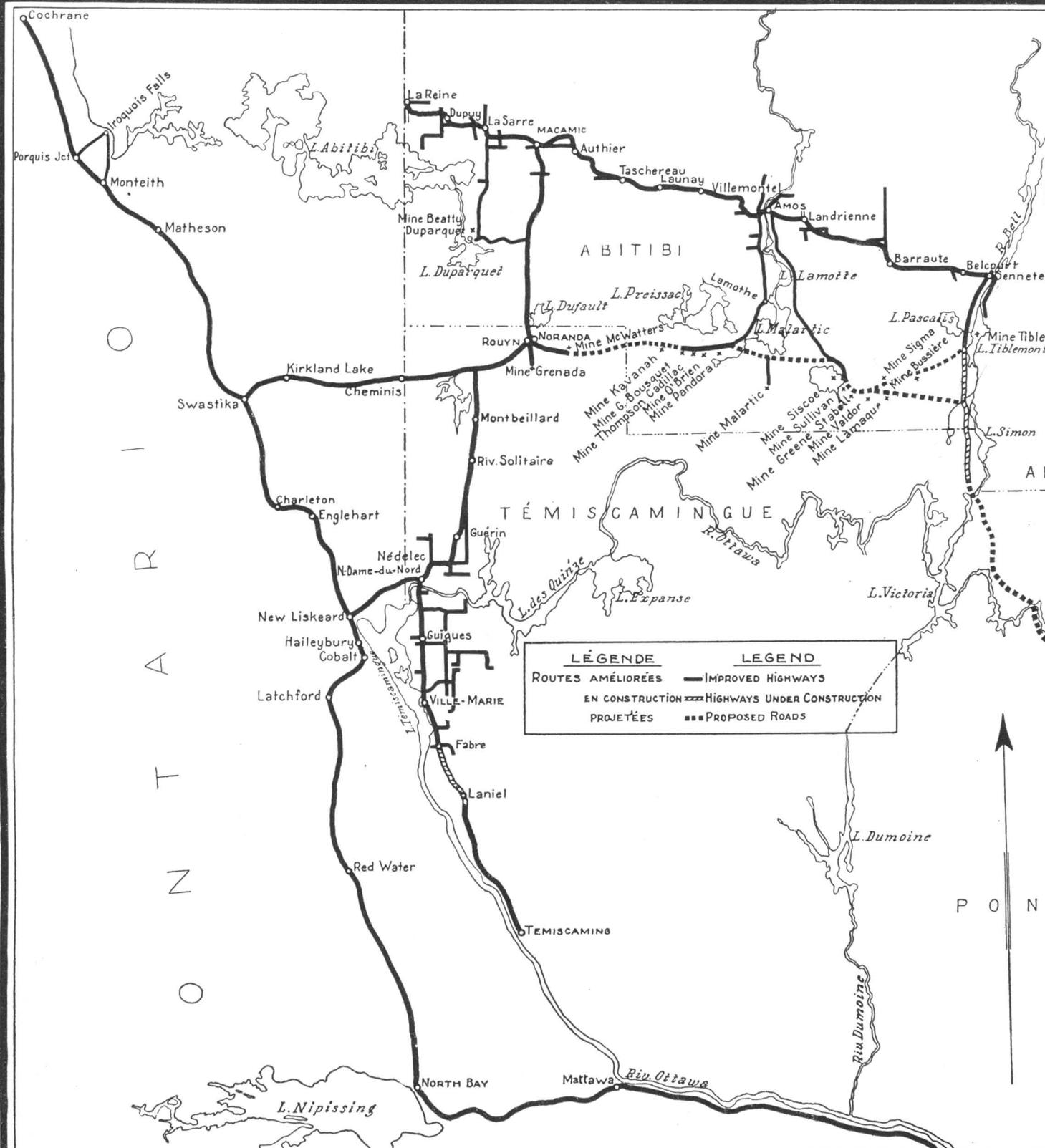
QUÉBEC

Ministère de la Voirie — Roads Department

PARTIE NORD-OUEST DE LA PROVINCE NORTH-WESTERN PART OF THE PROVINCE

Carte montrant le réseau de l'Abitibi et du Témiscamingue, ainsi que la route projetée entre Mont-Laurier, Maniwaki, Senneterre et Rouyn.

Map showing the network of roads in Abitibi and Témiscamingue, and also the proposed highway between Mont-Laurier, Maniwaki, Senneterre and Rouyn.



1934



The road connecting Rouyn with the Grenada Mine, in Rouyn township, was widened in 1934. This road, which is 6 miles in length, is of the same standard as the roads mentioned above. Our Department also constructed this year a road from Rouyn to the McWatters Mine, which is situated east of Rouyn township. This new road, which has a total length of 6 miles, is now graded and ready to receive gravel, but unfavourable weather prevented completion of the highway.

The Amos-O'Brien-Thompson-Cadillac-Graham-Bousquet road, with a total length of about 45 miles, leads towards the south in Figuery, La Motte and Malartic townships, and from there westwards in Cadillac and Bousquet townships. This highway was constructed partly by the Department of Colonization, partly by the Roads Department, and partly by the Provincial Mines Service. It is situated west of lakes Figuery, La Motte and Malartic.

The Amos-La Corne-Sullivan-Siscoe road, with a total length of about 40 miles, leads towards the southeast, and crosses Figuery, La Motte, Varsan and Dubuisson townships, then proceeding east of lakes Figuery, La Motte and Montigny. This road is gravelled as far as La Corne river. From La Corne to the Sullivan Mine, clearing work and removal of tree stumps, as well as bridge-building, have been carried out on a length of 15 miles. Gravel will be laid early in the spring. From Sullivan to the Sigma Mine, representing a length of 4 miles, the road is completed.

The Senneterre-Big Bend road, a length of about 25 miles, leads towards the south, and passes west of lake Tiblemont, to proceed in a south-westerly direction to the village of Big Bend. This road is gravelled on twenty miles of its length, while the other five miles have been cleared. The first fifteen miles form part of the Maniwaki-Mont Laurier-Senneterre highway.

By consulting the map reproduced herewith, it will be noted that the Amos-O'Brien-Thompson-Cadillac, Amos-La Motte-Sullivan-Sigma and Senneterre-Big Bend roads lead from north to south, and are as many connecting roads with the projected Rouyn-Maniwaki-Mont-Laurier highway. We have had a group of surveyors at work since the spring of 1934, studying the possibility of establishing this new highway by the mines that are in operation and which are already linked up with the Senneterre-La Reine highway by the various branches described above. The most important mines are : McWatters, Graham-Bousquet, Kavanagh, Cadillac-O'Brien, Thompson-Cadillac, Malartic, Siscoe, Sullivan, Greene-Stabell, Lamaque, Sigma and Bussières.

Construction of this new road is proceeding gradually, and good progress is reported. From the McWatters Mine to the Graham-Bousquet Mine, surveying work has been completed, and the direction the road will follow has been chosen. From Graham-Bousquet to Thompson-Cadillac and as far as the Heva river, the road has been laid out and gravelled. From Heva river to the intersection of the Amos-Sigma highway, survey work alone has been done. The road will run close to lake Montigny, northwards, while from lake Montigny to the Sigma Mine, the road will follow the existing highway. From the Sigma Mine to the village of Big Bend, clearing work alone has been done. It is very likely that the road from Rouyn will later be linked up with the Maniwaki and Mont Laurier highway by means of a connecting road which will lead towards the south-east, in Louvicourt Township.

ESSAIS ET ANALYSES DES MATERIAUX

Notre laboratoire a analysé au cours de l'année 324 échantillons de divers matériaux ou produits utilisés à la construction et à l'entretien des chemins: sable, gravier, pierre, poussière de pierre, bitume, asphalte, goudron et mélanges bitumineux. Il a fait l'essai de 108 cylindres de béton prélevés au cours de la construction de certaines routes, et il a de plus analysé 233 échantillons d'huiles lubrifiantes.

Il a analysé pour le ministère des travaux publics 101 échantillons de sable, de gravier ou de pierre destinés à la construction des ponts, et il a fait l'essai de 146 cylindres de béton prélevés au cours des travaux.

En plus de l'essai de laboratoire des cylindres et des divers mélanges bitumineux, notre laboratoire contrôle sur place le mélange et le dosage des divers matériaux qui servent à la construction des chemins en béton de ciment et des chemins en béton bitumineux.

Ce contrôle très minutieux permet d'obtenir les résultats les plus satisfaisants sur les divers chantiers. Les revêtements de béton de ciment et ceux de béton bitumineux en particulier sont toujours conformes non seulement aux exigences des devis, mais aux méthodes les plus perfectionnées de construction.

Voici le sommaire des analyses et essais faits du 1er novembre 1933 au 1er novembre 1934:

Matériaux reçus au laboratoire	Nombre d'échantillons
Sables pour béton, pour mélanges bitumineux, etc.....	50
Gravier pour béton, pour entretien et pour gravellage.....	184
Pierres et poussière de pierre.....	40
Bitumes et goudrons.....	30
Cylindres de béton prélevés durant la construction.....	108
Mélanges bitumineux.....	20
Huiles lubrifiantes.....	238
 TOTAL.....	 670

Échantillons analysés ou examinés pour le ministère des travaux publics

Sables, graviers et pierres pour béton.....	101
Cylindres prélevés durant la construction des ponts.....	146
 TOTAL.....	 247

Contrôle par le laboratoire des bétons au ciment portland et des bétons bitumineux fabriqués aux différents chantiers:

TESTS AND ANALYSES OF MATERIALS

A total of 324 samples of various materials or products used in the construction and maintenance of highways were analysed by our laboratory during the course of the year. These samples consisted of sand, gravel, stone, crushed stone, bitumen, asphalt, tar and bituminous mixtures. The laboratory also tested 108 concrete cylinders taken from material being used on the construction of certain roads, and also analysed 238 samples of lubricating oils.

In addition to this, the laboratory analysed, for the Department of Public Works, 101 samples of sand, gravel or stone destined to be employed in bridge construction, as well as testing 146 concrete cylinders taken from material being used in the actual construction.

Besides tests of various bituminous mixtures, samples of which are forwarded to our laboratory, our staff superintends, right on the field, the mixture and proportioning of the various materials used in the construction of cement concrete and bituminous concrete roads.

This painstaking supervision has enabled us to obtain most satisfactory results on the various construction projects. Pavements of cement concrete and those of bituminous cement, in particular, have always conformed, not only to specifications, but also to the most up-to-date methods of construction.

The following is a summary of analyses and tests carried out from November 1, 1933, to November 1, 1934.

Materials received at the laboratory	Number of samples
Sands for concrete, bituminous mixtures, etc.....	50
Gravel, for concrete, maintenance and gravelling.....	184
Stone and crushed stone.....	40
Bitumens and tars.....	30
Concrete cylinders taken during construction works.....	108
Bituminous mixtures.....	20
Lubricating oils.....	238
TOTAL.....	670

Samples analysed or examined for the Department of Public Works.

Sands, gravels and stone for concrete.....	101
Cylinders taken during construction of bridges.....	146
TOTAL.....	247

Supervision by the laboratory of Portland cement concrete and bituminous mixtures at different plants;

1. Béton au ciment portland

Chantier	Nombre d'échantillons
Cap-de-la-Madeleine.....	20
Dorion; passage en-dessous du C. N. R.....	23
Ville La Salle	78
Waterville.....	35
	156

2. Bétons bitumineux

Chantier	Nombre d'échantillons d'agrégats
Jonquière.....	58
St-Louis-de-France.....	88
Joliette.....	131
Sorosto.....	38
South Stukely.....	262
St-Timothée.....	198
TOTAL.....	775

ENTRETIEN D'HIVER

En dépit d'un hiver exceptionnellement long et rigoureux, le déneigement des routes fut un nouveau succès en 1933-34. Cette entreprise est définitivement établie dans la province de Québec. Il est certain que le commerce, les affaires et les relations sociales bénéficient de l'ouverture des plus importants circuits des districts de Montréal, de Québec et de Chicoutimi. Aussi le département a-t-il décidé de déneiger au cours du présent hiver les mêmes routes qu'en 1933-34, plus la route de Montréal-Beauharnois via le pont Honoré Mercier, la route No 1 de Longueuil à Chambly et la route L'Assomption-Joliette via St-Gérard.

Le déneigement est une entreprise difficile et dispendieuse, mais si l'on pouvait convertir en argent tous les avantages qu'en retire le public on trouverait probablement que cette entreprise vaut la peine d'être exécutée. La région de Montréal bénéficie des routes d'hiver non seulement au point de vue du commerce, des affaires et des relations sociales, mais même au point de vue du tourisme. La métropole du Canada, maintenant reliée l'année durant à tous les points des États-Unis ainsi qu'à l'Ontario, attire de nombreux automobilistes étrangers qui ne viendraient probablement pas autrement qu'en automobile.

L'attrait de Montréal pour les amateurs de sports d'hiver s'accroîtra à mesure que l'on saura que la métropole est en tout temps à la portée de l'automobile. Ces avantages sont ceux de Québec, mais à un degré moindre puisqu'en hiver le district est encore isolé du reste de la province. Plus que le tiers de notre population bénéficie des routes d'hiver.



ENTRETIEN D'HIVER

Route No 2c. Côte de la station de l'Ancienne-Lorette; 24 janvier 1934.

WINTER MAINTENANCE

Highway No. 2c. Station hill, parish of L'Ancienne Lorette; January 24, 1934

1. Portland Cement Concrete

Plant	Number of samples
Cap de la Madeleine.....	20
Dorion; tunnel underneath the C. N. R. tracks.....	23
Town of La Salle.....	78
Waterville.....	35
TOTAL.....	156

2. Bituminous concretes

Plant	Number of samples of aggregates
Jonquière.....	58
St. Louis de France.....	88
Joliette.....	131
Sorosto.....	38
South Stukely.....	262
St. Timothée.....	198
TOTAL.....	775

WINTER MAINTENANCE

Despite the fact that the Province experienced an exceptionally long and severe winter, snow removal was again a decided success in 1933-34. This undertaking now is definitely established in the Province, and it is certain that trade and commerce, as well as social relations, benefit from the opening of the most important highways in the Montréal, Québec and Chicoutimi districts. The Department has now decided to maintain, during the present winter, the same circuits as last year, with the addition of the Montréal-Beauharnois highway, via the Honoré-Mercier Bridge, Highway No. 1 from Longueuil to Chambly, and the L'Assomption-Joliette highway, via St. Gérard.

Snow removal is a difficult and costly undertaking but, if all the advantages derived by the public could be converted into terms of dollars and cents, the fact would probably be established that this undertaking is well worthwhile. Insofar as the Montréal region is concerned, it enjoys benefits not only from a business aspect, but also from a tourist viewpoint. Canada's Metropolis being now connected with all points of the United States, as well as with Ontario, during the twelve months of the year, it attracts a large number of visiting motorists who would probably not make the journey if automobile traffic was not feasible.

The attractions and advantages that Montréal holds for winter sports enthusiasts will increase considerably as people find out that the city is accessible to motor traffic at all times. Quebec enjoys the same advantages, but to a lesser degree, since this district is more or less isolated from the rest of the Province during winter months. More than one-third of the Province's population benefits as a result of winter roads.

Les avantages des chemins déneigés sont donc nombreux, mais, comme on l'a dit plus haut, l'entreprise est difficile et dispendieuse, surtout pour le département de la voirie, qui exécute l'ouvrage et qui en paye la plus forte proportion.

L'hiver de 1933-34, tout anormal qu'il fût, a démontré qu'il n'était pas équitable de faire payer au département de la voirie une si grande proportion du coût du déneigement. Dans le passé, les municipalités étaient tenues de contribuer au taux de \$100 du mille. Cette contribution a été portée à \$125 par mille pour le présent hiver. C'est souvent beaucoup moins que ce que coûte l'entretien d'un chemin pour les voitures à traction animale, surtout dans les centres populeux. Le département déneige certaines routes dont l'entretien pour traîneaux et carrioles coûtait autrefois \$300, \$400 par mille et même davantage. Les municipalités ont été débarrassées de tout travail et elles ont effectué une économie très appréciable. Malgré cela, dans bien des cas, les municipalités hésitent avant de promettre leur contribution. Les pourparlers nous causent presque autant de difficulté que le déneigement. Ordinairement, l'autorisation de déneiger et la promesse de contribution nous arrivent aux premières tempêtes de neige, lorsqu'il faut prendre une décision d'urgence.

Notre outillage de déneigement a démontré sa résistance l'hiver dernier. Toutes les machines ont été utilisées continuellement et à leur pleine capacité pendant quatre mois consécutifs. Nos statistiques démontrent que l'outillage a travaillé deux fois plus en 1933-34 qu'en 1932-33, ce qui signifie pour les machines une fatigue beaucoup plus considérable parce que le temps des réparations a dû être réduit à son stricte minimum. Les clôtures à neige ont montré de nouveau qu'elles possédaient une grande efficacité et qu'elles contribuent presque au même titre que les machines au bon entretien d'un chemin d'hiver.

Il faut mentionner une fois de plus les bons services rendus par les machines du département pour débarasser les routes des premières bordées de neige et pour ouvrir à la circulation des automobiles, au printemps, certaines routes qui sans elles demeureraient impraticables pour plusieurs jours et même plusieurs semaines.

Voici la liste des routes déneigées au cours de l'hiver de 1933-34:

District de Montréal

Route du tour de l'île de Montréal et différents chemins du comté de Jacques-Cartier.....	96.406 milles
Route Montréal-St-Jérôme.....	31.584 "
Route Montréal-Terrebonne.....	9.926 "
Boulevard du Curé Labelle et route du pont David.....	6.578 "
Route Montréal-St-Eustache et différents chemins du comté de Laval.....	34.941 "
Route Montréal-Toronto.....	31.489 "
Route Coteau-du-Lac-St-Clet.....	3.830 "
Route L'Assomption-L'Épiphanie.....	16.440 "
Route No 14 (Boulevard Alexandre-Taschereau-Laprairie-St-Jean-Rouse's Point).....	45.000 "
 TOTAL.....	276.194 milles

Thus snow removal offers numerous advantages but, as stated above, the undertaking is both difficult and costly, especially for the Roads Department, which not only carries out the work, but also pays the largest share of the cost.

The winter of 1933-34, abnormal as it was, clearly showed that it was unfair to make the Roads Department pay such a large percentage of the cost of snow removal. In former years, municipalities were called on to contribute at the rate of \$100.00 per mile. This contribution has been increased to \$125.00 per mile for the present winter, a figure which is, more often than not, below the cost of maintaining a road for horse-drawn vehicles, especially in populous centres. The Department is now removing snow from some roads where the cost of maintenance for sleds and sleighs formerly was \$300.00, \$400.00 per mile and even more. Municipalities have been relieved of all work in connection with this, and have consequently effected substantial savings. Despite this, municipalities have hesitated, in a number of cases, before promising their contribution. Preliminary procedures, before actual maintenance takes place, cause us nearly as much difficulty as snow removal. Ordinarily, authorizations for snow removal and a promise to contribute towards its cost reach us when the first blizzards of the season have made their appearance, and emergency decisions are necessary.

Our snow removal equipment demonstrated its value last winter. All machines were continually in use, and were working to capacity, for four consecutive months. Our statistics show that the equipment carried out twice as much work in 1933-34 as in 1932-33, which means that there was considerably more wear and tear, the time necessary for effecting repairs being reduced to the lowest possible. Snow-fences were one more found to be most efficacious, and contributed in almost as large a proportion as did the machines towards good maintenance of winter roads.

The excellent services rendered by the Department's machines in clearing the roads after early falls of snow in autumn, and of opening them to automobile traffic in the spring, must not be overlooked, as had it not been for the preciously valuable work accomplished by these machines, certain roads would have remained blocked for several days, or even several weeks longer.

The following is a list of roads kept clear of snow during the winter of 1933-34:

District of Montréal

Around the Island of Montréal and certain roads in Jacques Cartier county.....	96.406 miles
Montréal-St. Jérôme.....	31.584 "
Montréal-Terrebonne.....	9.926 "
Curé Labelle Boulevard and David Bridge road.....	6.578 "
Montréal-St. Eustache, and different roads in Laval county.....	34.941 "
Montréal-Toronto.....	31.489 "
Coteau du Lac-St. Clet.....	3.830 "
L'Assomption-L'Épiphanie.....	16.440 "
Highway No. 14 (Alexandre Taschereau Boulevard-Laprairie-St. Jean-Rouše's Point)	45.000 "
TOTAL.....	276.194 miles

District de Québec

Route Québec-Loretteville via Charlesbourg.....	14,170	milles
Route Charlesbourg-Lac St-Charles.....	7,680	"
Route Québec-L'Ancienne-Lorette-St-Augustin.....	19,630	"
Route Québec-Cap Rouge via Sillery.....	17,650	"
Route Québec-Ste-Foy.....	2,500	"
Routes Québec-Ste-Anne-de-Beaupré et Giffard-Montmorency.....	25,120	"
Route pont de Québec-Lévis.....	7,440	"
Route St-Romuald-Breakeyville.....	10,670	"
Différents chemins d'importance locale.....	1,340	"
TOTAL.....	106,200	"

District de Chicoutimi

Route Chicoutimi-Jonquière.....	11.50	milles
Route Chicoutimi-Bagotville (partie).....	4.00	"
TOTAL.....	15.50	milles

Progrès du déneigement depuis 1928-29

Voici un tableau indiquant le progrès du déneigement depuis six ans:

	District de Montréal	District de Québec	District de Chitoutimi	Total
Hiver 1928-29.....	61 milles	24 milles	.....	85 milles
" 1929-30.....	135 "	44 "	10 "	189
" 1930-31.....	305 "	78 "	10 "	393
" 1931-32.....	266 "	85 "	10 "	361
" 1932-33.....	305 "	100 "	12 "	417
" 1933-34.....	276 "	106 "	15 "	397

LA CONVENTION DES INGÉNIEURS

Le département a réuni ses ingénieurs les 27 et 28 février ainsi que le 1er mars 1934 pour tenir à Québec leur convention annuelle. Ces conventions ont pour but d'étudier les rapports de l'année écoulée ainsi que d'examiner et d'étudier les programmes d'entretien, de construction et de réfection pour la saison suivante. Au cours de ces conventions les ingénieurs étudient également les méthodes les plus efficaces et les plus économiques d'entretenir ou de construire les chemins. Tous les sujets d'ordre technique et administratif sont examinés au cours de ces assises, lesquelles ont pour résultat plus d'uniformité, plus de cohésion et plus de collaboration.

Comme on le verra par la courte énumération qui suit, les sujets à l'étude couvrent à peu près tous les domaines de la voirie. Voici quelques-uns des sujets à l'agenda: statistiques du coût d'entretien en 1933; étude du programme d'entretien de 1934; manière de préparer les estimations budgétaires; importance de l'éco-

District of Québec

Québec-Loretteville, via Charlesbourg.....	14.170 miles
Charlesbourg-Lake St. Charles.....	7.680 "
Québec-L'Ancienne Lorette-St. Augustin.....	19.630 "
Québec-Cap Rouge, via Sillery.....	17.650 "
Québec-Ste. Foy.....	2.500 "
Québec-Ste. Anne de Beaupré and Giffard-Montmorency.....	25.120 "
Québec Bridge-Lévis.....	7.440 "
St. Romuald-Breakawayville.....	10.670 "
Various roads of local importance.....	1.340 "
TOTAL.....	106.200 miles

District of Chicoutimi

Chicoutimi-Jonquière.....	11.50 miles
Chicoutimi-Bagotville(part).....	4.00 "
TOTAL.....	15.50 "

Progress of Winter Maintenance since 1928-29

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

	District of Montréal	District of Québec	District of Chicoutimi	Total
Winter 1928-29.....	61 miles	24 miles	.....	85 miles
" 1929-30.....	135 "	44 "	10 "	189 "
" 1930-31.....	305 "	78 "	10 "	393 "
" 1931-32.....	266 "	85 "	10 "	361 "
" 1932-33.....	305 "	100 "	12 "	417 "
" 1933-34.....	276 "	106 "	15 "	397 "

THE CONVENTION OF ENGINEERS

The Department brought together its engineers on February 27 and 28, and March 1, 1934, for their annual convention. These conventions are held for the purpose of studying reports for the year that has just ended, and also of studying and examining maintenance, construction and reconstruction programmes for the following season. The engineers also study, during the course of these conventions, the most efficacious and economical methods of constructing or maintaining highways. All subjects of technical or administrative interest are studied and discussed during these conventions, which bring about, as a result, greater uniformity from one division to another, more cohesion and more collaboration among the various branches of the Department.

A well-filled agenda was studied during the three days the engineers were in convention last spring, and, as will be noted from the brief summary below, the subjects studied covered practically the entire domain of highways. The following are a few of the subjects which were on the agenda: statistics as to maintenance costs in 1933; study of the 1934 maintenance programme; methods

nomie; nécessité d'un entretien suffisant; étude du rendement des outillages affectés à l'entretien; améliorations du mode de grattage; remède à apporter aux ventres de bœuf; traitements de surface et suppression de la poussière; modes de confection des tapis bitumineux; méthode d'entretien des macadams et des bétons bitumineux; étude des diverses méthodes de transport du gravier et de la pierre; confection des tapis sur les chemins de gravier; étude des matériaux les plus propres à l'entretien; méthodes à appliquer à l'entretien des chemins municipaux; contrôle, direction et surveillance des cantonniers; étude des méthodes d'arpentage; préparation des entreprises de réfection; réfection des ponceaux en béton, en fer ou en bois, des murs, des garde-fous, etc., étude des revêtements bitumineux à bon marché; étude des tracés, profils et devers dans les courbes; méthode d'opération des garages et des ateliers de réparation; soins à donner aux automobiles, camions et machines; économie dans les frais d'opération; manière d'obtenir le rendement maximum des outillages; méthode d'exploiter un outillage d'asphalte; entretien des signaux; précautions à prendre pour contrôler la circulation des véhicules lourds au printemps; étude des questions légales qui se rapportent à l'entretien et à la construction des routes, et spécialement aux acquisitions de terrains; étude de l'entretien des chemins d'hiver; étude des questions d'embellissement; etc. Tous ces sujets sont repassés soigneusement et au long. Chaque ingénieur est chargé d'étudier un sujet particulier et de le traiter devant ses chefs et ses confrères. Chacun bénéficie de l'expérience des autres. Chaque ingénieur s'en retourne dans sa division avec un bagage renouvelé de connaissance, et des instructions précises pour la saison suivante.

LE CONGRÈS DES BONNES ROUTES

Le congrès annuel de l'Association des Bonnes Routes du Canada a eu lieu au Manoir Richelieu, à La Malbaie, les 11, 12 et 13^e septembre dernier. Ce congrès, comme les précédents, a attiré des délégués de tous les points du Canada, et même de certains états américains. Ces délégués étaient au nombre de 250. Le congrès de 1934 était le 21^e de l'Association. Le premier congrès eut lieu à Montréal au mois de mai 1914. Sur vingt-et-un congrès, sept ont eu lieu dans la province de Québec, dont deux à Montréal (1914 et 1916), trois à Québec (1919, 1925 et 1930) un à La Malbaie (1934) et un au Seigniory Club, à Montebello, en 1931.

Les congrès de l'Association des Bonnes Routes étudient les problèmes généraux de la construction, de l'amélioration et de l'entretien des chemins, les questions de finance, la sécurité routière et le tourisme. Le département prend toujours une part active à ces congrès et y délègue ses principaux officiers.

Le Ministre de la voirie de la province de Québec était président de l'Association pour l'année 1933-34 et, en cette qualité, il a dirigé les délibérations de La Malbaie. Voici quelques-uns des sujets traités par les représentants de la province de Québec: "La situation de la voirie dans la province de Québec", traité par le ministre; "Les tendances futures de la finance des routes", traité par le sous-ministre; "L'exploitation de nos sites pittoresques et historiques", traité par le sous-ministre suppléant; "Les fondations et leur protection contre la gelée", traité par l'ingénieur en chef; "La construction des routes en béton de ciment", traité par l'assistant ingénieur en chef; "La confection des revêtements bitumineux à bon marché", traité par l'ingénieur principal du district No 1; "L'entretien des chemins de gravier et



ROUTE 17—MONTRÉAL—OTTAWA
Paroisse de Vaudreuil

Passage en-dessous des voies du C.N.R. Le pavage a
été posé peu après la prise de cette photographie.

Viaduct under the C.N.R. tracks. The pavement was
laid after the above photo was taken.

of preparing budgetary estimates; the importance of economy; necessity of sufficient maintenance; study of the work performed by the machinery affected to maintenance; improvements to scraping methods; possible remedies so as to prevent frost boils; treatment of surfaces and elimination of dust; methods of making bituminous carpets; maintenance methods on macadam and bituminous concrete pavements; study of various methods of hauling stone and gravel; laying of bituminous carpets on gravel roads; study of materials most suited to maintenance; methods to be applied to the maintenance of municipal roads; control, supervision and direction of patrolmen; study of surveying methods; preparation of reconstruction projects; reconstruction of culverts, in concrete, iron or wood, of walls, guard-rails, etc.; study of low cost bituminous pavements; study of road locations, profiles and banks on curves; operating methods in garages and repair shops; care to be given to automobiles, trucks and road machinery; economy in operating costs; the best way to obtain maximum results from equipment; how to operate an asphalt plant; maintenance of road signs; study of precautions to be observed in order to control circulation of heavy vehicles in the spring; study of legal questions concerning maintenance and construction of roads, especially as regards the acquisition of land; study of winter maintenance; study of road embellishment, etc. Each and every question is studied from all aspects at these conventions, and is lengthily discussed. Each engineer is charged with the study of a particular subject, and discusses it with his chiefs and fellow-workers, and consequently each one benefits from the other's experience. Each engineer returns to his division, laden with new knowledge and information, as well as with precise instructions for the following season.

THE GOOD ROADS CONVENTION

The annual convention of the Canadian Good Roads Association took place in the Manoir Richelieu, at La Malbaie, on September 11, 12 and 13 last. This convention, as did preceding ones, attracted delegates from all points in Canada, as well as from certain American States. There were 250 delegates in all at the convention, which was the 21st. in the Association's history, the first convention being held in Montréal in March, 1914. Out of twenty-one yearly meetings, seven have been held in the Province of Québec, there having been two in Montréal (1914 and 1916), three in Québec (1919, 1925, and 1930), one at La Malbaie (1934) and one at the Seigniory Club, at Montebello, in 1931.

Problems general to construction, improvement and maintenance of roads, questions of finance, road safety and the tourist trade are studied and discussed by delegates to the Canadian Good Roads Association conventions. The Department takes an active part at these conventions, and always delegates its principal officers to attend.

The Minister of Roads of the Province of Québec was president of the Association for the year 1933-34 and, in this capacity, directed activities of the convention at La Malbaie. The following are a few of the subjects presented by the Province of Québec delegates; "The roads situation in the Province of Québec", presented by the Minister; "Future trends in roads financing", discussed by the Deputy Minister; "How to sell our scenic and historic charms", presented by the Assistant Deputy Minister; "Foundations and their protection against frost", presented by the Chief Engineer; "Construction of cement concrete highways", by the Assistant Chief Engineer; "The making of low cost bituminous pavements", discussed by the Chief Engineer of District No. 1; "Maintenance of gravel roads

les traitements de surface", traité par l'ingénieur principal du district No 3; "Le déneigement des routes", traité par l'ingénieur de la division de Montréal.

SIGNALISATION

Le département de la voirie s'occupe de signalisation depuis 1920. Il a commencé par installer les signaux de direction et de sanger sur les grandes routes, formant une longueur totale de près de 6,000 milles.

L'année prochaine la signalisation de toutes les grandes routes sera terminée.

Le département a commencé en 1933 l'installation des signaux sur les routes de deuxième classe. Cette installation est très avancée. Elle sera probablement terminée en 1935. La longueur totale des routes de deuxième classe entretenues par le département est d'environ 5,700 milles. Il y a actuellement sur les routes de la province au-delà de 60,000 signaux de toute nature.

Le département de la voirie a installé l'an dernier des signaux symboliques sur une longueur de 200 milles de grandes routes et sur un parcours de 900 milles sur les routes secondaires.

Les opérations annuelles de signalisation commencent au mois d'avril et se terminent au mois de décembre.

Signaux de carrefours

Notre département a apporté une importante amélioration aux signaux de carrefours. Ces signaux sont posés au croisement de deux grandes routes ainsi qu'au croisement d'une route secondaire et d'une grande route. Dans ce dernier cas le signal comporte les mots "ARRÊT-STOP". D'après la loi, les automobilistes doivent arrêter avant de s'engager sur la grande route. Cette dernière a priorité de passage sur les routes secondaires.

Les signaux de carrefours ne portaient anciennement comme symbole que l'inscription de flèches orientées à gauche, à droite ou en avant, suivant la direction des routes qui se croisent. Le nouveau modèle comporte, en plus de ces flèches, le numéro de chacune des routes indiquées sur le signal.

Chaque flèche est donc accompagnée du numéro de la route.

Par ce système de numérotage le conducteur d'une auto n'a pas à se servir de sa carte ni à demander de renseignements.

Ces nouveaux signaux sont devenus d'une très grande utilité pour les usagers de la route. L'on a commencé cette année l'installation de ce nouveau genre d'indicateurs; il en a été posés aux carrefours de la plupart des grandes routes et des routes secondaires; le département en complètera l'installation l'année prochaine.

Signaux de passage à niveau

L'ancien signal était de forme triangulaire et portait le dessin d'une locomo-

and surface treatments", presented by the Chief Engineer of District No. 3; "Snow Removal", presented by the divisional engineer for the Montreal district.

G.N. ROAD SIGNS

The Roads Department has installed and maintained road signs since 1920. Danger and direction signs were put up first on main highways, forming a total distance of about 6,000 miles.

Next year, the installation of signs will be completed on all the main highways.

The Department took up in 1933 the installation of signs on second class roads. This work is well advanced at present and will be completed in 1935. The total length of second class roads maintained by the Department is about 5,000 miles. There are at present along the highways and roads in our Province in excess of 60,000 signs of all descriptions. The following table details the work of 1934. See the "Review" in the 1933 Report for general information on road signs.

The Roads Department installed last year symbolic signs on 200 miles of main highways and on 900 miles of secondary roads, or a total of about 1,100 miles.

The installation and maintenance of road signs usually begins in April and lasts until December.

Cross-Roads Signs

Our Department effected a considerable improvement to cross-roads signs. These signs are now installed at places where two main roads cross each other, and also where a main road crosses a secondary highway. In the latter case, the sign has the words "STOP-ARRET" on it. According to law, motorists are supposed to stop before venturing on to a main road. This latter enjoys priority over secondary routes.

Cross-roads signs no longer merely carry direction arrows, pointing to the left, right, or front, according to the direction of the road. The new model has, in addition to these arrows, the number of each highway indicated on the sign.

By this numbering system the driver of an automobile no longer has to consult his road-map or ask information of any kind.

These new signs have become greatly useful for the convenience of the traveling public. Installation of this new kind of indicator was started this year; most of the cross-roads on main highways and secondary roads have now been equipped with them; the Department will complete their installation next year.

Level Crossing Signs

The old sign was triangular in form and had the outline of a locomotive

tive. Comme ce type de signal manquait de visibilité et de clarté, plusieurs modèles ont été expérimentés il y a quelques années, et, parmi ceux-là, le département en a choisi un qui possède toutes les caractéristiques d'un signal efficace. Il est surtout très visible à distance, le jour et la nuit. Ce nouveau signal est de forme rectangulaire, plus haut que large, sur lequel sont inscrits les mots "ARRÊT-STOP" et, en son milieu, une croix de St-André sur laquelle sont fixés des bras réflecteurs disposés suivant la forme de la croix. Ces "bras" apparaissent lumineux la nuit et en temps de brume, lorsque des phares des automobiles viennent projeter leur lumière sur les réflecteurs.

Le département a installé cette année des signaux de ce genre à 300 passages à niveau.

Entretien

Le problème de l'entretien des signaux devient de plus en plus complexe et onéreux vu le nombre de plus en plus considérable des signaux et indicateurs de toutes sortes qui sont déjà posés et qui le seront à l'avenir. Le réseau routier augmente chaque année. Le développement de l'industrie et du commerce dans les centres éloignés exigent simultanément l'aménagement de nouvelles routes sur de grandes distances. Le nombre des signaux augmente donc proportionnellement. L'on comprendra l'importance de l'entretien par l'examen des causes de destruction ou de détérioration. Voici quelquesunes de ces causes: la pluie, la chaleur du soleil, le vent, la nature particulière du sol, le gel, le dégel. Il y a aussi à considérer la dégradation volontaire des signaux par un grand nombre de personnes qui ne portent apparemment aucun respect à la propriété publique.

on it. As this type of signal lacked visibility and clearness, experiments were carried out with a number of models during the past few years and, from among them all, one was chosen which possesses all characteristics of an efficacious signal. It is visible from some distance, both day and night. This new sign is rectangular in shape, slightly longer than it is wide, and has the words "STOP-ARRET" inscribed on it, with a St. Andrew's Cross in the centre, on which are affixed reflecting arms, following the form of the cross. These "arms" appear luminous at night and during foggy weather, when automobile headlights shine on the reflectors.

Signs of this nature have been installed by the Department at 300 level crossings this year.

Maintenance

The problem of maintenance of traffic signs is becoming more and more complex and onerous, in view of the constantly increasing number of signs and indicators of all kinds that have already been installed and are to be installed in the near future. The highway system is increasing each year. Development of trade and commerce in distant centres simultaneously calls for opening up of new roads, for considerable distances. Thus the number of traffic signs increases in proportion. The importance of maintenance will easily be understood by examination of the causes of destruction or deterioration. The following are a few of the causes: rain, rays of the sun; wind, the particular nature of the soil, frost and thaw. In addition wilful destruction by a number of people who apparently care nothing for public property must also be considered.

CHAPITRE II

RÉSUMÉ DES TRAVAUX DE L'ANNÉE

Etat au 1er décembre 1934

ENTRETIEN AUX FRAIS DU GOUVERNEMENT

Routes provinciales et régionales.....	5,615.19 milles
Chemins municipaux.....	9,829.13 milles
LONGUEUR TOTALE.....	15,444.32 milles

REVÊTEMENTS PERMANENTS (revêtements terminés)—En milles

	Grandes routes	Chemins municipaux	Longueur totale
Béton bitumineux.....	45.02	5.80	50.82
Macadam bitumineux.....	10.05	....	10.05
Macadam	2.75	1.58	4.33
LONGUEUR TOTALE.....	57.82	7.38	65.20

TRAVAUX PRÉPARATOIRES AUX REVÊTEMENTS PERMANENTS.— 27.34 milles

CONSTRUCTION—Longueurs terminées, en milles.

	Grandes routes	Chemins municipaux	Longueur totale
Gravier.....	66.92	508.55	575.47
Macadam à l'eau.....	....	1.40	1.40
Sable-et-glaise.....	....	5.14	5.14
Béton de ciment.....	2.69	....	2.69
LONGUEUR TOTALE.....	69.61	515.09	584.70

CHEMINS RESTANT EN CONSTRUCTION, au 1er décembre—

Grandes routes.....	101.67 milles
Chemins municipaux.....	293.87 milles
LONGUEUR TOTALE.....	395.54 milles

PONTS ET PONCEAUX reconstruits ou réparés en 1934 par le ministère de la voirie.....

127



ROUTE 11—MONTRÉAL—MONT-LAURIER

Section Ste-Thérèse—St-Jérôme



ROUTE 11—MONT-LAURIER—HULL

Chelsea

CHAPTER II

SUMMARY OF THE WORK OF 1934

Statement to December 1, 1934

MAINTENANCE AT THE GOVERNMENT'S EXPENSE

Provincial and regional highways.....	5,615.19 miles
Municipal roads.....	9,829.13 miles
TOTAL LENGTH.....	15,444.32 miles

PERMANENT PAVEMENTS (pavements completed)—In miles

	Main Highways	Municipal roads	Total length
Bituminous concrete.....	45.02	5.80	50.82
Bituminous macadam.....	10.05	....	10.05
Macadam.....	2.75	1.58	4.33
TOTAL LENGTH.....	57.82	7.38	65.20

WORKS PRELIMINARY TO THE CONSTRUCTION OF PERMANENT PAVEMENTS—27.34 miles

CONSTRUCTION—Lengths completed, in miles

	Main highways	Municipal roads	Total length
Gravel.....	66.92	508.55	575.47
Water bound macadam.....	....	1.40	1.40
Sand-Clay.....	....	5.14	5.14
Cement concrete.....	2.69	....	2.69
TOTAL LENGTH.....	69.61	515.09	584.70

ROADS UNDER CONSTRUCTION ON DECEMBER 1

Main highways.....	101.67 miles
Municipal roads.....	293.87 miles
TOTAL LENGTH.....	395.54 miles

BRIDGES AND CULVERTS REBUILT or REPAIRED in 1934 by the Roads Department.....

127

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..... 140

LONGUEUR GLOBALE DE CES AMÉLIORATIONS.... 47.32 milles

CHEMINS OUVERTS ET ENTRETIENUS POUR LA CIRCULATION DES AUTOMOBILES—HIVER DE 1933-34.

District de Montréal.....	276	milles
District de Québec.....	106	milles
District de Chicoutimi.....	15	milles

LONGUEUR TOTALE.....	<u>397</u>	milles
----------------------	------------	--------

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.....	140
TOTAL MILEAGE COVERED BY THESE IMPROVEMENTS	47.32 miles
ROADS OPENED AND MAINTAINED FOR AUTOMOBILE TRAFFIC DURING THE WINTER OF 1933-34	
District of Montreal.....	276 miles
District of Quebec.....	106 miles
District of Chicoutimi.....	15 miles
TOTAL LENGTH.....	<u>397 miles</u>

CHAPITRE III

LONGUEUR TOTALE DES CHEMINS RURAUX AMÉLIORÉS DE FAÇON PERMANENTE

CHAPTER III

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 1934

Statement to December 1, 1934

Sable-et-glaise—Sand-clay.....	172.26	milles
Gravier—Gravel.....	14,393.61	"
Macadam.....	1,395.89	"
Macadam bitumineux—Bituminous macadam.....	185.55	"
Béton de ciment—Cement concrete.....	141.88	"
Béton bitumineux—Bituminous concrete.....	636.80	"
Longueur totale—Total length.....	16,925.99	milles

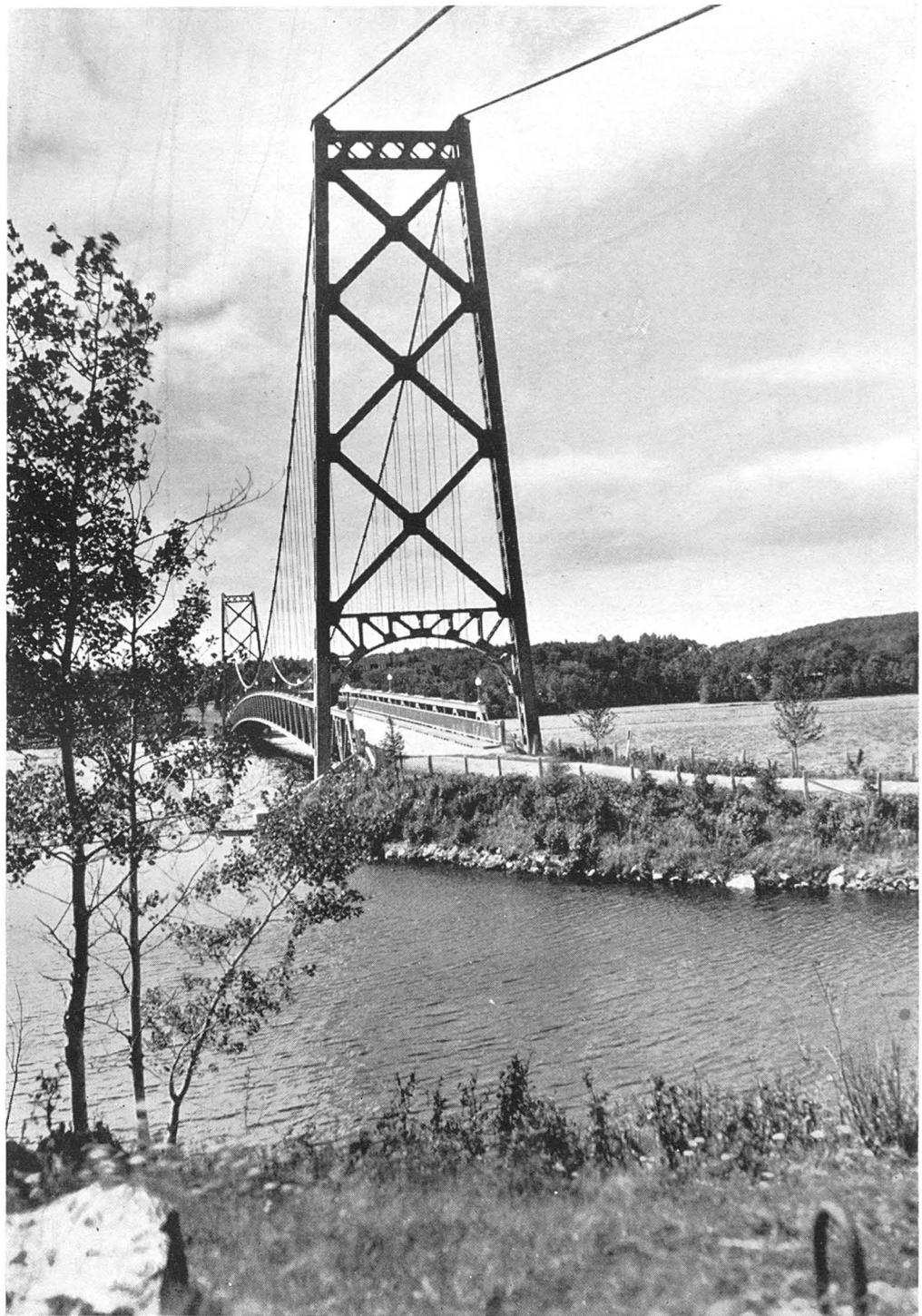
Longueur des chemins de terre améliorés 18,222 {milles
miles

N.B. L'état donné ci-dessus tient compte des pavages changés en 1934. 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 revisé lors du prochain inventaire général des chemins au 31 janvier 1935.

N.B. The above statement takes into consideration the surfaces changed to higher types of pavements during 1934. 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, 1935.



ROUTE 19—TROIS-RIVIÈRES—LA TUQUE

Vue du pont suspendu sur la rivière St-Maurice, entre
Grand'Mère et St-Georges.

View of suspended bridge over the St. Maurice River,
between Grand'Mère and St. Georges.

CHAPITRE IV

RÉSEAU DES GRANDES ROUTES

Etat au 1er décembre 1934

CHAPTER IV

SYSTEM OF MAIN HIGHWAYS

Statement to December 1, 1934

NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueurs en milles—Lengths in miles			
	Total	Terminées Completed	En construc- tion Under con- struction	Non amé- liorées Unim- proved
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	.....	.....
2C. Québec-Les Saules-L'Ancien- ne-Lorette.....	5.43	5.43	.....	.....
3. Lévis-St-Lambert-Dundee (à Fort Covington, N.Y.).....	257.91	257.91	.....	.....
4. Montréal-Trout River (à Malone N. Y.).....	53.28	53.28	.....	.....
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	.....	.....

NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueurs en milles—Lengths in miles			
	Total	Com- pleted	En cons- truction Under con- struction	Non amé- liorées Unim- proved
12. Rougemont-St-Hyacinthe-St-Denis.....	30.67	30.67	.....	.....
13. Trois-Rivières-Drummondville-Acton Vale-Granby-Cowansville-Abercorn (à Richford, vt.)	87.18	85.63	.....	1.55
14. Montréal-St-Jean-Cantic (à Rouse's Point, N. Y.).....	51.01	51.01	.....	.....
15. Québec-Tadoussac-Portneuf.....	189.41	140.58	48.83	.....
15A. Baie St-Paul-La Malbaie via St-Hilarion.....	24.28	24.28	.....	.....
16. St-Siméon-Grande-Baie-Chicoutimi-St-Bruno.....	126.14	126.14	.....	.....
17. Montréal-Pointe-Fortune (à Ottawa, Ont.).....	25.64	25.64	.....	.....
18. Montréal-Terrebonne-St-Donat.....	77.02	77.02	.....	.....
19. Trois-Rivières-Grand'Mère-La Tuque.....	110.42	110.42	.....	.....
19A. Ste-Anne-de-la-Pérade-St-Tite.....	39.86	39.86	.....	.....
19B. Grand'Mère-St-Tite.....	8.70	8.70	.....	.....
20. Victoriaville-Drummondville-St-Hyacinthe-Montréal.....	100.91	100.91	.....	.....
21. Sorel-Iberville-St-Jean.....	52.94	52.94	.....	.....
22. Yamaska-Drummondville-Sherbrooke-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-Mégantic.....	135.68	131.47	0.94	3.27
25. St-Vallier-St-Camille.....	45.06	45.06	.....	.....
25A. Beaumont-St-Philémon.....	38.44	38.44	.....	.....
26. 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 Beauceville.....	92.55	92.55	.....	.....
29. Lachute-Charlemagne, via Oka.....	61.47	61.47	.....	.....
30. Lachute-Ste-Agathe-des-Monts-St-Donat.....	59.43	56.81	.....	2.62
31. Lachute-St-Jovite-St-Rémi-Montebello.....	49.35	49.35	.....	.....
32. St-Hyacinthe-Richmond.....	48.00	48.00	.....	.....
33. L'Assomption-Rawdon-Ste-Julienne.....	31.25	31.25	.....	.....
34. Trois-Rivières-Woburn.....	123.01	123.01	.....	.....

NOM DE LA ROUTE NAME OF THE HIGHWAY	Longueurs en milles—Lengths in miles			
	Total	Terminées Completed	En construction Under construction	Non améliorées Unimproved
35. Masson-Buckingham-Mont-Laurier-Ste-Anne-du-Lac.....	124.51	97.98	10.08	16.45
36. Beauharnois-St-Jean.....	48.59	48.59	.....	.....
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	.....	.....
40A. Iberville-Farnham.....	8.80	8.80	.....	.....
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-Emélie-de-l'Energie.....	45.48	45.48	.....	.....
49. Black Lake-St-Pierre-les Bequets.....	62.71	58.15	.....	4.56
50. Magog-Coaticook.....	24.28	24.28	.....	.....
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	.....	.....
54. Québec-Lac St-Jean via le Parc des Laurentides.....	140.00	120.00	20.00	.....
55. Tour du lac St-Jean.....	149.31	149.31	.....	.....
56. Baie-St-Paul-St-Urbain-Grande-Baie.....	80.00	25.00	55.00	.....
57. Montebello-St-Jovite.....	47.64	46.60	.....	1.04
Total.....	5,924.31	5,721.85	136.86	65.60

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

Le tourisme a fait un progrès dans notre province en 1934. Dans certains cas, ce progrès fut même inattendu. La situation économique générale s'est sans doute améliorée légèrement, mais le relèvement de l'industrie du tourisme a dépassé l'amélioration que l'on a pu noter dans d'autres domaines.

Au nombre des facteurs qui ont contribué au succès de la saison touristique de 1934, on discerne facilement la publicité faite par le département de la voirie et l'Office Provincial du Tourisme. Cette publicité, que l'on décrira succinctement au cours de la présente revue, possède une qualité essentielle en pareille matière, c'est-à-dire la persistance. La province de Québec n'a cessé d'annoncer, même au cours des pires années de la crise. Elle a pu de la sorte maintenir son commerce touristique à un niveau très satisfaisant, tout considéré, et elle est maintenant prête à bénéficier du renouveau économique.

L'amélioration des hôtelleries de campagne et les initiatives prises par le Conseil du Tourisme et les syndicats d'initiatives ont également exercé une influence considérable sur le développement du tourisme,

A ces causes de progrès il faut ajouter les commémorations historiques qui ont marqué l'année 1934. Le succès de ces commémorations démontre l'importance de l'initiative locale et régionale, sans laquelle les résultats de la publicité seront toujours incomplets.

Il serait exagéré d'affirmer que notre commerce touristique a fait preuve d'une égale vigueur dans toutes les régions. D'une façon générale, les commémorations historiques ont drainé vers le centre et l'est de la province une partie considérable de ce commerce. La chose est normale et elle se reproduira au bénéfice d'autres régions, suivant le lieu, la nature et l'importance des événements touristiques qui suivront.

Dans son ensemble, notre tourisme s'est donc amélioré en 1934, et cela en dépit de facteurs contraires que nous énumérons succinctement.

Au nombre de ces facteurs, la dépression économique vient en premier lieu. La "crise" est loin d'être terminée, bien que l'on ait constaté une légère amélioration en 1934. Il est certain que malgré l'attrait de la province et l'habitude des voyages—devenue une seconde nature chez tout automobiliste—, le manque d'argent empêche les uns de voyager et les autres de dépenser aussi libéralement qu'autrefois. L'abolition de la prohibition américaine n'a pas eu la gravité que l'on craignait en certains milieux, mais, à cause de cette abolition, l'activité fut certainement moindre à certains postes de frontière.

Le tourisme de très courte durée, ou, plus exactement, le va et vient intense qui avait autrefois sa source dans la différence des lois, a subi une chute très considérable. Ce trafic étant très localisé, l'ensemble de la province n'a pas souffert de son ralentissement. L'abolition de la prohibition américaine a aussi, dans une certaine mesure, influé sur le nombre des voyages de fin de semaine dans la région de Montréal. A tout événement, l'abolition devant venir tôt ou tard, il

• Q U E B E C •
Ministère de la Voirie — Roads Department
RÉSEAU DES GRANDES ROUTES
MAIN HIGHWAY SYSTEM

Ministère de la Voirie ————— Roads Department

DECEMBER 1934 DECEMBER



A map of the North Shore of Lake Superior, specifically the section from North Bay to Senneterre. The highway, labeled 48, runs generally eastward along the lake's edge. Towns marked along the route include: La Reine, Dupuy, La Sarre, Macamic, Authier, Taschereau, Launay, Amos, Barraute, Senneterre, Rouyn, Noranda, L'Opasatica, N-D-du-Nord, New Liskeard, Haileybury, Cobalt, Latchford, Ville-Marie, Laniel, Témiscamingue, Timigami, and Mattawa. The map also labels Lake Abitibi to the west, Lake Opasatica, and Lake Expansé. A compass rose is located in the lower right corner.

GENDF

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

LEGEND —

oved roads
proved roads
s under construction
osed roads

CHAPTER V

TOURISM

Tourist travel progressed in our Province in 1934. That progress was even in certain cases quite unexpected. The general economic situation has undoubtedly shown a slight improvement, but the progress in tourist travel was greater than that which was noted in other domains.

The success of the 1934 tourist season is due to a number of factors, among which the publicity campaign conducted by the Roads Department and the Provincial Tourist Bureau has been a most important one. That publicity, which will be described briefly in the present review, possesses one of the most essential qualities in matters of the kind, that is, persistency. The Province of Quebec never discontinued its advertising or publicity campaign, even during the worst years of the economic crisis. It was therefore able to maintain its tourist trade at a most satisfactory level, everything considered, and it is now ready to reap the benefits of a return to better conditions.

The improvement in rural hotel accommodation and the activities of the Tourist Council and regional tourist bureaus also played a considerable part in the development of the tourist business.

The historic celebrations which were held in 1934 were also a considerable and important factor. The success of those commemorations demonstrates the importance of local and regional initiative, which is necessary to secure the most complete results possible from any form of publicity.

It would be an exaggeration to state that our tourist traffic was equally active in every region. In a general manner, the historic celebrations attracted towards the center and eastern parts of the Province a considerable part of the traffic. This is quite normal, and it will repeat itself to the benefit of other regions according to the locality, the nature and importance of the various special tourist attractions that may develop in the future.

As a whole we repeat that there was an improvement in our tourist trade in 1934, in spite of opposing factors which we will enumerate briefly.

The economic depression was the principal adverse factor. The crisis is by no means over yet, although a slight improvement was apparent in 1934. It is certain that, in spite of the attractions offered by our Province and the habit of travel which has become as a second nature to all automobilists, the lack of cash prevented many from indulging in their usual holiday outings and made it impossible for others to spend as freely as in the past. The repeal of prohibition in the United States did not have the serious effects many people anticipated. On the other hand, it did cause less activity at certain border points.

Short-stay tourist travel, or rather the intensive movement of visitors across the international boundary line which was formerly due to the difference in the laws of the United States and this country, suffered a considerable drop. Such traffic, however, was local and confined, and, as a whole, the Province did not feel the effects of the decrease. The repeal of prohibition in the United States also had a certain influence upon the number of week-end trips into the Montreal district. In any case, since the repeal was due to come sooner or later, it is

vaut autant que cette perturbation temporaire, localisée et somme toute peu importante, survienne en 1934.

Les conditions suivant lesquelles la province doit organiser son tourisme sont maintenant mieux connues, plus stables et plus unanimement acceptées. Afin de dissiper d'avance toute équivoque, notons que le département de la voirie n'a jamais fait pièce de la prohibition américaine.

La cote élevée du dollar canadien, quels que soient les avantages qui puissent en découlter dans d'autres domaines, n'a pas facilité le tourisme. En 1932, les Américains qui venaient au Canada bénéficiaient d'un taux d'échange variant de 15% à 20%. En 1934, la situation est tout contraire. Les touristes américains ont dû payer en bien des cas un échange de 5% sur leur dollar. La valeur du dollar américain a donc présenté un écart de 20% à 25% entre 1932 et 1934.

Les modifications apportées à la loi des liqueurs de l'Ontario, particulièrement en ce qui concerne la vente de la bière, ont influé sur le va et vient des automobiles entre la région d'Ottawa et celle de Hull. Ici non plus l'effet de ces modifications n'a eu aucune portée sur le grand tourisme. Le vrai accuse même un progrès considérable dans la région de Hull et de la Gatineau.

On trouvera plus bas une idée d'ensemble sur le tourisme de 1934 ainsi qu'un rapport très succinct sur les différentes régions de la province. Il faut dire immédiatement qu'il sera toujours extrêmement difficile d'évaluer avec exactitude le mouvement touristique d'une année à l'autre. Ce mouvement peut être influencé de tant de façons diverses qu'une évaluation même approximative est souvent chose impossible. Il est relativement facile de savoir le volume et la valeur du tourisme pour le Canada tout entier, parce que l'on connaît de façon à peu près certaine le nombre des touristes qui y viennent, soit en automobiles, soit en chemins de fer, soit en bateaux. On ne peut établir cette valeur avec autant de facilité lorsqu'il s'agit d'une province en particulier, parce que l'on ne peut savoir exactement le nombre de touristes entrés par les points interprovinciaux, ni évaluer la durée de séjour, ni connaître le point de sortie, ni savoir combien chaque touriste ou chaque groupe de touristes ont dépensé. Ces difficultés existent pour l'automobile, le chemin de fer et le bateau. Il peut venir moins de touristes étrangers au Canada et en venir plus dans la province de Québec, et vice versa. Il peut entrer moins d'automobiles américaines par les postes de douanes, mais il peut en venir plus par les routes interprovinciales. Il peut venir moins de touristes, mais la durée de séjour peut augmenter. Enfin, quelques facteurs de portée locale peuvent influencer l'entrée des touristes à un point quelconque et jeter dans les statistiques une perturbation qui rend tout calcul aléatoire.

Ces explications sont nécessaires, car, justement, les chiffres du tourisme automobile de 1934 n'indiquent pas la situation réelle de notre industrie touristique. Le va et vient ayant diminué à certains postes de douanes ainsi qu'entre Ottawa et Hull, les statistiques reflètent autre mesure cette diminution localisée. Dans ces statistiques, le pseudo-touriste qui entre au Canada ou dans la province de Québec pour une heure ou deux a presque autant d'importance que celui qui vient y passer deux, trois ou quatre semaines. On a jusqu'ici donné au petit tourisme une importance exagérée dans la statistique. Les chiffres de 1934 ne peuvent servir de justes termes de comparaison. Il faut nous en rapporter aux opinions plutôt qu'aux chiffres.



ROUTE 1—MONTRÉAL—SHERBROOKE

East Bolton. Pavage en béton bitumineux construit en 1934.

East Bolton. Bituminous concrete pavement laid in 1934.

as well that this temporary setback, a merely local one and as a matter of fact of little importance, should have occurred in 1934.

Conditions along which the Province must organize its tourist trade are now better known, more stable and more generally accepted. In order to dispel any possible misconception, let it be clearly stated that the Roads Department never made capital of or otherwise exploited prohibition in the United States.

While the high value of the Canadian dollar may have proved beneficial in many other domains, it certainly did not help the tourist trade. In 1932, Americans who visited Canada benefited by a rate of exchange which varied from 15% to 20%. The situation was entirely reversed in 1934, when American tourists were obliged to pay in many cases as high as 5% in exchange for their dollar. There was therefore a spread of from 20% to 25% in the value of the American dollar between 1932 and 1934.

The changes in the Ontario Liquor Act, specially as regards the sale of beer, affected automobile traffic between Ottawa and Hull. But here again, these changes did not have any effect upon the tourist trade in general. As a matter of fact, there was a considerable increase in tourist travel in the region of Hull and the Gartineau.

A general idea of the tourist traffic in 1934 and a very concise report on the different regions in the Province will be found in this review. It should be stated at once that it will always be extremely difficult to estimate exactly the tourist trade from year to year. So many different factors enter into such a calculation that even an approximate estimate is often impossible. It is a fairly easy matter to learn the volume and value of the tourist trade for the whole of Canada, because practically the exact number of tourists who visit the country by automobile, railway or steamer is known. It is not such an easy task to establish that value for one particular province, because it is impossible to know exactly the number of tourists who entered through interprovincial points, nor to compute their length of stay, nor to know whence they left and what each individual tourist or group of tourists spent. The same difficulties exist for the automobiles, the railway and the steamers. Fewer tourists may come to Canada, and a larger number visit the Province of Quebec, or vice versa. There may be less American cars entering the Province of Quebec through the custom ports of entry, but there may be more come over the interprovincial highways. There may be fewer tourists, but they may stay longer. Finally, several factors of local moment may influence the entrance of tourists at a certain given point and thus cause such a mixup in statistics that all calculations are useless.

Such explanations are necessary, because it so happens that the figures for the tourist trade in 1934 do not show the real situation of our tourist trade. As there was a decrease in the traffic movement at certain ports of entry as well as between Ottawa and Hull, that decrease, a purely local one, is unduly reflected in the statistics. The pseudo-tourist who enters Canada or the Province of Quebec for an hour or two is given, in those statistics, almost the same importance as the visitor who makes a stay of two, three or four weeks. That minor tourist traffic has, until the present, been given an exaggerated importance in the statistics. The figures for 1934 cannot be used for comparison. We must depend upon opinions rather than upon actual figures.

Voici quelques-unes des conclusions qui découlent des rapports reçus par le département:

Le grand tourisme sous toutes ses formes (automobiles, chemins de fer, bateaux) accuse une augmentation.

La durée de séjour fut plus longue en 1934 qu'en 1933.

Les automobiles étrangères ont transporté, à nombre égal, plus de personnes en 1934 qu'en 1933.

Les automobilistes de la province ont voyagé davantage cette année.

Les touristes ont dépense raisonnablement, mais sans plus de libéralité qu'en 1933.

Le chiffre du revenu touristique fut plus élevée en 1934 qu'en 1933. Ce revenu pourra être évalué d'ici quelques mois d'une façon assez approximative.

RAPPORT DES DIFFÉRENTES RÉGIONS

L'Office Provincial du Tourisme a reçu les rapports de presque toutes les régions de la province. Ces rapports expriment l'opinion des organisations ou des personnes les plus autorisées. Préparées à la fin d'octobre et au commencement de novembre, les études que l'on a faites sur le tourisme pourront peut-être varier quelque peu quant aux chiffres si on les reprend au cours de l'hiver. Toutefois, l'idée d'ensemble qui s'en dégage semble absolument exacte.

Région de Montréal—Le département a fait enquête auprès des hôtels, des compagnies de transport et des organisations de tourisme. Voici la substance des opinions que nous avons recueillies: Malgré l'abolition de la prohibition américaine et malgré l'attrait qu'ont exercé les commémorations historiques de la Gaspésie et des Trois-Rivières, le tourisme probablement a fait un léger progrès dans la région de Montréal; il a été en tout cas aussi considérable qu'en 1933. Ce résultat est remarquable si l'on songe que le tourisme de fin de semaine a diminué considérablement. Ce tourisme a dû nécessairement être compensé par une autre catégorie de tourisme.

Quelle que soit la diversité des opinions en ce qui concerne la ville de Montréal, le commerce touristique de la métropole donne des signes de relèvement. Il est vrai que les touristes n'ont aucune tendance à dépenser plus qu'auparavant, que les grands hôtels doivent mettre leurs tarifs à la portée du visiteur moyen et que la vente des objets de luxe, tels que fourrures et bijoux, ne se fait plus sur une échelle aussi élevée qu'autrefois, mais on doit surtout voir dans cela une adaptation aux conditions économiques actuelles.

Région de Hull, de Pontiac, de Papineau et de la Gatineau—Le secrétaire du syndicat d'initiatives de la région de Hull, de Pontiac et de la Gatineau déclare que le tourisme a augmenté dans une proportion d'au moins 35% en 1934. Par suite des modifications apportées à la loi des liqueurs de l'Ontario, le va-et-vient Ottawa-Hull a diminué d'environ 15%. Le progrès admis pour l'ensemble de la région de Hull et de la Gatineau est d'autant plus significatif. D'une façon générale, le progrès du tourisme dans la région de Hull est dû d'abord aux attractions particuliers de cette région au point de vue de la chasse et de la pêche, ensuite à la publicité dont ces attractions ont fait l'objet, et enfin à l'initiative des

Following are some of the conclusions drawn from the reports received by the Department:

The major tourist traffic in every form (automobiles, railway, steamers) shows an increase.

The average stay was longer in 1934 than in 1933.

Outside cars carried more passengers in 1934 than in 1933.

Automobilists in the Province travelled more than they did in 1933.

The tourists spent fairly well, but without any more liberality than in 1933.

The total revenue from the tourist trade was larger in 1934 than 1933. It will be possible to obtain a fairly approximate estimate of that revenue within the next few months.

REPORTS FROM THE VARIOUS REGIONS

The Provincial Tourist Bureau has received the reports from nearly all the regions in the Province. Those reports express the opinion of the most authorized organizations and persons. The study of tourist travel conditions may give somewhat different results if it is resumed during the winter, as far as figures are concerned, but the conclusions will undoubtedly remain the same.

The Montreal District—The Department collected its information from the hotels, the transportation companies and the tourist organizations. Following is a concensus of the opinions as they were expressed: In spite of the repeal of prohibition in the United States and the attractions offered by the historical celebrations in Gaspé and at Trois Rivières, there was probably a slight increase in tourist travel in the Montreal district; travel was at least as heavy as in 1933. This is a rather remarkable result when it is remembered that there was a considerable drop in week-end tourist trade. The latter class of tourism must therefore have been compensated by another class of visitors.

While there may be a diversity of opinions as regards the City of Montreal, the tourist trade showed signs of improvement in the Canadian Metropolis. It is true that visitors do not show any tendency to spend any more than in the past, that the larger hotels have to bring again their rates to within reach of the average tourist and that the sale of exclusive quality goods such as furs and jewellery is not on as high a scale as in former days, but this is an unavoidable result of present economic conditions.

The Hull, Pontiac, Papineau and Gatineau Region—The secretary of the tourist bureau of the Hull, Pontiac and Gatineau region states that there was an increase of at least 35% in the tourist trade in 1934. As a result of the modifications in the Ontario Liquor laws, there was a decrease of about 15% in the inter-city traffic between Ottawa and Hull. This makes the admitted progress in the Hull and Gatineau districts as a whole all the more significant. In a general way, the progress of the tourist travel in the Hull region is specially due to the particular hunting and fishing attractions of that district, to the publicity given to those attractions, and finally to the initiative of the citizens of that region, who

citoyens, qui ont fondé un syndicat, publié une brochure et créé un bureau permanent à l'usage des touristes. La région de Pontiac, Hull, Gatineau et Papineau constitue un centre d'attraction naturel pour tout le district métropolitain d'Ottawa, dont la population est d'au-delà 200,000 âmes. En plus de cette population, on note dans la région Ottawa-Hull des touristes venus de toutes les provinces du Canada ainsi que de tous les états américains.

Région de Labelle—Le secrétaire du syndicat d'initiatives de la région de Labelle déclare que le tourisme n'a pas fait de progrès en 1934, bien qu'il y ait eu augmentation au nord de Mont-Laurier, particulièrement à Ferme-Neuve et à Ste-Anne-du-Lac. On attribue cet état stationnaire à l'attrait qu'ont exercé les fêtes de la Gaspésie. On envisage toutefois l'avenir avec grande confiance, parce que la région de Labelle est une des plus belles de la province et que la circulation touristique ne pourra manquer de s'y diriger de plus en plus.

Région de Ste-Agathe—Pour les causes énumérées ci-dessus, le tourisme est resté stationnaire en 1934 dans la région de Ste-Agathe. Cette région possède toutefois un avantage que ne possèdent pas les autres districts de la province: c'est-à-dire que le tourisme d'hiver y est très considérable. Les hôtelleries de la région de Ste-Agathe font d'excellentes affaires au cours des mois de janvier, de février et de mars, ce qui compense pour les fluctuations possibles du tourisme d'été.

Vallée du Richelieu—Le vice-président du comité du tourisme de la Chambre de Commerce de St-Jean écrit que l'on a constaté une amélioration appréciable en 1934 sur les différentes routes qui convergent vers cette ville. Les propriétaires d'hôtels et de restaurants s'accordent à dire que le tourisme de 1934 a dépassé de beaucoup celui des trois dernières années. Les officiers de la Chambre de Commerce ont visité au mois d'octobre les postes de douanes de Cantic, de Lacolle, de Clarenceville, de Frelighsburg, de Noyan, de Roxam Road, de East Pinnacle et de St. André Road. Le nombre d'automobiles américaines entrées par ces postes du commencement d'avril à la fin de septembre a diminué. On a trouvé que cette diminution était due, comme on l'a dit tantôt, à l'abolition de la prohibition. Les hôtels situés à proximité de la frontière ont perdu les trois-quarts de leur clientèle américaine "locale". Cette diminution est regrettable, mais encore une fois elle n'a rien à faire avec le grand tourisme. Les percepteurs de douanes sont unanimes à déclarer qu'ils ont constaté une augmentation très appréciable dans le nombre des automobiles de grand tourisme entrées par leurs postes respectifs.

Région de St-Hyacinthe-Drummondville—Le secrétaire de l'Auto Club de St-Hyacinthe a interrogé les propriétaires d'hôtels, de garages et de relais d'essence. Tous ont été unanimes à déclarer qu'il y avait eu augmentation sensible en 1934.

Cantons de l'Est—Le secrétaire de la Chambre de Commerce et de l'Auto Club des Cantons de l'Est déclare qu'il y a eu augmentation considérable du nombre de touristes étrangers entrés dans la province par la région de Sherbrooke. A la date du 12 octobre on avait reçu au bureau de renseignements de la ville de Sherbrooke 3,000 groupes de plus qu'en 1933. D'après le secrétaire de la Chambre de Commerce, l'abolition de la prohibition aux États-Unis n'a eu aucun effet sur le tourisme dans cette région.

formed a syndicate, published a booklet and created a permanent tourist information bureau. The Pontiac, Hull, Gatineau and Papineau region constitutes a natural centre of attraction for the entire Ottawa metropolitan district, which has a population of over 200,000 souls. Added to that population, tourists from all the provinces in the Dominion and from all the States across the border visited the Ottawa-Hull region.

The Labelle Region—The secretary of the tourist bureau of the Labelle Region reports that there was no improvement in tourist travel in 1934, though there was an increase north of Mont Laurier, specially at Ferme Neuve and Ste. Anne du Lac. This condition is attributed to the special attraction of the Gaspé celebrations. The future, however, is looked to with great confidence, because the Labelle region is one of the most beautiful in the Province and tourist travel is bound to flow in that direction with increased activity.

The St. Agathe Region—For the same reasons mentioned in the proceeding paragraph, there was no change in the tourist trade in the Ste. Agathe Region in 1934. That region possesses, however, an advantage that does not exist in the other districts in the Province: it has a considerable winter tourist traffic. The hotels in the St. Agathe region generally do an excellent business during the months of January, February and March, and this makes up for the possible fluctuations of the summer tourist travel.

The Richelieu Valley—The vice-president of the Tourist Committee of the St. Johns Chamber of Commerce writes that a substantial improvement was shown in 1934 along the various highways that lead to that City. Hotel and restaurant owners all agree that tourist travel was much better in 1934 than it had been for the last three years. The officials of the Chamber of Commerce visited during the month of October the customs ports of entry at Cantic, Lacolle, Clarenceville, Frelighsburg, Noyan, Roxam Road, East Pinnacle and St. André Road. The number of American cars that passed through those ports of entry from the beginning of April to the end of September was smaller. That decrease was due, as has already been stated, to the repeal of prohibition in the United States. Hotels located near the international boundary lost about three fourths of their local American customers. This decrease is regrettable, but is has no connection with the tourist travel in the Province as a whole. The collectors of customs all agree that they noticed a very considerable increase in the number of cars that passed through their respective points of entry for a lengthy stay in the Province.

The St. Hyacinthe-Drummondville Region—The secretary of the St. Hyacinthe Automobile Club interviewed the owners of hotels, garages and gasoline stations. They all unanimously declared that there had been a marked increase in 1934.

The Eastern Townships—The secretary of the Chamber of Commerce and of the Automobile Club of the Eastern Townships stated that there was a considerable increase in the number of outside tourists who entered the Province through the region of Sherbrooke. On October 12, the Information Bureau of the City of Sherbrooke had received 3,000 more groups than in 1933. According to the secretary of the Chamber of Commerce, the repeal of prohibition had no effect whatever on tourist travel in that region.

Région de la Beauce—Les postes de douanes accusent une augmentation d'environ 25% dans le nombre des automobiles américaines entrées pour un séjour de deux jours à deux mois.

Région de Montcalm, L'Assomption, Joliette, Berthier—Le tourisme accuse une augmentation assez prononcée en 1934. Les gens tenant commerce d'hôtellerie, de restaurant et de garage sont satisfaits du progrès d'ensemble.

Vallée du St-Maurice—Le secrétaire du syndicat d'initiatives de la vallée du St-Maurice écrit qu'il y eut en 1934, à Trois-Rivières et dans la région du St-Maurice, un afflux de tourisme tel qu'il est difficile d'établir une comparaison logique entre le mouvement touristique de 1934 et celui des années précédentes. Le nombre d'automobilistes de la province qui se sont rendus à Trois-Rivières à l'occasion des fêtes du 3e centenaire fut tellement considérable qu'il est pratiquement impossible d'établir une statistique. Le nombre des automobiles venues des États-Unis et des autres provinces a également augmenté. Lors de la préparation de la présente revue, les officiers du syndicat étaient à préparer un rapport plus circonstancié.

Région de Québec—Le secrétaire de l'Auto Club de Québec évalue à 25% l'augmentation du tourisme dans la ville et dans la région en 1934. A certains jours l'affluence des automobiles américaines dans les rues de la ville et sur les routes de la banlieue fut aussi considérable qu'en 1929. Le nombre des visiteurs qui ont séjourné à Ste-Anne-de-Beaupré a augmenté de 16.2% en 1934. C'est la première fois depuis 1929 que les chiffres accusent une augmentation. Cette augmentation fut constatée pour tous les genres de transport: automobiles, chemins de fer et bateaux.

Parc des Laurentides—Le surintendant du Parc des Laurentides a constaté une augmentation de 100% dans le nombre des sportsmen étrangers qui ont séjourné dans les hôtels du service de la chasse et de la pêche en 1934. Le nombre de sportsmen étrangers venus en 1933 fut de 262; il est passé à 476 en 1934. Le nombre des sportsmen de la province accuse également une augmentation. Le nombre d'automobiles étrangères qui ont traversé le Parc en direction du lac St-Jean ou en direction de Québec accuse une augmentation de 33%. Il est passé 373 automobiles étrangères en direction du lac St-Jean et 310 en direction de Québec. Ces chiffres doivent être additionnés, car, règle générale, les touristes qui se rendent au lac St-Jean et à Chicoutimi en passant d'abord par le Parc des Laurentides reviennent à Québec par la route Grande-Baie-St-Siméon, et vice versa.

Le nombre des automobiles de la province de Québec qui ont utilisé la route du Parc a aussi augmenté considérablement. En tout, 2,000 automobiles de plus qu'en 1933 ont utilisé la route du Parc. L'augmentation du nombre total des visiteurs est évaluée à 13,000.

Région de Lac-St-Jean-Chicoutimi-Charlevoix-Saguenay—Le secrétaire du syndicat d'initiatives de Lac-St-Jean-Saguenay écrit qu'il y a eu augmentation d'environ 30% dans le mouvement touristique de 1934. Le nombre des automobiles venues des États-Unis, des provinces-sœurs et de la province de Québec a augmenté. Les voyages par bateaux accusent également une grosse augmentation. Les officiers de ce syndicat d'initiatives ont une grande confiance dans l'avenir, parce que l'aménagement de la région aux points de vue des routes, des hôtels, des garages et des lieux de chasse et de pêche est suffisamment avancé



Vitrine de la province de Québec à Boston.

Window display of the Province of Quebec in Boston.



Vitrine de la province de Québec, édifice du Cosmopolitan Magazine, 53e rue, New-York, 1934.

Window display of the Province of Quebec in the Cosmopolitan Magazine Building, 53rd St., New York, 1934.

The Beauce Region—The customs officers report an increase of about 25% in the number of American automobiles that entered the Province for a stay of from two days to two months.

The Montcalm, L'Assomption, Joliette and Berthier Region—There was a marked increase in 1934. The owners and operators of hotels, restaurants, and garages are satisfied with the progress as a whole. This report was transmitted to us by our divisional engineer:

The St. Maurice Valley—The secretary of the tourist bureau of the St. Maurice Valley writes that the influx of tourists at Trois Rivières and into the St. Maurice Valley was so heavy in 1934 that it is very difficult to establish a satisfactory comparison between the tourist trade in 1934 and that of preceding years. There were so many cars from the Province that visited Trois Rivières on the occasion of the celebrations of the Third-Centenary that it is practically impossible to establish statistics. There was also a considerable increase in the number of automobiles from the United States and from the other provinces. At the time this report was being prepared, the officers of the St. Maurice Valley Tourist Bureau were studying a more detailed report.

The Quebec Region—The secretary of the Quebec Automobile Club estimates at 25% the increase in tourist travel in the city and region during 1934. On certain days, the number of American cars on the streets of the city and the roads in the neighborhood was as large as in 1929. There was an increase of 16.2% in the number of visitors who visited Ste. Anne de Beaupré, in 1934. It is the first time since 1929 that the figures denote an increase. This increase applied to all forms of transportation: automobiles, railways and steamers.

The Laurentides Park—The superintendent of the Laurentides National Park reported an increase of 100% in the number of sportsmen from outside the Province who stopped at the hotels or bungalows operated by the Fish and Game Department in 1934. In 1933, there were 262 such sportsmen who stayed in the Park; the number increased to 476 in 1934. There was also a considerable increase in the number of sportsmen from the Province. The number of outside automobiles that crossed the Park in the direction of Lake St. Jean or in that of Quebec showed an increase of 33%. There were 373 cars registered outside of the Province of Quebec went through the Park towards Lake St. Jean and 310 in the direction of Quebec. These figures should be added together, since, as a general rule, tourists who travel to Lake St. Jean and Chicoutimi via the Laurentides Park return to Quebec via the Grande-Baie-St. Siméon highway, and vice versa.

There was also a considerable increase in the number of Quebec cars that used the road through the Park. Altogether, 2,000 more cars used the Park route than in 1933. The increase in the total number of visitors is estimated at 13,000.

The Lake St. Jean-Chicoutimi-Charlevoix-Saguenay Region—The secretary of the Lake St. Jean-Saguenay Tourist Bureau writes that there was an increase of about 30% in the 1934 tourist travel. There was an increase in the number of cars from the United States, the sister provinces and the Province of Quebec. There was also a large increase in the number of persons travelling by boat. The officers of that bureau show great confidence in the future, because

pour assurer aux touristes un des plus beaux séjours qu'ils peuvent faire dans la province.

Le département n'a pu obtenir un rapport officiel sur le tourisme dans la région de Charlevoix, mais cette région bénéficie naturellement de toute augmentation qui se produit dans la région de Chicoutimi et du Lac-St-Jean. D'autre part, on sait que les bateaux de la Canada Steamship Lines y ont amené plus de passagers et que le traversier Rivière-du-Loup-St-Siméon-Tadoussac accuse une forte augmentation dans le nombre des automobiles qu'il y a transportées.

Région de la Rivière-du-Loup—Les rapports indiquent une augmentation d'au moins 20%. Le gérant de la compagnie de traverse Rivière-du-Loup-Tadoussac a enregistré une augmentation de 43% dans le nombre d'automobiles américaines qui ont traversé le fleuve de la Rivière-du-Loup à St-Siméon, ou vice versa (568 automobiles en 1933; 812 en 1934). Il a enregistré une augmentation de près de 80% dans le nombre d'automobiles canadiennes qui ont utilisé le bateau dans un sens ou dans l'autre (610 en 1933; 1080 en 1934). Ce progrès indique une amélioration correspondante non seulement à la Rivière-du-Loup, mais dans la région de Charlevoix.

Gaspésie—Le délégué du ministère de la voirie aux fêtes de Gaspé, ainsi que l'ingénieur de division du département, font rapport que le tourisme a augmenté de 50% au mois d'août et que pour les autres mois on compte une augmentation de 30%. Ce dernier chiffre fut communiqué par le gérant du pont de Gaspé, qui peut facilement se rendre compte de toute augmentation de la circulation. Le tourisme par chemins de fer et par bateaux a également augmenté. Les fêtes de Gaspé ont attiré une foule énorme, mais, malgré tout l'attrait des fêtes, il est encourageant de constater que les touristes furent attirés surtout par les beautés de la Péninsule. En effet, le progrès fut continu chaque mois. Les fêtes ne représentent que le sommet d'une saison exceptionnellement réussie.

Abitibi-Témiscamingue—Les villes de Noranda et de Rouyn sont le centre d'une circulation interprovinciale très active, dont une partie prend la direction des centres miniers ainsi que des régions agricoles de l'Abitibi et du Témiscamingue. Notre ingénieur de division évalue à environ 12,000 le nombre des visiteurs qui sont entrés en automobile de mai à novembre. Ceux qui viennent par chemin de fer sont également nombreux, sans compter le nombre considérable de voyageurs qui utilisent l'aéroplane. Dans l'ensemble, notre ingénieur évalue à 40% l'augmentation de 1934.

Tourisme par chemins de fer—Des opinions exprimées par les chefs du trafic-passagers de nos deux grands réseaux, il ressort que l'amélioration du trafic touristique fut une réelle surprise.

Le gérant du trafic-passagers du C. N. R. déclare que toutes les catégories de tourisme accusent une amélioration considérable. Il attribue la cause de cette amélioration à la propagande habile, persistante et attrayante faite en faveur de la province. Il déclare également que les touristes qui sont venus de France en 1934 furent beaucoup plus nombreux qu'auparavant et que cette remarque s'applique non seulement à ceux qui sont venus pour les fêtes du 4e centenaire, mais à ceux qui sont venus avant et après ces fêtes.

the region is sufficiently well organized in the matter of roads, hotels, garages, hunting and fishing places to assure the tourist of a most pleasant holiday.

The Department was unable to secure any official report on tourist travel in the Charlevoix region, but that region naturally benefits by any increase that may occur in the Chicoutimi and Lake St. Jean region. On the other hand, it is known that the Canada Steamship Lines steamers carried a much larger number of passengers into that region and that there was a large increase in the number of people who used the Rivière du Loup-St. Siméon-Tadoussac ferry boat.

The Rivière du Loup Region—Reports indicate an increase of at least 20%. The manager of the Rivière du Loup-Tadoussac Ferry Company reports an increase of 43% in the number of American cars taken across the river from Rivière-du-Loup to St. Siméon, and vice versa (568 automobiles in 1933; 812 in 1934). He also reports an increase of close upon 80% in the number of Canadian cars that used the boat in one or the other direction (610 in 1933; 1080 in 1934). That progress indicates a corresponding improvement not only at Rivière du Loup, but in the Charlevoix region.

Gaspé Peninsula: The Roads Department's delegate to the Gaspé celebrations, as well as the Department's divisional engineer, report that tourist travel increased 50% during the month of August and that, for the other months, there was an increase of 30%. The latter figure was supplied by the manager of the Gaspé Bridge, who can easily check up on any increase in traffic. Tourist travel by rail and steamer was also on the increase. The Gaspé celebration drew an enormous crowd, but it is encouraging to realize that, in spite of the great attraction of those celebrations, the tourists were specially drawn to Gaspé by the scenic beauties of the Peninsula. As a matter of fact, the progress continued during every succeeding month. The celebrations merely constituted the peak of a most successful season.

Abitibi-Témiscamingue—The towns of Noranda and Rouyn are the center of a most active interprovincial traffic, part of which flows in the direction of other mining districts and in that of the agricultural regions of Abitibi and Témiscamingue. Our divisional engineer estimates at 12,000 the number of visitors who entered that region by automobile from May to November. There are also a large number who travel by rail, not to mention those who use the air services. As a sum total, our engineer estimates the increase for 1934 at 40%.

Tourist Travel by Rail—From the opinion expressed by the passenger traffic managers of our two great railway systems, it would appear that there was a surprisingly large increase in tourist travel by rail.

The passenger traffic manager of the C. N. R. states that there was a considerable improvement in all classes of tourist travel. He attributes the cause of that improvement to the clever, persistent and attractive propaganda conducted in favor of our Province. He also declares that there was a great increase in the number of tourists who came from France, and that this applies not only to those who came for the four hundredth anniversary celebrations, but also to those who came before or after the festivities.

Tourisme par bateaux—Les compagnies Canadian Pacific Ocean Steamships, Cunard-White Star et Anchor Donaldson rapportent une amélioration dans le nombre des passagers. La Compagnie Générale Transatlantique, de son côté, a déposé le "Champlain" à Gaspé et à Québec à l'occasion des fêtes de Cartier.

Les compagnies qui font le service des Grands Lacs, du fleuve et du golfe St-Laurent ainsi que du Saguenay accusent une augmentation considérable. Cette augmentation est évaluée à environ 30%. Ce renseignement s'applique à la compagnie Canada Steamship Lines et à la compagnie Clarke Steamship.

Tourisme par autobus—La principale organisation de transport par autobus, la Provincial Transport Company, de Montréal, déclare que ses lignes de tourisme accusent une augmentation considérable, tandis que les lignes qui desservent les districts agricoles n'indiquent aucune amélioration. Ceci confirme les rapports reçus d'un peu partout à l'effet que le progrès du tourisme a été plus accentué que l'amélioration des conditions économiques. La ligne de Gaspé a été particulièrement active et a transporté à peu près exclusivement des touristes américains.

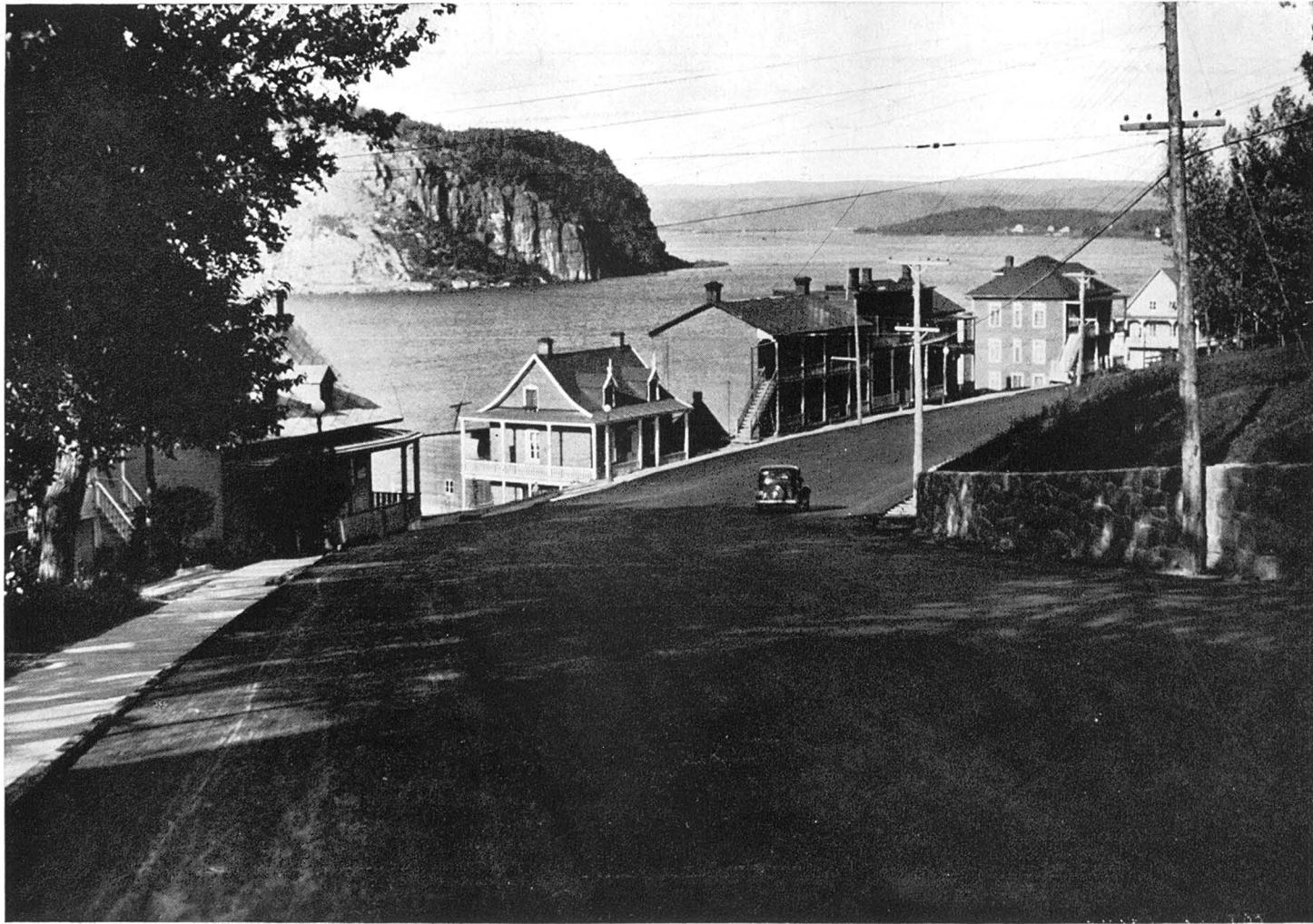
Causes de progrès—Les fêtes du 4e centenaire de la découverte du Canada aussi bien que les fêtes du 3e centenaire de la fondation des Trois-Rivières ont amené dans la province une affluence considérable de visiteurs. Ces deux événements n'ont pas manqué de recevoir une publicité de premier plan dans la presse étrangère et dans celle de la province. La Gaspésie et la ville des Trois-Rivières étant les centres de ces commémorations, elles ont naturellement bénéficié d'une forte augmentation de tourisme, mais l'amélioration s'est aussi produite ailleurs. Il faut noter que l'amélioration du tourisme s'est produite avant et après les célébrations. On conclut que la propagande du département de la voirie et des autres organisations de tourisme a porté ses fruits, ce qui est d'ailleurs chose admise. Les résultats de l'année démontrent donc la valeur de la publicité et l'importance de l'initiative locale et régionale. Il faut commémorer des événements historiques, organiser des fêtes sportives ou athlétiques, des expositions, en un mot amorcer des occasions de renouveler les thèmes de publicité et d'attirer les visiteurs par des attraits renouvelés. Les résultats de l'année constituent un encouragement pour le département et offrent aux syndicats d'initiatives un vaste champ d'activité.

LE TOURISME PAR AUTOMOBILES

Pour les raisons expliquées plus haut, les chiffres du tourisme automobile de 1934 ne sont pas un indice exact du volume de notre industrie touristique.

On trouvera plus bas quelques chiffres concernant cette catégorie de tourisme au 31 octobre, tant pour les postes de douanes que pour les points d'entrée interprovinciaux. Bien qu'on ne puisse les utiliser comme termes de comparaison, ces chiffres fournissent toutefois des renseignements du plus haut intérêt.

Le département de la voirie possède la statistique exacte du nombre d'automobiles américaines entrées dans la province par les postes de douanes du 1er janvier au 31 octobre 1934. Ces chiffres sont fournis par les sous-percepteurs de douanes.



ROUTE 15—CHICOUTIMI

Pavage en béton bitumineux posé par le département
en 1933 le long de la rivière Saguenay.

Bituminous pavement laid by the Department in 1933
along the Saguenay River.

Tourist Travel by Boat—The Canadian Pacific Ocean Steamship Co., the Cunard-White Star and Anchor-Donaldson Lines report an improvement in the number of passengers. The Compagnie Générale Transatlantique, for its part, brought the "Champlain" to Gaspé and Québec for the Cartier celebrations.

The companies which operate on the Great Lakes, the River and the Gulf of the St. Lawrence as well as the Saguenay all report a considerable increase. This increase is estimated at 30%. This information applies to the Canada Steamship Lines and the Clarke Steamship Company.

Tourist Travel by Autobus—The principal bus transportation organization, the Provincial Transport Company, of Montreal, states that the lines which are specially patronized by tourists showed a considerable increase in the number of passengers carried, while there was no improvement in the business on lines operating in purely agricultural districts. This goes to confirm the reports received from most places showing that the improvement in the tourist trade was more apparent than the improvement in the general economic conditions. The Gaspé line was particularly active and carried nearly exclusively American tourists.

Causes of Progress—The celebration of the four hundredth anniversary of the discovery of Canada and the festivities in connection with the third-centenary of the foundation of Trois Rivières brought a considerable number of visitors to this Province. Those two events were given outstanding publicity in the outside press and in the newspapers in this Province. Since Gaspé and the City of Trois Rivières were the centres of those commemorations, they naturally benefitted by a large increase in tourist travel, but the improvement was also manifest elsewhere. It has already been noted that the improvement occurred before and after the celebrations. The natural conclusion to be drawn from those facts is that the propaganda conducted by the Roads Department and by the other tourist organizations bore good fruits, which is admitted by everybody. The year's results therefore fully demonstrate the value of publicity and the importance of local and regional initiative. It is necessary to commemorate historic events, organize sporting or athletic events and expositions, so as to provide new opportunities of renewing the subjects of good publicity, and thus attract the visitors by new and repeated attractions. Those results constitute an encouragement for the Department and offer a vast field of fresh activities to the regional tourist organizations.

AUTOMOBILE TOURIST TRAVEL

For the reasons above described, the automobile tourist travel figures for 1934 do not exactly indicate the volume of our tourist trade.

In a subsequent chapter will be found some figures respecting this category of tourist travel up to October 31, for the customs ports of entry as well as the interprovincial point of entry. While they cannot be used as an accurate basis for comparison with 1933, those figures supply, however, most interesting information.

The Roads Department possesses the exact statistics of the number of American cars that entered this Province through the custom ports of entry from January 1 to October 31 1934. These figures were obtained from the sub-collectors of customs.

Le département possède également une statistique exacte du nombre d'automobiles américaines et canadiennes entrées au cours du mois d'août par les principales routes interprovinciales. Il possède aussi les chiffres du mois d'août pour les postes de douanes. Il est donc en mesure d'établir une statistique assez exacte du tourisme automobile venu dans la province du 1er janvier au 31 octobre par tous les points d'entrée, soit internationaux, soit interprovinciaux.

Les chiffres compilés par le département à la date du 31 octobre donnent les résultats suivants:

Grand tourisme—Il est entré dans la province, du 1er janvier au 31 octobre 1934, 363,916 automobiles de grand tourisme venues des autres provinces et des États-Unis. Ce nombre est réparti comme suit: 199,026 automobiles américaines entrées par les 32 postes de douanes échelonnés près de la frontière Québec-États-Unis; 77,032 automobiles américaines entrées par les routes interprovinciales; 87,858 automobiles des autres provinces entrées également par les routes interprovinciales. Les 363,916 automobiles indiquées plus haut ont transporté environ 1,250,000 passagers.

Fait important à noter—Les chiffres énumérés ci-dessus révèlent un fait très important que le département de la voirie n'a jamais manqué de porter à l'attention du public, c'est-à-dire le volume extraordinaire de tourisme qui nous arrive par les routes interprovinciales.

Cette catégorie de tourisme est représentée par un total de 164,890 automobiles pour la période comprise entre le 1er janvier et le 31 octobre. Les automobiles américaines de grand tourisme entrées par les postes de douanes durant la même période s'élèvent à un total de 199,026. Ceci veut dire que lorsqu'il entre 20 automobiles étrangères dans la province de Québec, il en vient 11 directement des États-Unis et neuf des autres provinces. Autrement dit, lorsque l'on connaît le nombre d'automobiles qui sont entrées dans la province par les postes de douanes (chiffres ordinairement communiqués par le gouvernement fédéral), il faut ajouter 80% à ce nombre si l'on veut connaître le volume total du tourisme-automobile.

L'importance du tourisme contribué par les routes interprovinciales a été notée dans les rapports antérieurs. Cette importance s'explique aisément. Située à l'extrême nord-est du continent, la province de Québec n'est en contact direct qu'avec la Nouvelle-Angleterre et une partie de l'état de New York. Ces états représentent un-cinquantième du territoire des États-Unis et un-dixième de sa population. Il est vrai que les états de la Nouvelle-Angleterre fourniront toujours une forte proportion de notre tourisme, mais un grand nombre d'états situés à l'ouest de l'état de New York constituent également un marché profitable. L'entrée naturelle du Canada pour les touristes venant du sud-ouest se trouve à Windsor, Ont., à Bridgeburg, Ont., et à Niagara Falls, Ont., sans compter d'autres points de moindre importance tels que Gananoque, Prescott, Cornwall, etc. De plus, un grand nombre d'automobiles, mêmes parmi celles qui viennent des états de l'ouest, entrent au Canada par le Nouveau-Brunswick. Ces touristes se dirigent ordinairement vers la Gaspésie ou vers d'autres points de notre province. Il suffit de consulter une carte des États-Unis pour saisir l'importance du tourisme qui nous arrive par les routes interprovinciales. Au nombre des principaux états qui alimentent le tourisme des routes interprovinciales, on compte l'état de New-York, la Pennsylvanie, l'Ohio, l'Indiana, le Michigan et l'Illinois. Le lointain

The Department also possesses the exact statistics of the number of American and Canadian cars that entered through the principal interprovincial points of entry in August. It also has the figures for the month of August from the customs ports of entry. It is therefore in a position to establish fairly accurate statistics of the automobile tourist travel which came into this Province from January 1 to October 31, through all points of entry, either international or interprovincial.

The figures compiled by the Department up to October 31st. give the following results:

Long-Stay Tourist Travel—From January 1 to October 31, 1934, 363,916 automobiles came from the other provinces and the United States for a stay in our Province extending from two days to two months. This total is divided as follows: 199,026 American cars that entered through the 32 Customs ports along the Quebec-United States boundary line; 77,032 American cars that entered via the interprovincial highways; 87,858 cars from other provinces that also entered via interprovincial points. The 363,916 automobiles above mentioned carried over 1,250,000 passengers.

An important fact to note—The above mentioned figures reveal a most important fact which the Department has never failed to bring to the attention of the public, that is the extraordinary volume of tourist travel which comes to us over the interprovincial highways.

This class of travel is represented by a total of 164,890 automobiles for the period extending from January 1 to October 31. During the same period of time, 199,026 American cars carrying tourists for a stay of from two days to two months entered through the customs ports of entry. This means that when 20 foreign automobiles enter the Province of Quebec, 11 of them come directly from the United States and nine from other provinces. In other words, when we know the number of cars that entered the Province through the customs ports of entry (figures generally supplied by the Federal Government), we must add 80% to that amount if we wish to know the total volume of the automobile tourist travel.

Attention has been drawn to the importance of the tourist travel that comes over the interprovincial highways in previous reports. It is easy to explain the importance of such travel. As the Province of Quebec is situated at the north-east extremity of the continent, it is in immediate contact only with the New England States and the eastern part of the State of New York. Those States represent one-fiftieth of the territory of the United States and one-tenth of its population. It is true that the New England States will always supply a large proportion of our tourist travel, but a large number of states situated west of the State of New York also constitute a profitable market. The natural points of entry into Canada for tourists residing in the south-west are located at Windsor Ont., at Bridgeburg, Ont., and at Niagara Falls, Ont., not to mention other points of lesser importance such as Gananoque, Prescott, Cornwall, etc. Moreover, a large number of automobiles, even among those which come from the western states, come into Canada through New Brunswick. Those tourists generally travel towards Gaspé and other points in our Province. It is sufficient to consult a map of the United States to realize the importance of the tourist travel which comes to us over the interprovincial highways. Among the principal states that provide tourist travel which comes in over the interprovincial highways are the states of New-York, Pennsylvania, Ohio, Indiana, Michigan and Illinois. The

état de Californie nous envoie un contingent remarquable si l'on tient compte de la distance.

Il y a quarante états sur quarante-huit qui ont leur entrée naturelle au Canada par l'Ontario. Pris individuellement, le tourisme de certains états n'est pas très considérable, mais pris collectivement le volume est très élevé. Il ne faut pas oublier non plus le tourisme purement interprovincial, c'est-à-dire les automobiles des autres provinces. Cette catégorie de tourisme est également très importante.

Les chiffres de 1933 indiqués à la rubrique du grand tourisme (deux jours à deux mois) s'élèvent à un total de 367,491 automobiles pour la période du 1er janvier au 31 octobre, soit une diminution apparente de 3,575. Cette diminution s'explique par le fait qu'un grand nombre de touristes qui séjournaient 24 heures ou plus aux établissements situés à proximité de la frontière étaient portés à la rubrique du grand tourisme.

Entrées pour moins de 24 heures—Pour la même raison, le chiffre des entrées pour 24 heures ou moins a diminué en 1934. Il est entré du 1er janvier au 31 octobre 1934, par les portes de douane, 170,969 automobiles de cette catégorie; il en était venu 180,723 en 1933. Le va-et-vient interprovincial de cette nature a diminué dans une proportion de 15% entre Ottawa et Hull.

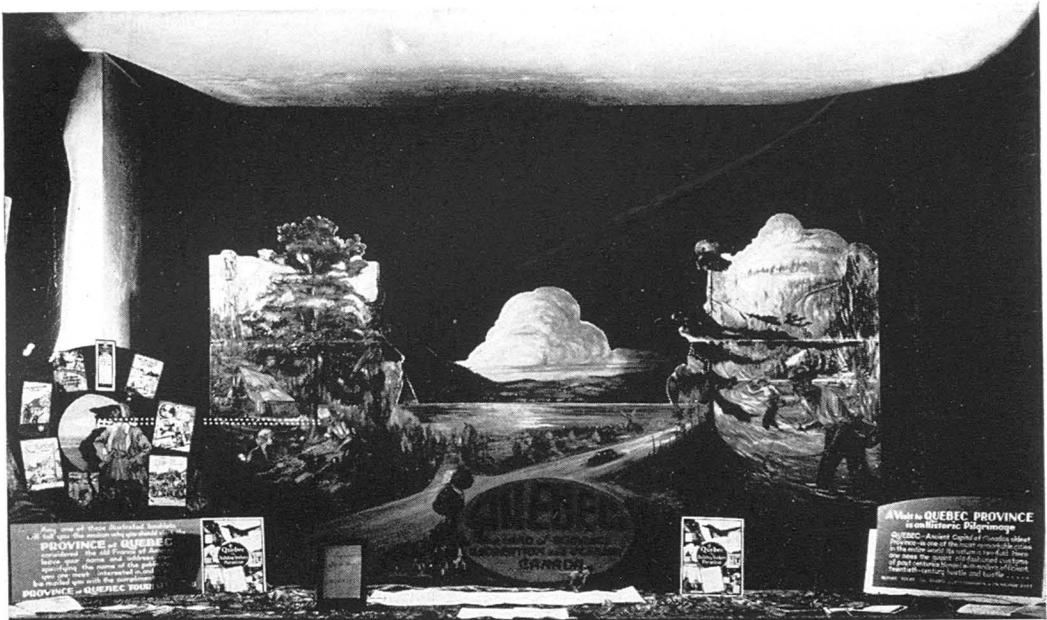
RECENSEMENT SUR LES ROUTES INTERPROVINCIALES

Le département a effectué en 1934 un comptage spécial aux points d'entrée inter provinciaux. Ce recensement a duré du mercredi matin, 1er août, au vendredi soir, 31 août. Les recenseurs ont compté toutes les automobiles, quelle que soit leur provenance, et le comptage fut effectué chaque jour, y compris les dimanches, de six heures du matin à minuit. Le département a fait le recensement à onze points inter provinciaux ainsi qu'à deux points de la route de la Gaspésie.

On trouvera à la suite de cette revue un tableau de la circulation à chacun de ces points, ainsi qu'un tableau-résumé indiquant la provenance des automobiles entrées par chacun de ces postes au cours du mois d'août. Voici les chiffres obtenus aux différents postes de comptage:

A Cross Point, dans le comté de Bonaventure, sur la route de la Gaspésie, il est entré au cours du mois d'août 1,072 automobiles provenant des autres provinces et 254 automobiles provenant des États-Unis, soit un total de 1,326 automobiles. On a compté à ce poste des automobiles provenant de huit provinces sur neuf. Seule la province de l'Alberta n'est pas représentée. Le Nouveau-Brunswick a naturellement fourni le plus grand nombre d'automobiles (1,027). L'Ontario en a fourni 36. On a enregistré à ce poste des automobiles venues de 22 états américains. Les états qui ont fourni le plus fort contingent sont le Connecticut, le Maine, le Massachusetts, le Michigan, le New Hampshire, le New Jersey, l'état de New York et la Pennsylvanie.

A Matapedia, dans le comté de Bonaventure, sur la route de la Gaspésie, on a compté 2,843 automobiles provenant des autres provinces et 680 automobiles provenant des États-Unis, soit un total de 3,523. Toutes les provinces moins la Colombie-Anglaise ont été représentées à ce poste. On a enregistré 2,665 auto-



Vitrine de la province de Québec dans le Raymond-Whitcomb Building, 5e Avenue et 57e Rue, New-York.

Window display of the Province of Quebec in the Raymond-Whitcomb Building, 5th Avenue and 57th Street, New York.



Exposition sportive de Boston, février 1934. Canot d'écorce construit sur place par un indien de la Pointe-Bleue. Démonstration dans la piscine attenante au pavillon de la province de Québec.

Boston Sportsmen Show, February 1934. Bark canoe built during the show by a Pointe Bleue Indian, as demonstrated in the pool near the exhibition hall.

distant State of California sends us a remarkable contingent of tourists, if the distance is taken into account.

There are forty of the forty-eight states which have their natural entrance into Canada through the province of Ontario. Individually, the tourist travel from certain states is not very considerable, but collectively the volume is very large. The purely interprovincial tourist travel, that is the automobile from other provinces, must not be forgotten. That class of tourist travel is also very important.

The figures for 1933 under the heading of entries for two days to two months represented a total of 367,491 cars for the period extending from January 1 to October 31, or an apparent decrease of 3,575. This decrease is explained by the fact that a large number of tourists who spent 24 hours or more at certain places located in close proximity to the boundary line were included under the heading of tourists coming for long stays.

Entries for less than 24 hours—For the same reason, the figures showing entries for 24 hours or less show a decrease in 1934. 170,969 cars of that category entered between January 1 and October 31, 1934, while there had been 180,723 cars of the same class in 1933. The inter-city traffic of that nature decreased in a proportion of 15% between Ottawa and Hull.

CENSUS ON THE INTERPROVINCIAL HIGHWAYS

The Department conducted in 1934 a special census at the interprovincial points of entry. That census was taken from Wednesday morning, August 1, to Friday night, August 31. The census recorders counted all the automobiles, no matter whence they came from, and the count was taken every day, Sundays included, from six in the morning until midnight. The Department conducted the census at eleven interprovincial points as well as at two different points along the Gaspé highway.

At the end of this review a tabulation of the traffic at each of those points will be found, and also a synoptic table indicating the origin of those automobiles. Following are the figures secured at the various counting stations:

At Cross Point, in the county of Bonaventure, on the Gaspé highway, 1,072 automobiles from other provinces and 254 cars from the United States, or a total of 1,326 autos, entered this Province during the month of August. Eight of the nine provinces were represented by the cars counted at that point. The province of Alberta was the only one not represented. New Brunswick naturally supplied the largest number of automobiles (1,027). Ontario supplied 36. Cars from 22 states in the United States were counted. The states which supplied the largest number were Connecticut, Maine, Massachusetts, Michigan, New Hampshire, New Jersey, New York and Pennsylvania.

At Matapédia, in the county of Bonaventure, on the Gaspé highway, 2,843 cars from the other provinces and 680 automobiles from the United States, or a total of 3,523, were counted. All the provinces, with the exception of British Columbia, were represented. 2,665 New Brunswick cars were counted at that

mobiles du Nouveau-Brunswick, 34 de la Nouvelle-Écosse et 134 de l'Ontario. On a compté des automobiles provenant de 30 états américains, dont les plus importants sont le Connecticut, le Maine, le Massachusetts, le New Jersey, le Michigan, l'état de New York, l'Ohio et la Pennsylvanie.

A Ste-Rose-du-Dégelé, sur la route Edmundston-Rivière-du-Loup, les chiffres s'établissent ainsi : 1,860 automobiles des autres provinces et 1,410 automobiles des États-Unis, soit un total de 3,270. Toutes les provinces sont représentées à ce poste. Le Nouveau-Brunswick figure pour 1,499 automobiles, la Nouvelle-Ecosse pour 67 et l'Ontario pour 274. On a noté des automobiles provenant de 38 états. Les états les mieux représentés sont le Connecticut, le Maine, le Massachusetts, le New Jersey, l'état de New York et la Pennsylvanie.

A Dorion, sur la route Toronto-Montréal (route No 2), il est entré 5,660 automobiles des autres provinces, principalement de l'Ontario, et 6,790 automobiles des États-Unis, soit un total de 12,450. Toutes les provinces sont représentées à ce poste ainsi que les 48 états américains, le district de Columbia, la Zone du Canal et un ou deux pays étrangers. Parmi les états les mieux représentées on compte la Californie, le Connecticut, l'Illinois, l'Indiana, le Massachusetts, le Michigan, le New Jersey, l'état de New York, l'Ohio, la Pennsylvanie et le Wisconsin.

A Vaudreuil, sur la route Ottawa-Montréal, (route No 17), nous avons compté 2,720 automobiles des autres provinces et 2,088 automobiles américaines, soit un total de 4,808. Toutes les provinces moins l'Île-du-Prince-Édouard ont été représentées à ce poste, ainsi que 44 états américains, dont les principaux sont la Californie, le Connecticut, l'Illinois, l'Indiana, le Maine, le Massachusetts, le Michigan, le New Jersey, l'état de New York, l'Ohio et la Pennsylvanie.

A Grenville, sur la route Trans-Canada (route 8A), nous avons compté 7,774 automobiles provenant des autres provinces, principalement de l'Ontario, et 487 automobiles provenant des États-Unis, soit un total de 8,261. Sept provinces sont représentées à ce poste ainsi que 35 états, dont les principaux sont la Californie, l'Illinois, le Massachusetts, le Michigan, l'état de New York et la Pennsylvanie.

A Hull, nous avons compté 256,722 automobiles des autres provinces, dont l'immense majorité est naturellement formée d'automobiles d'Ottawa, mais parmi lesquelles on a noté des automobiles venues des neuf provinces canadiennes. On a enregistré 8,805 automobiles américaines représentant 47 états, le district de Columbia et la zone du Canal; seul l'état de South Dakota n'est pas représenté à ce poste. Le comptage a été effectué à trois points différents: à la sortie du pont interprovincial, à la sortie du pont des Chaudières, ainsi qu'à la sortie du pont Champlain.

A Portage du Fort, il est entré 1,991 automobiles des autres provinces (5 provinces) et 58 automobiles des États-Unis (11 états). Le village de Portage du Fort est situé sur la rivière Ottawa à environ 45 milles à l'ouest de la ville d'Ottawa. Ce village n'est pas sur une grande route.

A l'île aux Allumettes, il est entré 562 automobiles des autres provinces (4 provinces) et 37 automobiles des États-Unis (8 états).

Gaspésie—Le département a compté les automobiles près du village de New Richmond, sur la baie des Chaleurs, et à L'Anse-aux-Cousins, près de Gaspé. On



Bureau de renseignements de tourisme à l'hôtel Norton-Palmer, Windsor, Ont. Entrée donnant sur le hall.

Tourist Information Bureau in the Norton-Palmer Hotel, Windsor, Ont. View from lounge.

point, 34 from Nova Scotia and 134 from Ontario. Automobiles from 30 states in the United States were recorded, and the principal states represented were Connecticut, Maine, Massachusetts, New Jersey, Michigan, New York, Ohio and Pennsylvania.

At Ste. Rose du Dégelé, on the Edmundston-Rivière du Loup highway, the figures showed 1,860 automobiles from the other provinces and 1,410 cars from the United States, or a total of 3,270. All the provinces were represented at that point. New Brunswick was represented by 1,499 automobiles, Nova Scotia had 67 and Ontario 274. Cars from 38 states in the United States were noted. The states best represented were Connecticut, Maine, Massachusetts, New Jersey, New York and Pennsylvania.

At Dorion, on the Toronto-Montreal highway (Highway No. 2) 5,660 automobiles from the other provinces, mostly from Ontario, and 6,790 cars from the United States, or a total of 12,450 automobiles, were counted. All the provinces as well as the 48 American states, the district of Columbia, the Canal Zone and one or two foreign countries, were represented at that point. The states which were best represented were California, Connecticut, Illinois, Indiana, Massachusetts, Michigan, New Jersey, New York, Ohio, Pennsylvania and Wisconsin.

At Vaudreuil, on the Ottawa-Montreal highway (Highway No. 17), we counted 2,720 automobiles from the other provinces and 2,088 from the United States, or a total of 4,808. All the provinces, with the exception of Prince Edward Island, were represented at that point, along with 44 states of the United States. The principal states were California, Connecticut, Illinois, Indiana, Maine, Massachusetts, Michigan, New Jersey, New York, Ohio and Pennsylvania.

At Grenville, on the Trans-Canada highway (Highway No. 8a) we counted 7,774 automobiles from the other provinces, mostly from Ontario, and 487 American cars, or a total of 8,261. Seven provinces were represented at that point, as well as 35 states, the principal of which were California, Illinois, Massachusetts, Michigan, New York and Pennsylvania.

At Hull, we counted 256,722 automobiles from the other provinces, the vast majority of which naturally came from Ottawa, but among which cars from all of the nine Canadian provinces were noted. There were 8,805 American cars registered, representing 47 states, the District of Columbia and the Canal Zone; the State of South Dakota was the only one not represented at that point. The census was taken at three different points: at the exit of the Interprovincial Bridge, at the exit of the Chaudière Bridge, and at the exit of the Champlain Bridge.

At Portage du Fort, 1,991 automobiles from other provinces (5 provinces) and 58 cars from the United States (11 states) were registered. The village of Portage du Fort is situated on the Ottawa River, about 45 miles west of the City of Ottawa. This village is not located on a main highway.

At Ile aux Alumettes, we counted 562 automobiles from the other provinces (4 provinces) and 37 cars from the United States (8 states).

Gaspé Peninsula—The Department counted the automobiles near the village of New Richmond, on the Baie des Chaleurs, and at Anse-aux-Cousins, near

a noté autour de la Gaspésie 5,729 automobiles portant licence de la province de Québec, 274 automobiles venues d'autres provinces et 720 automobiles venues des États-Unis. Toutes les provinces du Canada, moins l'Alberta, sont représentées, ainsi que 30 états américains.

PRINCIPALES COMMÉMORATIONS DE L'ANNÉE 1934

Les fêtes du 4e centenaire de l'arrivée de Jacques Cartier à Gaspé ainsi que les fêtes du 3e centenaire de la fondation de la ville des Trois-Rivières, furent les grands événements de l'année. Ces commémorations obtinrent une publicité considérable, tant à l'étranger qu'au Canada, et elles servirent naturellement de thème à une partie de la propagande du département. Ces deux commémorations contribuèrent certainement à activer le tourisme, non seulement dans la Gaspésie et dans le district de Trois-Rivières, mais dans toute la province.

LE 4e CENTENAIRE DE LA DÉCOUVERTE DU CANADA

Le 16 juillet 1534 Jacques Cartier, navigateur malouin, jeta l'ancre au fond de la baie de Gaspé, y érigea une croix et prit possession du sol au nom du roi de France. Ce fut la découverte du Canada, découverte dont les fêtes de 1934 ont commémoré le 4e centenaire. Ces fêtes attirèrent des délégations officielles venues de France, d'Angleterre, des États-Unis et de toutes les parties du Canada. La délégation française fut particulièrement représentative et brillante. Cette délégation fut composée de sommités religieuses, politiques, littéraires et scientifiques venues au pays sur le vapeur "Champlain", de la Compagnie Générale Transatlantique. Ce vapeur faisait sa première visite au Canada et il avait été nolisé spécialement pour amener la délégation de France. Les fêtes commencèrent le vendredi 24 août par une cérémonie religieuse. La délégation française arriva le 25. Le "Champlain" fut escorté au port par une centaine de barques de pêcheurs. Ce jour-là on dévoila une croix commémorative érigée par la Commission des Sites et Monuments Historiques du Canada, à l'endroit où Cartier avait érigé la sienne. Il y eut ensuite banquet, discours et fêtes de nuit. Le dimanche 26 août on posa la pierre angulaire de la future basilique de Gaspé, après quoi le "Champlain" quitta Gaspé pour venir à Québec. Les fêtes de Québec durèrent du lundi avant-midi 27 août au mercredi soir 29 août. Les fêtes officielles furent complétées par un congrès de la presse canadienne de langue française auquel prirent part quelques uns des journalistes les plus éminents de France. Le jeudi 30 août la délégation visita Trois-Rivières et les chutes de Shawinigan.

Du vendredi au dimanche (31 août-2 septembre) la délégation visita Montréal. L'une des parties principales du programme fut le dévoilement d'un buste de Jacques Cartier sur le pont de ce nom (anciennement pont du Havre). Il y eut aussi une manifestation au parc Lafontaine, où les représentants de la France, de l'Angleterre et des États-Unis adressèrent la parole à quelques centaines de mille citoyens. La délégation s'en fut ensuite à Toronto et aux chutes Niagara.

LE 3e CENTENAIRE DE LA FONDATION DES TROIS-RIVIÈRES

La ville de Trois-Rivières fut fondée par M. de Laviolette le 4 juillet 1634. La commémoration de cet événement a donné lieu à des fêtes qui durèrent deux

Gaspé. 5,729 cars bearing Quebec licence plates, 274 from the other provinces and 720 automobiles from the United States, were registered on the Gaspé belt highway. All the provinces in Canada, with the exception of Alberta, were represented, as well as 30 American states.

THE PRINCIPAL COMMEMORATIONS OF THE YEAR 1934

The festivities in connection with the four hundredth anniversary of the arrival of Jacques Cartier at Gaspé and the celebrations on the occasion of the ter-centenary of the foundation of the city of Trois Rivières were the outstanding events of the year. Those commemorations obtained considerable publicity, in other lands as well as in Canada, and they were naturally used for a portion of the Department's propaganda. Those two commemorations undoubtedly contributed to a greater activity in tourist travel, not only in Gaspé and the Trois Rivières district, but throughout the Province.

THE FOURTH CENTENARY OF THE DISCOVERY OF CANADA

Jacques Cartier, a navigator of St. Malo, France, dropped anchor in the interior of the Bay of Gaspé on the 16th. of July 1534, erected a cross and took possession of the land in the name of the King of France. It was the discovery of Canada, the four hundredth anniversary of which was commemorated by the 1934 celebrations. These celebrations attracted official delegations from France, England, the United States and all parts of Canada. The French delegation was a most brilliant and representative one. That delegation was composed of prominent personages in religion, politics, literature and science who came to this country on board the steamer "Champlain", of the Compagnie Générale Trans-atlantique. The ship was making its first visit to Canada and had been specially chartered to bring the French delegation here. The celebrations began on Friday, August 24, with a religious demonstration. The French delegation arrived on the 25th. The "Champlain" was escorted to the harbor by about a hundred fishing boats. That day, a memorial cross erected by the Historic Sites and Monuments Commission of Canada on the spot where Cartier planted his cross, was unveiled. This was followed by a banquet, speeches and a "fête de nuit". On Sunday, August 26th., took place the laying of the corner stone of the future basilica of Gaspé, and then the "Champlain" left Gaspé for Quebec. The festivities in Quebec lasted from Monday forenoon, August 27, until Wednesday night, August 29. The official celebrations were brought to a close with a convention of the French Canadian Press, in which some of the most eminent French journalists took part. On Thursday, August 30, the delegation visited Trois Rivières and Shawinigan Falls.

The delegation spent from Friday to Sunday (August 31-September 2) in Montreal. One of the principal events of the programme was the unveiling of a bust of Jacques Cartier on the bridge bearing his name (formerly the Harbour Bridge). There was also a great demonstration in Lafontaine Park, where the representatives from France, England and the United States addressed some hundreds of thousands of citizens. The delegation then proceeded to Toronto and Niagara Falls.

THE TRI-CENTENARY OF THE FOUNDATION OF TROIS RIVIÈRES

The city of Trois Rivières was founded on July 4, 1634, by Monsieur de La-violette. The commemoration of that event gave rise to a programme of

mois et dont le succès fit honneur aux organisateurs et aux citoyens. Les fêtes de Trois-Rivières attirèrent des foules tellement nombreuses qu'on n'en a pu dresser une statistique, même approximative. En plus de la portée historique et éducative de ces fêtes, la ville des Trois-Rivières et la vallée du St-Maurice en ont tiré un bénéfice pécuniaire considérable.

Les fêtes commencèrent le 30 juin par des cérémonies religieuses qui se déroulèrent pendant trois jours (30 juin, 1er et 2 juillet). Le 14 de juillet il y eut démonstration historique et patriotique, dont un "pageant" représentant l'arrivée de Laviolette au site actuel des Trois-Rivières. Cette série de fêtes se continua presque sans interruption jusqu'au début du mois d'août. On dévoila durant cette période des monuments à Laviolette, à La Vérendrye, à Benjamin Sulte et à d'autres fils éminents de la région trifluvienne. Du 3 au 31 aout eurent lieu diverses manifestations, dont plusieurs "pageants" historiques, des parades, une course en canot de La Tuque à Trois-Rivières, des fêtes en l'honneur de la délégation française, le dévoilement du "Flambeau", monument érigé par les jeunes gens du district, ainsi qu'une manifestation en l'honneur d'un groupe de médecins de France et d'autres pays latins.

L'organisation des fêtes de Trois-Rivières fut bien réussie. Les diverses manifestations qui les marquèrent offrirent un intérêt et une variété bien propres à créer et à maintenir l'enthousiasme, non seulement parmi la population des Trois-Rivières, mais parmi les innombrables groupes de visiteurs.

PART DU MINISTÈRE DE LA VOIRIE

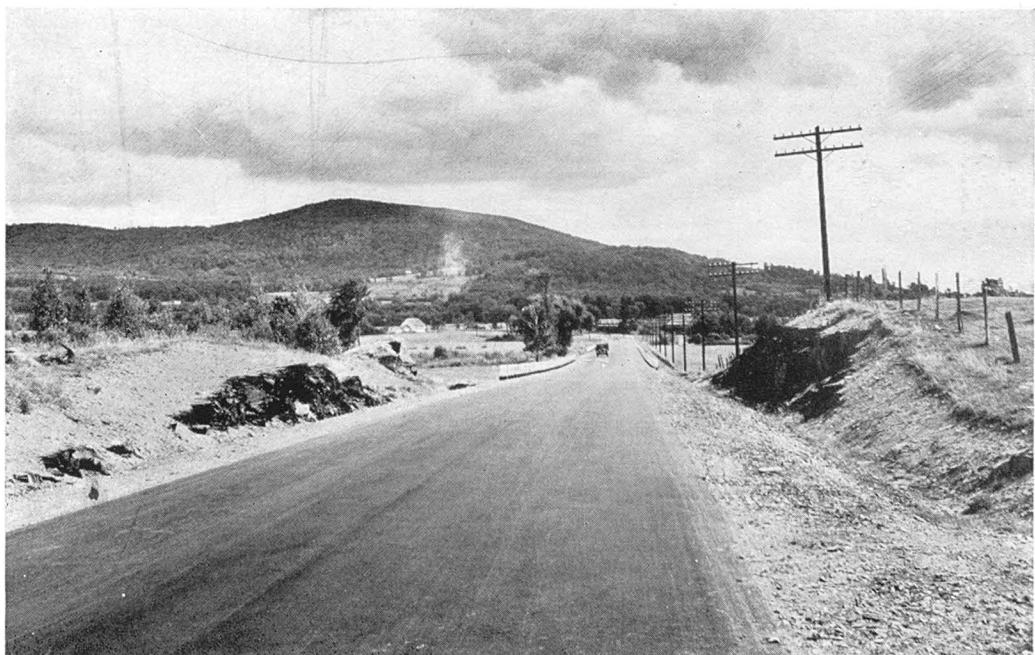
La part de notre département dans le succès de ces commémorations doit être signalée. Le président du comité des fêtes de Gaspé a eu la bonté d'écrire que sans le département de la voirie les fêtes auraient été compromises. Nous ne voudrions pas exagérer la valeur de notre coopération, mais il y a tout de même quelque chose à dire à ce sujet. Le département de la voirie a attribué un budget spécial aux fêtes de Gaspé. Il a distribué des milliers de livres de chaux à blanchir dans les villages situés sur la route de ceinture. Il a refait les rues du village de Gaspé, réparé le débarcadère, qu'un abandon prolongé avait rendu dangereux, relevé et blanchi un grand nombre de hangars et de remises et, d'une façon générale, fait la toilette des lieux où les représentants de l'Angleterre, de la France et des États-Unis devaient commémorer l'escale quatre fois centenaire de Jacques Cartier. Notre ingénieur de division prit d'ailleurs, à titre officiel et à titre de citoyen de Gaspé, une part prépondérante au succès des fêtes, de même que le Délégué du Ministre, mis au service de l'organisation durant trois semaines. Il faut dire que Gaspé, malgré la beauté de sa nature, se prêtait peu à l'envergure que l'on voulait donner aux commémorations. Un village de 2,000 âmes ne peut offrir le confort d'une ville. Ce fut surtout un succès d'enthousiasme, mais d'un enthousiasme tel qu'il demeurera un des aspects les plus attachants de ces fêtes du "Souvenir".

Quant aux fêtes de Trois-Rivières, le département de la voirie n'y prit officiellement aucune part, sauf en ce qui a trait à la course en canot sur le Saint-Maurice, entre La Tuque et Trois-Rivières. Les fêtes de Trois-Rivières furent



Route 1. Montréal-Sherbrooke. Canton de Granby.

Highway No. 1. Montréal-Sherbrooke. Township of Granby.



Route 1. Montréal-Sherbrooke. Canton de Shefford.

Highway No. 1. Montreal-Sherbrooke. Township of Shefford.

festivities which lasted two months and which were to the great honour and credit of the organizers and the residents. The festivities of Trois Rivières drew such large crowds that it is impossible to draw up even an approximate statistic of their numbers. In addition to the historic and educational value of those festivities, the city of Trois Rivières and the St. Maurice Valley obtained considerable pecuniary benefits.

The celebrations began on June 30 with religious services which continued for three days (June 30 and July 1 and 2). On the 14th of July there was an historic and patriotic demonstration, with a pageant representing the arrival of Laviolette at the site occupied to-day by the city of Trois Rivières. That series of celebrations continued practically without any interruption until the beginning of August and during that period monuments to the memory of Laviolette, La Vérendrye, Benjamin Sulte and others, were unveiled in the tri-fluvian region. From August 3 to 31, various manifestations were staged with several historic pageants, parades, a canoe race from La Tuque to Trois-Rivières, receptions and demonstrations in honour of the French delegation, the unveiling of the "Flambeau", a monument erected by the young men of the district, as well as a manifestation in honor of a large group of medical men from France and other Latin countries.

The organization of the Trois Rivières festivities was perfect. The various manifestations which formed part of those festivities offered great interest and a variety of attractions which were due to create and maintain the enthusiasm, not only of the people of Trois Rivières, but of the innumerable groups of visitors.

THE PART OF THE ROADS DEPARTMENT

The part played by our Department in the success of those commemorations should be noted. The president of the committee which organized the Gaspé celebrations very kindly wrote the Minister stating that these festivities would have been compromised had it not been for the Department. We do not wish to exaggerate the value of our cooperation, but something may, however, be said about it. The Department devoted a special budget to the Gaspé celebration. It distributed thousands of pounds of lime to whitewash buildings along the Gaspé highway. It repaired the streets in the village of Gaspé, repaired the wharf which had become dangerous, straightened and braced a large number of barns and sheds, and in a general way brightened and rendered more attractive those places where the delegates from France, England and the United States were to commemorate the four hundredth anniversary of the landing of Jacques Cartier. Moreover, our divisional engineer, in his official capacity as well as a citizen of Gaspé, took a very active part in the success of the celebrations, as did the Minister's Delegate, whose services were available to the organizers for a period of three weeks. It must be stated that Gaspé, in spite of the beauty of its location, did not offer all the facilities to meet the great requirements of a demonstration such as was planned. A little village of 2,000 inhabitants can not possibly provide the comforts of a large city. It was specially a success from the point of view of enthusiasm, an enthusiasm that will remain one of the most lasting features of those festive days.

As regards the Trois Rivières festivities, the Roads Department took no official part in them, except as far as the canoe race on the St. Maurice River between La Tuque and Trois Rivières was concerned. The Trois Rivières festiv-

organisées de façon parfaite. Leur succès fut le fruit de l'initiative des citoyens, aidée, comme dans le cas de Gaspé, de la contribution financière du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial. La course en canot à laquelle le département de la voirie prit part constitue à notre avis un événement sportif et athlétique que l'on devrait répéter chaque année, et qui a lui seul devrait constituer l'une des pièces capitales de la propagande touristique de la vallée du Saint-Maurice. En plus de l'intérêt intrinsèque de cette course, celle-ci attirera sur la région l'attention d'un grand nombre de sportsmen du Canada et des États-Unis.

LE CONSEIL DU TOURISME

Créé pour unir et coordonner les connaissances et le travail de ceux qui peuvent contribuer au développement du tourisme, le Conseil du Tourisme a prouvé son utilité au cours des deux dernières saisons.

Le Conseil du Tourisme comprend les départements et services suivants: le ministère de la voirie, l'Office Provincial du Tourisme, le département du revenu, le service de la chasse et de la pêche, le département des terres et forêts, le département de l'agriculture, l'École des arts domestique, le service de publicité du gouvernement, le service de la circulation, le service de la sûreté provinciale, et l'École provinciale des beaux arts.

Le Conseil s'est adjoint, à titre de membres délégués qu'il invite lorsque la chose est nécessaire, les organisations suivantes: l'Association des hôtels de la province de Québec, l'Association des hôteliers de campagne de la province de Québec, la Société historique de Montréal, la Canadian Handicrafts Guild, de Montréal, la Société des Arts, Sciences et Lettres, de Québec, le "Montreal Tourist and Convention Bureau", le "Royal Automobile Club of Canada", de Montréal, la "Montreal Motorists League", le Quebec Auto Club, la Ligue de sécurité de la province de Québec et l'Association des auteurs de la province de Québec.

Depuis sa fondation, le Conseil a étudié tous les sujets d'intérêt général au point de vue du tourisme: voirie, hôtellerie, chasse et pêche, arts domestiques, conservation du caractère de la province, guides historiques, fondation des syndicats d'initiatives, etc.

Au point de vue des hôtelleries, le Conseil a étudié d'une façon particulière les questions de confort et de cuisine. Le service des hôtelleries a accordé une attention plus active que jamais à la campagne d'éducation entreprise depuis plusieurs années en faveur de l'amélioration de l'hôtellerie, surtout de l'hôtellerie rurale. Bien que la tâche de transformer nos hôtelleries fût très difficile, on note un progrès considérable dans toute la province, particulièrement dans la Gaspésie, où les hôtels, sans être luxueux, offrent maintenant un confort dont les touristes se sont montrés satisfaits. Evidemment, il reste dans la Gaspésie comme ailleurs d'autres progrès à accomplir, car les touristes sont de plus en plus exigeants. Le travail est toutefois en très bonne voie. La question de la cuisine est particulièrement importante. C'est le désir du Conseil de populariser la vraie cuisine canadienne et les mets préparés avec les produits locaux. Le service des hôtelleries a préparé à l'usage des hôteliers un livre de recettes qui leur a été très utile et qui le sera davantage à mesure que la campagne d'amélioration se poursuivra.

ties were perfectly organized. Their success was due to the citizens' own initiative, assisted, as in the case of Gaspé, by the financial aid of the federal and provincial governments. The canoe race, in which the Roads Department took part, constitutes, in our opinion, a sporting and athletic event which should be repeated every year and which should form one of the features of the tourist propaganda of the St. Maurice Valley. Aside from the intrinsic value of that race, it would attract the attention of a large number of Canadian and United States sportsmen to that particular region.

THE TOURIST COUNCIL

Created to unite and co-ordinate the knowledge and work of those who can contribute to the development of the tourist travel, the Tourist Council has proved its utility during the last two seasons.

The Tourist Council includes representatives of the following departments and services: the Roads Department, the Provincial Tourist Bureau, the Revenue Department, the Fish and Game Service, the Department of Lands and Forests, the Department of Agriculture, the School of Domestic Arts, the Government Publicity Service, the Traffic Service, the Provincial Police Department, and the Provincial School of Fine Arts.

The following organizations are associate members of the Council, this latter inviting them when it is thought necessary: the Province of Quebec Hotel Association, the Association of Country Hotels of the Province of Quebec, the Montreal Historical Society, the Canadian Handicrafts Guild of Montreal, the Société des Arts, Science et Lettres, of Quebec, the Montreal Tourist and Convention Bureau, the Royal Automobile Club of Canada, of Montreal, the Montreal Motorists League, the Quebec Automobile Club, the Safety League of the Province of Quebec, the Association of Authors of the Province of Quebec.

Since its foundation, the Council has studied all matters of general interest as regards tourist travel: roads, hotel accommodation and service, fishing and hunting, domestic arts, conservation of the character of the Province, historic guides, the organization of initiative syndicates, etc.

As regards the hotels, the Council studied particularly the questions of comfort and meals. The Hostelry Service has given a more active attention than ever to the educational campaign undertaken several years ago tending to the improvement in the hotel service, particularly in the rural districts. Although the task of transforming our hotels was a very difficult one, considerable progress has been noted throughout the Province, particularly in Gaspé, where the hotels, while they are not luxurious, now offer a high degree of comfort which has proven satisfactory to the tourists. Naturally, more progress can be made in Gaspé like elsewhere, as the tourists become more and more exacting. The work, however, is well under way. The question of food and its preparation and manner of serving it, is a particularly important one. It is the desire of the Council to popularize real Canadian cooking and such foods as can be prepared with local products. The hostelry service has prepared, for the use of hotel keepers, a book of recipes which has been very useful to them and which will prove even more serviceable as the improvement campaign develops.

Le Conseil du tourisme a étudié l'opportunité de préparer et de distribuer un guide général des hôtelleries de la province. Cette question a été étudiée par un comité spécial, qui en est venu à la conclusion que l'on pouvait se dispenser d'un tel guide pourvu que l'on mette à la disposition des touristes des listes d'hôtels couvrant les villes de Québec et de Montréal, ainsi que les routes les plus fréquentées. Ces listes, préparées et distribuées par l'Office provincial du tourisme, ont donné à très peu de frais entière satisfaction.

Le Conseil du tourisme a reçu la collaboration la plus active de l'École des arts domestiques et du Canadian Handicrafts Guild en ce qui concerne la fabrication des tapis et objets divers que l'on offre en vente aux visiteurs. L'École des arts domestiques accomplit une œuvre importante dans les campagnes, non seulement quant aux méthodes de fabrication, mais quant au choix et à l'utilisation de modèles caractéristiques de la province. Sous la direction de l'École, notre province est déjà en mesure d'offrir aux touristes des produits d'excellente qualité.

A la suggestion du Conseil du tourisme, le service de la chasse et de la pêche a établi, au cours du printemps dernier, une nouvelle échelle de tarifs pour le séjour et le droit de pêche dans le Parc des Laurentides. Les nouveaux prix constituent une réduction très appréciable, réduction qui a contribué notablement à l'augmentation du tourisme dans les hôtels du Parc. Les nouveaux tarifs furent publiés dans le Bulletin du Tourisme de février 1934.

Afin d'établir la liste des lieux de chasse et de pêche accessibles au grand public, le Conseil a adressé 8,000 questionnaires aux différents propriétaires d'hôtels de la province. A la date de préparation de la présente revue, la proportion des réponses ne s'élevait qu'à 10%. Nous espérons toutefois être en mesure de préparer bientôt une liste assez documentée.

A la suggestion du Conseil également, le département du revenu a modifié les règlements relatifs à la construction et à l'opération des chalets (bungalows). Les nouveaux règlements furent approuvés par le Lieutenant-gouverneur le 31 mai 1934 et publiés le 9 juin dans la Gazette Officielle. D'après les nouveaux règlements, tout chalet doit être une addition à un hôtel licencié et il doit être construit sur une propriété bornée d'un côté par une rivière ou par un lac. Le nombre minimum des chalets pour chaque établissement est de cinq. L'arrêté ministériel du 31 mai 1934 autorise l'opération des chalets construits avant le 1er janvier 1934 et licenciés par la province, même s'ils ne sont pas conformes aux nouveaux règlements; tous les autres doivent s'y conformer. A la demande du Conseil du tourisme, le Trésorier provincial peut modifier l'application de ces règlements.

Le Conseil a dirigé la fondation des syndicats d'initiatives. On trouvera plus bas une liste des syndicats fondés jusqu'ici.

Le Conseil a organisé au cours de l'été dernier un concours de photographies auquel ont pris part au-delà de 250 personnes. La liste des photographies primées a été publiée dans le Bulletin de novembre.

Au chapitre de la protection des sites, le Conseil s'est occupé tout spécialement de la conservation du caractère de l'île d'Orléans et il a fait au Ministre de la voirie certaines recommandations propres à garder à l'île les charmes qui la

The Tourist Council also considered the opportunity of preparing and distributing a general guide of the hotels in the Province. The question was studied by a special committee which reached the conclusion that such a guide could be dispensed with if lists of hotels in the cities of Montreal and Quebec and along the most frequented roads were placed at the tourists' disposal. Those lists, prepared and distributed by the Provincial Tourist Bureau, have given entire satisfaction.

The Tourist Council was given the most active co-operation by the School of Domestic Arts and of the Canadian Handicrafts Guild as regards the manufacture of rugs and various objects offered for sale to visitors. The School of Domestic Arts is carrying out a most important work in the rural districts, not only by improving the technique of manufacture, but also by using all its influence to have models which are characteristic of the Province selected. We are already able, under the direction of the School, to offer the tourist products of a very high quality.

Acting upon the suggestion of the Tourist Council, the Fish and Game Department established, last spring, a new scale for permits to sojourn and for fishing licences in the Laurentides National Park. The new prices represent a substantial reduction, a reduction which has considerably contributed to the increase in the number of tourists who have stopped at the camps in the Park. The new tariff was published in the Tourist Bulletin of February 1934.

In order to establish a list of hunting and fishing sites that are open to the general public, the Tourist Council sent out 8,000 questionnaires to the various hotel owners in the Province. At the time of preparation of this report, only 10% of the answers had been received. We however hope to be able to prepare a fairly complete and comprehensive list in the near future.

At the suggestion of the Council, the Department of Revenue altered the regulations which apply to the construction and operation of bungalows. The new regulations were approved by the Lieutenant-Governor in Council on May 31, 1934, and were published in the Official Gazette on the 9th. of June. According to the new regulations, all bungalows must be an addition to a licenced hotel and must be built on a property bordered on one side by either a river or a lake. No establishment can have less than five bungalows. The Order-in-Council of the 31st. of May 1934 authorizes the operation of bungalows built prior to January 1934 and licenced by the Province, even if they do not conform with the new regulations; all others must conform with them. At the request of the Tourist Council, the Provincial Treasurer may modify the application of the regulations respecting bungalows.

The Council has directed the foundation of the syndicates of initiative, or regional tourist bureaus. A list of the syndicates founded to date will be found below.

During last summer the Council organized a photography contest in which more than 250 persons took part. The list of the winning photographs was published in the November issue of the Tourist Bulletin.

As regards the protection of sites, the Council paid particular attention to the preservation of the character of the Isle of Orléans and it made certain recommendations to the Minister of Roads that might help preserve for the Island its

caractérisent actuellement et qui sont la meilleure garantie d'un tourisme profitable. Ces recommandations sont à l'étude.

A la suggestion du Conseil, le Ministre de la voirie a remplacé la publication du Bulletin Officiel de son département par un Bulletin du Tourisme traitant de tous les sujets qui se rapportent à l'organisation et au développement de cette industrie. Le premier numéro du Bulletin du Tourisme fut publié au mois de janvier 1934. Ce bulletin est publié chaque mois avec la coopération du département du revenu et des autres départements de l'administration.

SYNDICATS D'INITIATIVES

L'un des buts principaux de la loi du tourisme fut d'encourager l'initiative locale et régionale, sans laquelle tous les efforts du Conseil du tourisme et de l'Office provincial du tourisme n'auraient que des résultats incomplets. Le rôle du Conseil est d'orienter; celui de l'Office provincial du tourisme est surtout de classer la documentation touristique et d'annoncer la province à l'étranger. Aux syndicats d'initiatives revient en grande partie la tâche d'organiser la partie "réceptive", de s'occuper de l'amélioration des hôtels, de l'aménagement des lieux de chasse, de pêche ou de villégiature, d'organiser des commémorations historiques ou des événements athlétiques ou sportifs, en un mot de mettre leurs régions respectives en mesure de bien recevoir le visiteur, de lui plaire, de l'engager à y séjourner le plus longtemps possible, et surtout de l'inviter à y revenir. Le syndicat d'initiative a un autre rôle à remplir, lequel consiste à annoncer sa région dans les autres régions de la province, ce qui est de nature à développer le tourisme local et régional. Règle générale, les syndicats d'initiatives n'ont pas assez d'argent à disposer pour faire de la publicité à l'étranger, au moins d'une façon suivie et avec quelque envergure. Ce rôle relève en premier lieu de l'Office provincial du tourisme.

La fondation de syndicats d'initiatives doit procéder avec une lenteur prudente, car, comme leur nom l'indique, ces syndicats sont basés essentiellement sur l'initiative des citoyens. Ils ne doivent pas être des organismes imposés par le département de la voirie. Il faut également noter que le succès d'un syndicat exige beaucoup de travail, beaucoup de dévouement et beaucoup d'esprit public, car l'argent nécessaire à son fonctionnement doit être prélevé sur place. Les syndicats ne comportent aucune fonction rétribuée par le gouvernement.

Pour toutes ces raisons, le département de la voirie n'a pas cherché à activer autre mesure la fondation de nouveaux syndicats en 1934. D'autre part, nous avions besoin d'une année pour observer le travail des syndicats déjà créés. Quelques-uns des syndicats ont accompli une besogne considérable. D'autres, pour diverses raisons, furent moins actifs. L'exemple se propage toutefois et déjà plusieurs autres nouveaux districts sont prêts à s'organiser.

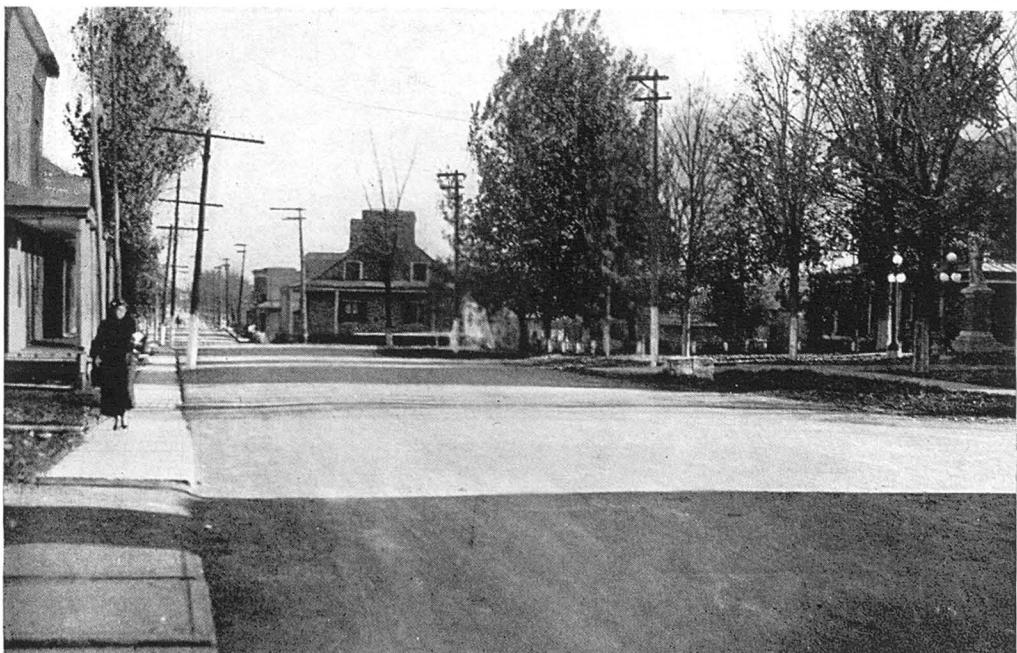
La loi du tourisme attribue aux syndicats d'initiatives les fonctions suivantes:

- 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 monu-



Route 41. Village de St-Alexis. Pavage de bitume et de gravier.

Highway No. 41. Village of St. Alexis. Pavement made with asphalt and gravel.



LOUISEVILLE—ST-ALEXIS

St-Alexis

Revêtement bitumineux à bon marché.

Low cost bituminous pavement.

many characteristic charms, which are the best guarantee of a profitable tourist travel. Those recommendations are now being considered.

Acting upon the suggestion of the Tourist Council, the Minister of Roads has replaced the publication of the Official Bulletin of his Department by a Tourist Bulletin which deals with the organization and the development of this industry. The first number of the Tourist Bulletin was published during the month of January. The Bulletin is published every month with the cooperation of the Department of Revenue and that of the other administrative Departments.

REGIONAL TOURIST BUREAUS

One of the principal objects of the Tourist Act was to encourage local and regional initiative, as nothing but incomplete results could be secured by the Tourist Council and the Tourist Bureau without such initiative. The Council acts in an advisory capacity; the Tourist Bureau's functions consist in the classification of tourist documentation and in advertising the Province in other parts. The "receptive" duties belong to a very large extent to the initiative syndicates, or regional tourist organisations, which have to look after the improvement of the hotels, the equipment of fishing, hunting and recreation sites or localities, organize historic, athletic or sporting events, in one word organize and prepare their respective regions in order to properly receive visitors, please them to the fullest possible extent, induce them to stay as long as possible, and especially invite them to come back again. The regional bureaus have still a further role, that of advertising their region in the other regions in the Province, which tends to develop local and regional interchange of travel. As a general rule, these bureaus do not have sufficient funds to allow them to carry on any outside publicity, at least not in any kind of a continuous manner or on a sufficiently large scale. The Provincial Tourist Bureau specially looks after such matters.

The foundation of initiative syndicates in the various regions must be undertaken with care and without undue haste, since, as their name implies, these organizations are based essentially upon the initiative of the citizens and must not be organizations that are imposed by the Roads Department. It should also be noted that it requires a great deal of work, great devotion and an abundance of public spirit to make a syndicate successful, since the money required to keep it in operation shall be raised locally. There is no Government retribution attached to any function or position on any of those syndicates.

For all these reasons, the Roads Department has not unduly encouraged the foundation of new syndicates in 1934. We required a year to observe the work accomplished by the syndicates already established. Some of the syndicates accomplished a great deal. Others, for several reasons, showed less activity.

The good example has had its effects and there are already other new districts which are ready to organize.

The Tourist Act attributes the following functions to the initiative syndicates:

- a. Stimulate, guide and co-ordinate the efforts of any other organization dealing with tourist traffic;
- b. Make known, by means of propaganda and publicity, the sites, the monu-

ments, 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 historiques;
- h. Éditer et distribuer des cartes, brochures descriptives, guides, albums et autres publications propres à développer le tourisme.

Tout syndicat d'initiatives doit faire approuver par le Ministre de la voirie le programme qu'il entend exécuter et doit se conformer aux règlements que celui-ci édicte.

Le syndicat d'initiatives de la vallée du Saint-Maurice—Ce syndicat, dont le siège principal est à Trois-Rivières, comprend les comtés de Champlain, de Saint-Maurice, de Maskinongé et de Laviotte. Son acte d'incorporation est daté du 31 mai 1933. C'est le premier de nos syndicats d'initiatives. Ce syndicat opère un bureau de renseignements rue St-Pierre, à Trois-Rivières, bureau très achalandé durant la saison d'été. Il a collaboré à l'organisation des fêtes du 3e centenaire des Trois-Rivières, organisées par un comité spécial dit "Comité des fêtes du 3e centenaire". Ce syndicat a réuni une documentation considérable sur la vallée du Saint-Maurice, documentation qui devrait être complétée au cours de l'année 1935; il s'occupe également d'organisation touristique et il a montré beaucoup d'activité au cours des deux années qui se sont écoulées depuis sa fondation. Il coopère étroitement avec l'Office provincial du tourisme.

Le syndicat d'initiatives de Saguenay- Lac-St-Jean—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 à l'Hôtel de ville. Son acte d'incorporation date du 14 août 1933. Le syndicat de cette région est très actif.

Le syndicat d'initiative de Charlevoix-Saguenay—Ce syndicat comprend les comtés de Charlevoix et de Saguenay. Son siège social est à La Malbaie. Son acte d'incorporation date du 23 janvier 1934.

Le syndicat de Hull, Gatineau, Pontiac et Papineau—Ce syndicat comprend les comtés de Pontiac, de Hull, de Gatineau et de Papineau. Son siège social est à Hull, où il opère un bureau de renseignements. Son acte d'incorporation date du 14 décembre 1933. Ce syndicat a fait un inventaire des ressources de sa région et il a publié au cours de 1934 une brochure à l'usage des touristes.



ROUTE 1—MONTRÉAL—SHERBROOKE

Vue de la route dans le canton de Magog. Pavage en héton bitumineux construit en 1934.

View showing the road in the township of Magog.
Bituminous concrete pavement laid in 1934.

ments, 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 business 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 administrations, transportation companies, hostelry associations, boards of trade and in a general way historical societies.
- h. Publish and distribute maps, descriptive booklets, guide books, albums and other publications tending to develop the tourist traffic.

All the initiative syndicates must obtain the approval of the Minister of Roads to any programme they intend to carry out and must submit to the rules and regulations he sets forth or decrees.

The St. Maurice Valley Tourist Bureau—This bureau, which has its head office at Trois Rivières, includes the counties of Champlain, St. Maurice, Maskinongé and Laviotte. It was incorporated on May 31, 1933. It is the first of our initiative syndicates. This syndicate operates an information bureau located on St. Pierre Street, in Trois Rivières, which is well patronized during the summer. It collaborated to the celebration of the Trois-Rivières Tercentenary organized by a special association known as the "Trois-Rivières Tercentenary Association". This syndicate has collected a considerable amount of documentation on the St. Maurice Valley, a documentation which should be completed during 1935. It also looks after tourist organization and has shown a great deal of activity during the two years since its foundation. It works in close-co-operation with the Provincial Tourist Bureau.

The Saguenay-Lake St. Jean Tourist Bureau—That organization includes the counties of Chicoutimi, Lake St. Jean and Roberval. It has its head office at Chicoutimi. It operates an information bureau at the city hall. It was incorporated on August 14, 1933. The syndicate of that region is very active.

The Charlevoix-Saguenay Tourist Bureau—This syndicate includes the counties of Charlevoix and Saguenay. It has its head office at La Malbaie. It was incorporated on January 23, 1934.

The Hull, Gatineau, Pontiac and Papineau Tourist Bureau—This syndicate includes the counties of Pontiac, Hull, Gatineau and Papineau. It has its head office at Hull, where it operates an information bureau. It was incorporated on December 14, 1933. That syndicate has made an inventory of the region and published in 1934 a booklet for the use of tourists.

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. Il a commencé l'inventaire des ressources de la région, inventaire qui devrait être terminé en 1935. Son acte d'incorporation date du 20 octobre 1933.

Le syndicat d'initiatives du district de Québec—Ce syndicat comprend les comtés de Québec, de Montmorency et de Portneuf. Il a été incorporé au mois de mai 1934. Son siège social est à Québec, au bureau du Quebec Auto Club.

L'Auto Club de Québec s'est occupé depuis un bon nombre d'années d'organiser le tourisme à Québec ainsi que d'annoncer de diverses façons la ville, la région et la province. Son guide officiel est une publication bien documentée, très attrayante et d'une très grande utilité pour les touristes.

Le syndicat d'initiatives du comté de Labelle—Le siège social de ce syndicat est à Mont-Laurier. Fondé en 1934, son incorporation est de date toute récente.

Le syndicat d'initiatives de la région de Métis Beach—Ce syndicat est également de fondation récente et à la date de la préparation de ce rapport il venait à peine de se mettre au travail.

Parmi les organisations qui ne portent pas le nom de syndicat d'initiatives mais qui en font fonction dans une grande mesure, nous devons citer le **Montreal Tourist and Convention Bureau**, dont le siège social est à Montréal et qui occupe les mêmes bureaux que le Royal Automobile Club. Le "Montreal Tourist and Convention Bureau" est une organisation très active et qui a beaucoup fait pour faire connaître le district de Montréal. Ce bureau coopère avec l'Office provincial du tourisme et le département de la voirie.

Nous devons également citer le **Eastern Townships Automobile Club**, dont le siège social est à Sherbrooke. Ce club s'est occupé d'organisation touristique et il opère un bureau de renseignement sur la rue King. Ce bureau est reconnu d'utilité publique, tout comme celui du "Montreal Tourist and Convention Bureau". Nous citerons aussi le comité du tourisme de la **Chambre de Commerce de St-Jean**, qui opère également un bureau de renseignement; l'**Auto Club de St-Hyacinthe**, qui groupe un grand nombre d'automobilistes de la région; enfin la **Laurentian Resorts Association**, groupant les établissements de villégiature de la région de Ste-Agathe. Cette région est bien connue pour ses villégiatures d'été, ses ressources sportives et ses sports d'hiver.

C'est l'intention du Conseil du tourisme de poursuivre en 1935 la fondation des syndicats d'initiatives, mais il faut répéter que la création de ces organismes dépend essentiellement de l'initiative et de l'esprit public des citoyens intéressés, et non de l'intervention officielle.

PUBLICITÉ

La publicité touristique faite par le département de la voirie, et principalement par l'Office provincial du tourisme, a attiré sur la province de Québec l'attention de toutes les autres provinces ainsi que celle d'un grand nombre d'états amé-

The Beauce Tourist Bureau—This syndicate includes the counties of Beauce, Frontenac and Dorchester. It has its head office at St. Georges Est. It has begun the inventory of the resources of the region, and this should be completed in 1935. It was incorporated on October 20, 1933.

The Quebec District Tourist Bureau—That organization includes the counties of Quebec, Montmorency and Portneuf. It was incorporated in May 1934. Its head office is in the City of Quebec, in the office of the Quebec Automobile Club.

The Quebec Automobile Club has for a number of years been very active in promoting tourist travel in Quebec and in advertising the city, region and province in various ways. Its official guide is a well documented publication, very attractive and of great utility to the tourists.

The Labelle County Tourist Bureau—The head office of this syndicate is at Mont-Laurier. It was founded in 1934 and recently incorporated.

The Metis Beach Tourist Bureau—This syndicate was also founded recently and it had scarcely begun operations at the time this report was being prepared.

Among the organizations which do not bear the title of initiative syndicate but which act as such to a very great extent, we might mention the **Montreal Tourist and Convention Bureau**, with head office in Montreal and which occupies the same offices as the Royal Automobile Club. The Montreal Tourist and Convention bureau is a most active organization and has accomplished a great deal to advertise the district of Montreal. This bureau cooperates with the Provincial Tourist Bureau and the Roads Department.

We should also mention the **Eastern Townships Automobile Club**, which has its head office in Sherbrooke. This club has been active in organizing tourist travel and it operates an information bureau on King Street. That bureau is recognized as one of public utility, like the Montreal Tourist and Convention Bureau, and it cooperates with the Provincial Tourist Bureau. We will also mention the tourist committee of the **Chamber of Commerce of St. Jean**, which also operates an information bureau; the **St. Hyacinthe Automobile Club**, which groups a large number of automobilists of that region; and finally the **Lau-rention Resorts Association**, formed of a group of holiday resorts in the Ste. Agathe region. This region is well known for its summer resorts, its sports facilities and resources and its winter sports.

It is the intention of the Tourist Council to proceed in 1935 with the organization of other initiative syndicates, but it should be repeated that the creation of these organizations depends to a very great extent upon the initiative and public spirit of the interested citizens, and not upon official intervention.

PUBLICITY

The tourist publicity conducted by the Roads Department and especially by the Provincial Tourist Bureau, has attracted the attention of all the other provinces as well as that of a large number of American States to the Province of

ricains. Cette campagne de publicité, et d'une façon générale l'organisation touristique de notre province, ont fait l'objet de commentaires élogieux. Comme on l'a dit déjà, les moyens de propagande sont très nombreux et très variés et il faut choisir ceux qui semblent les plus avantageux et les plus compatibles avec le budget dont le département dispose. A venir jusqu'ici l'Office du tourisme a utilisé surtout l'annonce dans les journaux, les revues, les magazines et les guides; la publication d'articles décrivant les beautés et les attractions de la province; la distribution de cartes routières, brochures et bulletins touristiques; certaines expositions sportives; divers bureaux de renseignements et autres méthodes qu'il serait trop long d'énumérer.

Malgré le budget restreint dont il dispose, l'Office provincial du tourisme a pu donner à la publicité de la province une envergure de plus en plus considérable. Cette publicité, naturellement plus fournie dans les états et provinces rapprochés de notre province, se ramifie néanmoins dans tous les états de l'Amérique du Nord. Cette propagande est une œuvre de longue haleine. Elle exige de la persistance et de la continuité. Une publicité spasmodique perd la plus grande partie de sa valeur. L'Office du tourisme profite évidemment du début de la saison touristique pour porter à l'attention du public des autres provinces et des Etats-Unis les attractions de la province de Québec, mais, par ses diverses ramifications et par ses divers aspects, cette publicité est continue d'un bout de l'année à l'autre.

Nous ne pouvons donner ici un grand nombre de détails sur la publicité parce que ces détails nous entraîneraient trop loin. Il faudrait un volume pour donner une idée un peu complète du travail de ce service très important de département. D'ailleurs les statistiques relatives à la publicité d'une année ne peuvent être compilées en entier qu'une fois l'année entièrement finie.

Annonces dans les journaux, revues, magazines, etc. Le département a publié des annonces ordinaires dans les principaux quotidiens américains publiés à l'est du Mississippi, ainsi que dans les principales revues et dans les principaux magazines de grande circulation. Cette campagne particulière de publicité a été augmentée d'environ 25% en 1934. Nous avons utilisé les neuf principaux journaux de la ville de New York ainsi que les principaux journaux des villes suivantes: Buffalo, N.Y., Syracuse, N.Y., Hartford, Conn.; Portland, Maine; Boston, Mass.; Detroit, Mich.; Newark, N.J.; Cincinnati, Cleveland, Columbus, Dayton et Toledo, Ohio; Philadelphie et Pittsburg, Penn.; Providence, R. I.; Albany et Rochester, N. Y.; Chicago, Ill.; et Baltimore, Maryland.

Nous avons aussi annoncé dans deux journaux de Toronto, ainsi que dans ceux de St. John, N. B., de Halifax, N. E. et de Charlottetown, I. P. E.

En tout, cette publicité dans les journaux américains et canadiens a comporté 54 journaux. Nous avons aussi annoncé dans tous les journaux franco-américains, au nombre de 23, dans 42 revues américaines de circulation nationale, ainsi que dans les 19 principales revues canadiennes. Nous avons également annoncé dans différents guides touristiques, dont les principaux sont ceux de l'American Automobile Association.

Nouvelles et articles—La campagne de publicité entreprise en 1933 au moyen de nouvelles et d'articles syndiqués a été reprise en 1934. A la date de la

Quebec. That publicity campaign, and generally speaking the tourist organization of our Province, has been the object of many flattering comments. As has already been stated, the means of propaganda are very numerous and varied and a choice must be made so as to employ those that are the most profitable and are within reach of our budget. Up to the present, advertising in newspapers, reviews, magazines and guide-books has been the principal medium used by the Provincial Tourist Bureau, and in addition, the publication of articles describing the beauties and attractions of the Province; the distribution of road maps, booklets and bulletins; certain sporting exhibitions; several information bureaus and other means which it would be too long to enumerate.

Notwithstanding the restricted budget it has at its disposal, the Provincial Tourist Bureau has been able to give its publicity an ever increasing scope and importance. This publicity, which is naturally more elaborate and extensive in the states and provinces in the more immediate vicinity of our Province, is spread, however, throughout all the states of North America. This propaganda is a long drawn undertaking. Persistency and continuity are required. A spasmodic form of publicity loses a great deal of its efficacy. The Provincial Tourist Bureau naturally takes advantage of the opening of the summer tourist season to draw the attention of the other provinces and of the United States to the many attractions of the Province of Quebec, but, through its many ramifications and by its various aspects, this publicity is continuous throughout the year.

It is not our intention to give herein a great deal of detail regarding our publicity organization, as this would lead us too far. An entire volume would be required to give even a fairly complete idea of this important work. Moreover, statistics relating to a year's publicity can be compiled only at the end of that year.

Advertising in newspapers, reviews, magazines, etc.—The Department used straight advertising in the principal American dailies published west of the Mississippi, as well as in the principal reviews and magazines of national coverage. That particular form of publicity was increased by about 25% in 1934. We used the nine principal newspapers in the city of New York as well as the leading papers in the following cities: Buffalo, N. Y.; Syracuse, N. Y.; Hartford, Conn.; Portland, Maine; Boston, Mass.; Detroit, Mich.; Newark, N. J.; Cincinnati, Cleveland, Columbus, Dayton and Toledo, Ohio; Philadelphia and Pittsburg, Penn.; Providence, R. I.; Albany and Rochester, N. Y.; Chicago, Ill.; and Baltimore, Maryland.

We also advertised in two Toronto newspapers, as well as in those of St. John, N. B.; Halifax, N. S.; and Charlottetown, P. E. I.

Altogether, that publicity in the American and Canadian newspapers covered 54 papers. We also advertised in all the Franco-American newspapers, numbering 23, in 42 American national reviews and magazines, as well as in the 19 principal Canadian magazines. We also advertised in a number of tourist guides, the principal ones being those of the American Automobile Association.

Feature Stories and Articles—The publicity campaign conducted in 1933 by means of syndicated stories and articles was resumed in 1934. At the date

préparation du présent rapport, la liste des journaux américains qui ont publié nos articles et nos nouvelles n'était pas faite. Voici quelques détails au sujet de la campagne de 1933, campagne répétée avec plus d'envergure en 1934. En 1933, 1,348 journaux publiés dans 48 états américains insérèrent des articles et des nouvelles préparés et distribués par l'Office provincial du tourisme. Ces nouvelles parurent du 15 avril au 19 septembre. Au nombre des états les mieux représentés dans cette publicité, nous comptons la Californie (65 journaux), le Connecticut (25), l'Illinois (69), l'Indiana (85), l'Iowa (26), le Kansas (41), le Kentucky (31), le Massachusetts (64), le Michigan (36), le Missouri (39), le New Jersey (39), l'état de New York (150), l'état de l'Ohio (110), l'Oklahoma (52), la Pennsylvanie (99), le Texas (49), le Wisconsin (30), l'état de West Virginia (27).

La liste des journaux comprend à peu près tous les grands quotidiens métropolitains, les journaux quotidiens publiés dans des villes de moindre importance, ainsi qu'un grand nombre d'hebdomadaires. La circulation moyenne des 1,348 journaux qui ont publié les communiqués du département est de 52,300. La grandeur moyenne des insertions fut de 220 lignes. En plus de cette campagne, 82 journaux d'une circulation moyenne d'environ 100,000 ont publié des articles à l'occasion des expositions touristiques auxquelles le département a pris part,

Exposition de Boston—Le département a représenté la province au Boston Sportsmen Show, qui eut lieu durant le mois de février 1934. Cette exposition est très achalandée. L'an dernier on a enregistré environ 225,000 visiteurs. La province de Québec y occupait un des pavillons les plus intéressants. Cette exposition a certainement contribué au progrès que l'on a enregistré en 1934 dans Parc des Laurentides et dans nos autres districts de chasse et de pêche.

Bureau de renseignements—Le département a opéré les mêmes bureaux de renseignements qu'en 1933. Nous en avons un à Québec, à l'Hôtel du gouvernement; un à Montréal, dans le Dominion Square Building; un au centre du quartier des affaires de Windsor, Ont.; un à la sortie du pont Ambassador, reliant Detroit à Windsor; un à Niagara Falls, Ont.; et un à Nashua, N. H. L'on peut obtenir gratuitement à ces bureaux tous les renseignements que l'on désire avoir sur la province, ainsi que les cartes et brochures publiées par l'Office du tourisme.

Représentation et distribution—L'Office provincial du tourisme bénéficie d'une collaboration très précieuse de la part des divers bureaux de tourisme des États-Unis et des autres provinces, ainsi que des auto clubs, des chambres de commerce, des agences de voyage, etc. Ces organisations distribuent gratuitement les brochures et les cartes de la province de Québec et elles se font un plaisir de donner des renseignements au public. Ces points de contact ont été développés graduellement depuis plusieurs années. Les chiffres de 1934 n'étaient pas prêts lors de la préparation du rapport, mais ceux de 1933 donneront une idée de l'envergure prise par ce genre particulier de propagande.

En 1933, nos cartes et brochures étaient distribuées dans 54 villes canadiennes situées en dehors de la province de Québec. Nous avions, pour l'ensemble de ces villes, 126 points de distribution. Nos publications étaient également distribuées dans les 370 principales villes des États-Unis, couvrant tous les états moins l'Idaho. Le nombre total des points de distribution s'élevait à 557. Ces chiffres accuseront une augmentation en 1934. Il faut aussi noter que par l'entremise du



ROUTE 48—L'ASSOMPTION—JOLIETTE

Près de Joliette. Béton bitumineux.

Near Joliette. Bituminous concrete.



ROUTE 48—L'ASSOMPTION—JOLIETTE

St-Paul

of the publication of this report the list of the American papers which published those stories and articles had not yet been completed. Following are some details of the 1933 campaign. In 1933, 1,348 papers, published in 48 American States, inserted articles and stories prepared and distributed by the Provincial Tourist Bureau. Those stories appeared from April 15 to September 19. Among the states which were best represented in that class of publicity, we might mention: California (65 papers), Connecticut (25), Illinois (68), Indiana (85), Iowa, (26), Kansas (41), Kentucky (31), Massachusetts (64), New York (150), Ohio (110), Oklahoma (52), Pennsylvania (99), Texas (49), Wisconsin (30) and the State of West Virginia (27).

The list of newspapers includes practically all the large metropolitan dailies, the dailies published in the cities and towns of lesser importance, as well as a number of weeklies. The average circulation of the 1,348 papers that published stories and articles submitted by the Department amounts to 52,300. The average size of the insertions was 220 lines. In addition to that campaign, 82 papers with an average circulation of about 100,000 published articles on the occasion of the tourist exhibitions in which the Department took an active part.

The Boston Exhibition—The Department represented the Province at the Boston Sportsmen's Show, which was held in February 1934. This is an extensively patronized exhibition. Last year about 225,000 visitors were registered. The Province of Quebec had a most interesting booth. This exhibition certainly contributed to the progress registered in 1934 in the Laurentides National Park and in the other fishing and hunting districts.

Information Bureaus—The Department operated the same information bureaus as in 1933. We have one in Quebec, in the Parliament Buildings; one in Montreal, in the Dominion Square Building; one in the business centre of Windsor, Ont.; one at the exit of the Ambassador Bridge, which connects Detroit and Windsor; one at Niagara Falls, Ont.; and one at Nashua, N. H. These bureaus give without cost all possible information about the Province as well as the maps and booklets published by the Provincial Tourist Bureau.

Representation and Distribution—The Provincial Tourist Bureau benefits by the very valuable co-operation of the various tourist bureaus in the United States and the other provinces, as well as by that of automobile clubs, chambers of commerce, travel agencies, etc. Those organizations distribute free the booklets and maps of the Province of Quebec and are pleased to supply the public with all available information. Those contact points have been gradually developed during the last few years. The figures for 1934 were not available at the time of the preparation of this report, but those of 1933 will give an idea of the manner in which this particular form of promotion has developed.

In 1933, our maps and booklets were distributed in 54 Canadian cities and towns outside of the Province of Quebec. We had, for these cities and towns, 126 distribution points. Our publications were also distributed in the 370 principal cities and towns of the United States, covering all the States with the exception of Idaho. The total number of distribution points across the border amounted to 557. These figures will show an increase for 1934. It must also be noted

représentant de la province à Londres, nos publications furent distribuées l'an dernier en plusieurs points d'Angleterre.

Voici le progrès que nous avons accompli de 1930 à 1933 dans le nombre des points de distribution: pour le Canada en dehors de la province de Québec: 30 points de distribution en 1930, 52 en 1931, 100 en 1932 et 126 en 1933. Pour les États-Unis: 180 en 1930, 360 en 1931, 520 en 1932 et 557 en 1933.

Cette partie de notre propagande est l'objet d'une attention quotidienne. Il est entendu que nos cartes et brochures ne sont pas adressées au hasard à ces divers bureaux. Tous doivent demander eux-mêmes les publications qu'ils désirent distribuer et en redemander lorsqu'ils n'en ont plus.

Renseignements par correspondance—Ce service est assuré directement de Québec. Les touristes écrivent de plus en plus volontiers pour demander des itinéraires, des renseignements de nature diverse et des conseils pour leurs voyages dans la province. Nous recevons des lettres chaque jour, même en hiver. Durant l'été ce service reçoit de 150 à 200 lettres par jour, et même plus. Toutes ces lettres ont une réponse. Lorsque la lettre demande un renseignement de peu d'importance, on y répond par une circulaire préparée d'avance. Les lettres qui demandent un renseignement ou des renseignements particuliers reçoivent une réponse individuelle et personnelle donnant les renseignements demandés et invitant le destinataire à passer à nos bureaux de renseignements. Un grand nombre de touristes viennent à nos bureaux et demandent des renseignements, non seulement au simple point de vue touristique, mais à d'autres points de vue, par exemple le mode de gouvernement, les pouvoirs d'eau, les mines, les ressources naturelles, etc. Nous croyons que ce service a une très grande valeur pour la province.

Cartes et brochures—On trouvera plus bas une liste des différentes publications de l'Office provincial du tourisme. Ces brochures forment une bibliothèque touristique qui a son équivalente dans bien peu d'états ou de provinces de l'Amérique du Nord. Ces publications sont très pratiques par les renseignements qu'elles contiennent et en même temps très attrayantes pour l'œil. Le département ne fait pas précisément des brochures de grand luxe, mais il est facile de constater qu'une brochure mal présentée perd presque toute sa valeur. Nous avons beaucoup de témoignages très flatteurs sur les publications touristiques de la province. Ces publications sont distribuées avec grand soin.

Nous avons publié en 1934 une brochure française intitulée "Québec et ses régions de tourisme". Avec la carte routière, le Bulletin du Tourisme, le guide général de la province et le guide de la Gaspésie, les automobilistes de la province ainsi que les Franco-Américains ont à leur disposition une documentation française complète.

Nous avons publié au cours de l'année une brochure spéciale pour l'Angleterre. Cette brochure est intitulée "Quebec, the French Canadian Province"; elle fut distribuée sous les soins du représentant de la province à Londres.

Le Bulletin Officiel du département a été transformé. Il porte maintenant le titre de "Bulletin du Tourisme". Il est publié à douze ou à seize pages une fois par mois. Sa liste de distribution est de près de 10,000. Il est adressé à tous les auto-

that through the Agent of the Province in London, our publications were distributed at several points in Great Britain.

Following is the progress we realized from 1930 to 1933 in the number of distribution points: for Canada, outside of the Province of Quebec: 30 distribution points in 1930, 52 in 1931, 100 in 1932 and 126 in 1933. For the United States: 180 in 1930; 360 in 1931; 520 in 1932 and 557 in 1933.

That part of our promotion work is the object of a daily study and attention. It is understood that our maps and booklets are not distributed indiscriminately by these various bureaus. They are all obliged to make individual requests for the publications they require and to renew their request when they have run out of supplies.

Information by Correspondence—This is a service which is secured direct from Quebec. Tourists are writing more and more for itineraries, various kind of information and advice for their proposed visits to this Province. We receive letters every day even during the winter season. In summer this service receives from 150 to 200 and even more letters daily. Replies are sent to all those letters. If the letter asks information of very little special importance, the answer is in the form of a previously prepared circular letter. Letters that ask for information of a specific nature receive an individual reply which supplies the information asked for and invites the writer to visit our information bureaus. A large number of tourists visit our bureaus and ask for information, not only respecting matters merely of interest to tourists, but on many other subjects, such as on the systems of government, the water powers, the natural resources, etc. We consider that this service is very valuable for the Province.

Maps and Booklets—Below will be found a list of the various publications issued by the Provincial Tourist Bureau. These booklets constitute a library which is equalled in very few states or provinces in North America. These publications are very useful on account of the information they contain and at the same time they are most attractive to the eye. The Department does not actually issue all "de luxe" booklets, but it is easily realized that a booklet which does not look well loses nearly all its value. We have many flattering comments respecting the publications issued by the Province. These publications are distributed with great care.

In 1934 we published a French booklet entitled "Québec et ses régions de tourisme". With the road map (bilingual), the Tourist Bulletin, the general guide of the Province and the guide to Gaspé (these three last publications being available in French), the automobilists of the Province and Franco-Americans have at their disposal a complete French documentation.

During the year we published a special booklet for Great Britain. This booklet is entitled "Québec, the French Canadian Province"; it was distributed by the representative of the Province in London.

The Official Bulletin of the Department has been transformed. It is now known as the "Tourist Bulletin". It is issued in twelve to sixteen pages once a month. It has a mailing list of nearly 10,000. It is sent to all the auto clubs,

clubs, les chambres de commerce, les bureaux de renseignements, les journaux, etc. des États-Unis et du Canada. Il est souvent reproduit.

Nous avons, à l'occasion des fêtes de Trois-Rivières, publié une brochure spéciale sur la vallée du St-Maurice. Cette brochure a été éditée en collaboration avec le syndicat d'initiatives de la région.

Voici les titres des principales publications touristiques du département ainsi que le nombre de copies distribuées ou imprimées en 1934.

Carte routière et touristique.....	500,000
Bulletin du Tourisme.....	115,000
Brochure "Tours in Quebec".....	50,000
Brochure "Gaspé Peninsula".....	50,000
Brochure "Laurentian Tours".....	25,000
Brochure "Quebec Invites You".....	150,000
Brochure "Québec, the Holiday Seeker's Playland".....	200,000
Brochure "Quebec, the French Canadian Province".....	25,000
Brochure "The St. Maurice Valley".....	25,000
Brochure "Québec et ses régions de tourisme".....	25,000
 TOTAL.....	 1,165,000

Le succès qui a caractérisé l'organisation et la propagande touristique de la province sont un encouragement à faire plus encore pour asseoir cette industrie rémunératrice sur des bases absolument solides et permanentes.

Cet encouragement s'adresse non seulement au département de la voirie et à l'Office provincial du tourisme, non seulement aux autres services de l'administration provinciale, mais il doit s'adresser surtout aux citoyens de la province.

L'industrie du tourisme est faite en tout premier lieu pour les citoyens, et tous les citoyens sans exception peuvent en bénéficier.

Le tourisme contribue à l'activité de tous les genres d'affaires, à toutes les industries, à tous les commerces et à toutes les professions, qui tous ressentent le contre-coup favorable ou défavorable des fluctuations de cette industrie. Un touriste est un particulier ordinaire. Ses dépenses ne sont pas limitées aux hôtels et aux garages. Il faut une multitude de gens d'occupations diverses pour servir un seul visiteur. Ces faits sont évidents, mais on n'y pense pas toujours.

Tous les citoyens doivent contribuer à l'amélioration des facilités de séjour, particulièrement à l'amélioration des hôtelleries de campagne. Il y a encore du travail à faire sous ce rapport. On trouve dans toutes les provinces nombre d'hôtels luxueux et de délicieuses auberges de campagne, mais combien d'établissements ne possèdent d'un hôtel que le nom ! Combien de propriétaires n'ont jamais étudié sérieusement de quelle façon ils doivent recevoir leur clientèle ! Combien n'ont jamais donné à la cuisine l'attention primordiale qu'elle mérite ! Ces choses sont de la plus haute importance, car aucun commerce touristique ne peut vivre s'il n'est basé sur de bonnes hôtelleries.

the Chambers of Commerce, the information bureaus, the newspapers, etc., in the United States and Canada. It is often reproduced.

We also published a special booklet on the St. Maurice Valley on the occasion of the celebrations at Trois Rivières. This booklet was edited in collaboration with the initiative syndicate of that region.

Following is the list of the Department's principal publications with the number of copies distributed or printed in 1934:

Highway and Tourist Map.....	500,000
Tourist Bulletin.....	115,000
Booklet "Tours in Quebec".....	50,000
Booklet "Gaspé Peninsula".....	50,000
Booklet "Laurentian Tours".....	25,000
Booklet "Quebec Invites You".....	150,000
Booklet "Quebec, the Holiday Seeker's Playland".....	200,000
Booklet "Quebec, the French Canadian Province".....	25,000
Booklet "The St. Maurice Valley".....	25,000
Booklet "Québec et ses régions de tourisme".....	25,000
 TOTAL.....	 1,165,000

The success which has resulted from the organization and tourist publicity of the Province should prove an encouragement to make even greater efforts to organize this remunerative industry on a solid and permanent basis.

It should be encouraging not only to the Roads Department and to the Provincial Tourist Bureau, not only to the other branches of the provincial administration, but above all to the people of this Province.

Tourist travel is primarily a matter of interest to the people themselves, and all citizens without any exception can benefit by it.

The tourist trade contributes to the activity of all types of businesses, of all industries, of all types of commerce and of all professions, which are all affected by the favourable or unfavourable fluctuations of this trade. The tourist is an ordinary individual. His money is not spent only for hotel accommodation and garage service. A multitude of people all engaged in different occupations are required to serve every single visitor. Those are patent facts, but they are not always properly understood and considered.

All citizens must contribute to the improvement in the facilities of sojourn, especially to the improvement in rural hotels. Much remains to be done along those lines. There are many beautiful hotels and delightful country inns throughout the province, but how many of the places where tourists are offered accommodation are merely hotels by name? How many owners have never seriously studied how their customers should be received and accommodated? How many have never given cooking and the serving of meals the great attention they deserve? Those are matters of the highest importance, since no tourist trade can subsist unless it is based upon good hotels.

L'initiative des citoyens en fait de tourisme est le principal gage de succès. Les touristes deviennent de plus en plus exigeants à mesure qu'ils voyagent et qu'ils sont à même de comparer. Il faut les satisfaire par tous les moyens possibles. Cette tâche incombe aux citoyens. Le rôle du Conseil du tourisme est de suggérer. Le rôle des syndicats d'initiatives et des citoyens est d'aménager leurs districts de la façon la plus propre à attirer et à retenir le touriste. Le rôle de l'Office du tourisme est de faire valoir aux yeux de l'étranger les avantages de la province pour un voyage d'études ou de vacance. L'Office du tourisme ne peut annoncer que ce qu'il est.

La province de Québec possède des beautés incomparables, servies par une organisation très satisfaisante si l'on tient compte du peu de temps que l'on a pu consacrer à organiser. Il ne faut pas cesser d'améliorer et d'aménager pour le tourisme, industrie si rémunératrice pour toutes les régions et pour tous les citoyens.



ROUTE 4—MONTRÉAL—MALONE

Approche du pont Honoré-Mercier

Approach to the Honoré-Mercier Bridge



Route 4. La Salle. Pavage en béton de ciment construit en 1934.

Highway No. 4. Lasalle .Bituminous concrete pavement built in 1934.

The citizens' own initiative is the principal warrant of success in the matter of tourism. Tourists are becoming more and more exacting as they travel and are in a position to make comparisons. Care must be taken to satisfy them in every possible manner. That is the duty of the citizens. The citizens' role consists of organizing their respective districts in such a fashion as to draw and keep the tourist. The function of the Provincial Tourist Bureau is to advertize the many advantages the Province offers as a tourist country. The Tourist Bureau can only advertise what exists.

The Province of Quebec possesses matchless beauty, aided by a tourist equipment which is very satisfactory when one considers the short time that has been available for its organization. We must, however, continue to improve and organize for better tourist travel, an industry which is so profitable for all regions and for all the people of the Province.

CHAPITRE VI

STATISTIQUES DU TOURISME AUTOMOBILE ÉTRANGER DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC

Etat comparatif du nombre d'automobiles étrangères entrées dans la province de Québec en 1934, et en 1933, au premier novembre de chaque année.

ÉTAT SUIVANT LA DURÉE DE SÉJOUR

CHAPTER VI

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 1934 and 1933, up to November 1.

STATEMENT SHOWING LENGTH OF STAY

Automobiles entrées à Automobiles entered at	1934			1933			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.....	7,854	4,542	12,396	11,617	4,111	15,728	— 3,332
Armstrong.....	659	10,576	11,235	684	9,008	9,692	+ 1,543
Athelstan.....	....	323	323	....	567	567	— 244
Beebe Jonction.....	22,317	1,324	23,641	16,233	1,096	17,329	+ 6,312
Cantic (Lacolle Jct) ..	1,752	25,960	27,712	872	25,503	26,375	+ 1,337
Clarenceville.....	555	1,775	2,330	432	556	988	+ 1,342
Comins Mills.....	2,603	7,282	9,885	3,123	6,524	9,647	+ 238
Covey Hill.....	....	885	885	....	957	957	— 72
Dundee.....	4,285	2,669	6,954	4,960	5,508	10,468	— 3,514
Estcourt.....	109	4	113	23	18	41	+ 72
Franklin Centre.....	....	1,030	1,030	....	977	977	+ 53
Freelighsburg.....	3,298	2,898	6,196	3,800	3,010	6,810	— 614
Frontier (Hemming- ford).....	....	439	439	....	456	456	— 17
Hemmingford.....	2,721	2,443	5,164	2,487	3,123	5,610	— 446
Herdman.....	1,651	3,465	5,116	1,777	4,789	6,566	— 1,450

Hereford Road.....	19,710	3,616	23,326	18,676	3,773	22,449	+	877
Highwater.....	12,577	13,656	26,233	12,874	12,948	25,822	+	411
Lac Frontière*.....	823	236	1,059	677	122	799	+	260
Lacolle.....	2,288	12,755	15,043	8,163	23,764	31,927	—	16,884
Mansonville.....	1,243	80	1,323	144	54	198	+	1,125
Noyan.....	1,639	6,448	8,087	2,503	7,967	10,470	—	2,383
Philipsburg.....	3,855	37,911	41,766	6,621	43,758	50,379	—	8,613
Pigeon Hill.....	718	1,667	2,385	637	1,841	2,478	—	93
Rock Island.....	42,507	21,013	63,520	42,560	19,200	61,760	—	1,760
Stanhope.....	16,256	14,847	31,103	14,354	13,880	28,234	—	2,869
Ste-Agnès-Dundee*.....	.....	14	14	4	27	31	—	17
St-André Road (Henrysburg).....	2,649	7,506	10,155	6,607	9,325	15,932	—	5,777
St-Armand.....	1,735	1,962	3,697	1,925	2,009	3,934	—	237
St-Régis.....	8,486	252	8,738	10,719	636	11,355	—	2,617
St-Zacharie.....	125	526	651	80	316	396	—	255
Trout River.....	5,688	8,621	14,309	5,906	12,116	18,022	—	3,713
Woburn.....	2,866	2,301	5,167	2,265	2,100	4,365	—	802
Total.....	170,969	199,026	369,995	180,723	220,039	400,762	—	30,767

* Le sous-percepteur de douanes n'a pas transmis de rapport au 31 octobre.
Estimation basée sur le rapport du 31 août.

* No report received from the sub-collector of customs covering entries to October 31.
Estimate based on figures to August 31.

ROUTE INTERPROVINCIALES

Grand tourisme seulement

INTERPROVINCIAL HIGHWAYS

Cars entering for long stays only

	U. S.	Canada	TOTAL		U. S.	Canada	TOTAL	- ou -
Cross Point*.....	922	2,169	3,091		695	1,855	2,550	541
Matapedia.....	2,543	8,156	10,699		1,660	7,427	9,087	1,612
Ste-Rose-du-Dégelé.	5,273	5,305	10,578		4,346	4,956	9,302	1,276
Dorion (route 2)....	25,394	10,925	36,319		20,149	10,240	30,389	5,930
Vaudreuil (route 17)	7,808	5,085	12,893		6,286	5,565	12,851	42
Hull.....	32,929	48,003	80,932		33,688	43,470	77,158	3,774
Grenville.....	1,822	7,268	9,090		1,822	3,005	4,827	4,263
Portage-du-Fort....	217	737	954		217	737	954	.....
Ile-aux-Allumettes...	124	210	334		124	210	334	.....
Total	77,032	87,858	164,890		68,987	78,465	147,352	17,438

* Notre estimation pour les routes interprovinciales est basée sur le recensement du mois d'août. Toutes les automobiles américaines enregistrées à ces postes sont entrées à la rubrique du grand tourisme. Par contre, en ce qui concerne la circulation purement interprovinciale, nous avons rejeté un fort pourcentage de cette circulation, pourcentage que nous n'inscrivons pas pour l'instant à la rubrique du tourisme, quitte à y revenir plus tard. Nous avons rejeté 50% de la circulation à Cross Point, 25% à Matapédia et à Ste-Rose-du-Dégelé, 50% à Dorion et à Vaudreuil, 95% à Hull, 75% à Grenville, 90% à Portage-du-Fort et 80% à l'île aux Allumettes. Dans l'ensemble, nous n'avons attribué au tourisme que 8% de la circulation interprovinciale. Le nombre d'automobiles ainsi déduit de nos statistiques du tourisme s'éleverait à au-delà de 1,000,000 au 1er octobre. Ces chiffres sont certainement trop bas. Cette circulation a toutefois une valeur dont nous devons tenir compte. Si l'on attribue à chaque automobile, au chapitre des revenus, une modique somme de \$0.25, nous obtenons un revenu global de \$250,000 de cette seule catégorie de circulation.

* Our estimate for interprovincial highways is based on the census taken during the month of August. All American automobiles recorded at interprovincial points are considered as entering for a stay of more than twenty-four hours. On the other hand, a large percentage of the purely interprovincial traffic was discarded. The percentage, discarded not being considered for the present time under the heading of tourist traffic. The following percentages of interprovincial traffic were discarded: 50% at Cross Point, 25% at Matapedia and St. Rose du Dégelé, 50% at Dorion and at Vaudreuil, 95% at Hull, 75% at Grenville, 90% at Portage du Fort and 80% at Allumettes Island. Altogether, only 8% of interprovincial traffic was considered as tourist travel. The number of automobiles thus deducted from our statistics was about 1,000,000 at October 1. However, a certain revenue must be attributed to such traffic supposing that, as an average, each of those automobiles meant a revenue of \$0.25 for the Province we arrived at a total revenue of \$250,000 from that traffic alone.

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION

1934

Du mercredi matin, 1er août, au vendredi soir, 31 août.

Provenance des automobiles entrées dans la province par les routes interprovinciales.

TRAFFIC CENSUS

1934

From Wednesday morning, August 1, to Friday night,
August 31.

License plates of automobiles entered into the province
by interprovincial highways.

	Cross Point	Mata-pédia	Ste-Rose-du-Dé-gelé	Dorion route 2	Vaudreuil route 17	Hull Les 3 ponts 3 bridges	Ile-aux-Allumettes	Grenville Route Trans-Canada	Portage du Fort	New Richmond	L'Anse-aux-Cousins (Gaspé)	TOTAL
CANADA												
Alberta.....	.....	2	2	16	5	29	.....	.....	1	.....	.....	55
Colombie-Anglaise.....	1	....	6	11	9	35	1	6	.....	1	2	72
Île-du-Pr.-Edouard.....	3	6	3	4	....	4	.....	.....	.....	12	1	33
Manitoba.....	1	1	5	46	20	82	.....	4	.....	.....	.....	159
Nouv.-Brunswick.....	1,028	2,665	1,500	46	21	49	.....	5	.....	310	90	5,714
Nouvelle-Ecosse.....	3	34	67	35	15	25	1	20	1	7	8	216
Ontario...	36	134	274	5,488	2,440	255,464	559	7,707	1,986	78	170	274,336
Saskatchewan.....	1	1	3	25	9	62	.....	2	3	11	1	118
ETATS-UNIS												
Alabama.....	.....	4	1	8	12	17	.....	.....	.....	11	4	57
Arizona.....	.....	....	....	2	4	2	.....	.....	.....	.....	.....	8
Arkansas.....	.....	....	1	1	2	7	.....	1	.....	.....	.....	12
California.....	.....	1	7	73	56	236	.....	38	2	.....	.....	413
Canal Zone.....	.....	....	1	2	14	9	.....	.....	.....	.....	.....	26
Colorado.....	2	....	....	12	17	23	.....	.....	.....	.....	.....	54
Connecticut.....	15	32	37	120	97	309	1	5	.....	26	27	669
Delaware.....	.....	....	....	16	3	37	.....	.....	.....	1	5	62
District of Columbia.....	2	10	8	59	29	20	2	3	.....	9	14	156
Florida.....	1	2	11	36	24	123	.....	2	.....	1	1	201
Georgia.....	.....	2	....	20	18	86	.....	1	.....	.....	1	128

	Cross Point	Mata-pédia	Ste-Rose-du-Dé-gelé	Dorion route 2	Vaudreuil route 17	Hull Les 3 ponts 3 bridges	Ile-aux-Allumettes	Grenville Route Trans-Canada	Portage du Fort	New Richmond	L'Anse-aux-Cousins (Gaspé)	TOTAL
Idaho.....	6	14	1	3	16	1	1	1	1	14	25	22
Illinois.....	2	2	9	558	140	449	2	24	1	1	1	1,242
Indiana.....	1	1	1	131	49	193	4	6	1	1	1	394
Iowa.....	1	1	1	48	18	24	2	4	1	1	1	96
Kansas.....	1	1	1	14	19	2	1	2	1	1	1	38
Kentucky.....	1	1	1	23	10	21	1	1	1	1	1	56
Louisiana.....	1	1	1	12	14	62	3	3	1	1	1	92
Maine.....	26	93	723	40	55	216	8	1	22	40	1,224	
Maryland.....	5	10	4	67	21	138	2	19	1	6	5	258
Massachusetts.....	38	145	192	330	184	451	19	19	88	172	1,620	
Michigan.....	12	29	32	1,067	191	1,224	6	66	20	41	23	2,711
Minnesota.....	1	1	2	66	22	80	7	7	1	2	1	181
Mississippi.....	1	1	2	5	9	18	2	2	1	1	1	37
Missouri.....	2	2	1	67	36	6	2	2	10	10	123	
Montana.....	3	1	1	16	11	80	1	1	1	4	116	
Nebraska.....	1	1	1	15	15	7	1	1	1	1	1	38
Nevada.....	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	5
New Hampshire.....	10	21	20	36	23	48	4	4	14	13	189	
New Jersey.....	23	52	50	415	197	554	4	18	5	40	60	1,418
New Mexico.....	1	1	1	1	2	4	1	1	1	1	1	8
New York.....	67	164	174	1,817	456	2,676	5	188	21	162	197	5,927
North Carolina.....	3	3	2	9	3	22	1	1	1	1	1	41
North Dakota.....	1	1	1	3	4	18	4	4	1	1	1	33
Ohio.....	8	25	27	678	175	673	8	16	4	16	21	1,651
Oklahoma.....	1	1	1	15	11	1	2	2	1	1	6	35
Oregon.....	2	2	1	3	9	1	1	1	1	1	1	15
Pennsylvania.....	21	36	43	748	156	516	8	31	3	33	53	1,648
Rhode Island.....	4	9	17	56	29	69	11	11	1	7	23	225
South Carolina.....	1	1	1	4	3	1	1	1	1	1	1	8
South Dakota.....	1	1	2	1	8	1	1	1	1	1	1	11
Tennessee.....	1	1	4	15	9	6	1	1	1	1	1	37
Texas.....	2	2	2	35	19	66	1	1	1	1	1	125
Utah.....	1	1	4	2	3	9	1	1	1	1	1	20
Vermont.....	1	9	7	47	36	112	1	1	1	1	1	226
Virginia.....	4	4	3	39	8	39	1	1	1	6	11	226
Washington.....	1	1	2	4	3	37	1	1	1	1	1	47
West Virginia.....	2	1	1	23	9	8	4	4	2	2	2	41
Wisconsin.....	2	1	5	96	40	25	1	1	1	1	1	178

	Cross Point	Mata-pédia	Ste-Rose-du-Dé-gelé	Dorion route 2	Vaudreuil route 17	Hull Les 3 ponts 3 bridges	Ile-aux-Allumettes	Grenville Route Trans-Canada	Portage du Fort	New Richmond	L'Anse-aux-Cousins (Gaspé)	TOTAL
Wyoming.....	....	....	1	....	3	....	1	....	....	....	....	4
Autres pays.....	....	1	1	3	3	6	2	....	1	....	....	14
TOTAL....	1,327	3,523	3,271	12,537	4,802	264,490	597	8,226	2,051	932	992	302,748

**RECENSEMENT DE LA CIRCULATION
1934**

Du mercredi matin, 1er août, au vendredi soir, 31 août.

Circulation des automobiles observée chaque jour du mois d'août à certains points des principales routes interprovinciales.

Le tableau donné ci-dessous donne le nombre total d'automobiles de promenade enregistrées au cours du mois d'août à chaque poste de comptage. Les tableaux qui suivent indiquent, pour chaque poste, le nombre d'automobiles enregistrées chaque jour.

Via	AUTOMOBILES ENTRÉES DANS LA PROVINCE, DURANT LE MOIS D'AOUT—TOURING CARS ENTERING THE PROVINCE DURING THE MONTH OF AUGUST			
	Québec	Autres provinces Other provinces	Etats-Unis United States	Total
Cross Point	1,518	1,072	254	2,844
Matapedia	1,309	2,843	680	4,832
Ste-Rose-du-Dégelé	864	1,860	1,410	4,134
Dorion route 2	12,220	5,660	6,790	24,670
Vaudreuil route 17	10,109	2,525	2,284	14,918
Hull Pont interprovincial	52,149	111,182	4,904	168,235

Via	AUTOMOBILES SORTIES DE LA PROVINCE DURANT LE MOIS D'AOUT—TOURING CARS LEAVING THE PROVINCE DURING THE MONTH OF AUGUST			
	Québec	Autres provinces Other provinces	Etats-Unis United States	Total
Cross Point	1,703	1,057	950	3,710
Matapedia	1,365	2,769	1,011	5,145
Ste-Rose-du-Dégelé	848	1,665	1,192	3,705
Dorion route 2	11,648	5,602	4,342	21,592
Vaudreuil route 17	9,925	3,248	1,953	15,126
Hull Pont interprovincial	53,310	105,248	2,994	161,552

TRAFFIC CENSUS

1934

From Wednesday morning, August 1, to Friday 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.



ENTRETIEN D'HIVER

Route 15, paroisse de Charlesbourg, 24 janvier 1934.

WINTER MAINTENANCE

Highway No. 15, parish of Charlesbourg. January
24, 1934.

Pont des Chaudières	30,637	104,162	2,760	137,559	33,638	94,449	2,484	130,571
Pont Champlain	4,885	41,374	1,141	47,400	5,713	39,142	858	45,713
Ile-aux-Allumettes	208	562	37	807	204	533	37	774
Grenville Route Trans-Canada	7,362	7,774	487	15,623	7,270	7,460	440	15,170
Portage du Fort	542	1,991	58	2,591	554	1,789	66	2,409
TOTAL	121,803	281,005	20,805	423,613	126,178	262,962	16,327	405,467

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION—TRAFFIC CENSUS

1934

Du mercredi matin, 1er août, au vendredi soir, 31 août — From Wednesday morning, August 1, to Friday night, August 31.

ROUTE No 6—MATAPÉDIA (N. B.—Québec)

Date ENTRÉES DANS LA PROVINCE ENTERING THE PROVINCE SORTIES DE LA PROVINCE LEAVING THE PROVINCE 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	44	60	19	123	42	61	19	122	1
2	51	73	19	143	44	67	29	140	2
3	47	55	13	115	52	61	23	136	3
4	42	90	26	158	47	81	35	163	4
5	33	142	30	205	42	125	28	195	5
6	44	64	14	122	39	62	22	123	6
7	32	66	21	119	40	72	26	138	7
1-7	293	550	142	985	306	529	182	1,017	1-7
8	31	75	24	130	39	75	35	149	8
9	45	70	21	136	41	73	31	145	9
10	39	86	25	150	44	97	41	182	10
11	50	92	21	163	57	83	37	177	11
12	47	124	27	198	49	140	39	228	12
13	43	79	22	144	66	82	45	193	13
14	48	73	22	143	47	62	48	157	14
8-14	303	599	162	1,064	343	612	276	1,231	8-14
15	45	84	19	148	46	80	33	159	15
16	42	120	19	181	49	101	31	181	16
17	47	94	19	160	54	100	46	200	17
18	42	72	15	129	55	74	35	164	18
19	48	188	32	268	42	185	41	268	19
20	47	106	12	165	36	120	29	185	20
21	47	93	30	170	45	81	37	163	21
15-21	318	757	146	1,221	327	741	252	1,320	15-21
22	33	81	22	136	41	85	32	158	22
23	48	105	41	194	39	90	32	161	23
24	35	88	24	147	33	74	34	141	24
25	36	86	21	143	40	91	29	160	25
26	39	144	19	202	37	128	27	192	26
27	37	106	32	175	39	110	51	200	27
28	42	100	18	160	42	78	32	152	28
22-28	270	710	177	1,157	271	656	237	1,164	22-28
29	29	74	22	125	40	76	27	143	29
30	45	70	12	127	35	71	19	125	30
31	51	83	19	153	43	84	18	145	31
1-31	1,309	2,843	680	4,832	1,365	2,769	1,011	5,145	1-31

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION—TRAFFIC CENSUS
1934

Du mercredi matin, 1er août, au vendredi soir, 31 août — From Wednesday morning, August 1, to Friday night, August 31.

ROUTE No 6—CROSS POINT (N. B.—Québec)

Date	ENTRÉES DANS LA PROVINCE ENTERING THE PROVINCE			SORTIES DE LA PROVINCE LEAVING THE PROVINCE			Date	
	Québec	Autres provinces Other Provinces	Etats-Unis United States		Québec	Autres provinces Other Provinces	Etats-Unis United States	
Août Aug.				Total				Août Aug.

1	59	29	8	96	63	26	13	102	1
2	42	24	10	76	55	23	17	95	2
3	47	13	8	68	53	14	27	94	3
4	70	33	8	111	79	23	22	124	4
5	66	46	9	121	65	46	29	140	5
6	62	24	10	96	56	30	30	116	6
7	57	19	10	86	8	15	28	91	7
1-7	403	188	63	654	419	177	166	762	1-7
8	56	29	9	94	64	31	43	138	8
9	57	26	6	89	70	28	31	129	9
10	70	24	9	103	68	31	34	133	10
11	64	38	5	107	64	23	43	135	11
12	49	73	13	135	58	58	36	152	12
13	53	22	6	81	56	26	32	114	13
14	62	29	8	99	60	20	28	108	14
8-14	411	241	56	708	440	222	247	909	8-14
15	47	36	10	93	60	26	28	114	15
16	54	38	5	97	61	28	40	129	16
17	35	31	6	72	48	36	31	115	17
18	46	28	9	83	59	27	39	125	18
19	26	61	9	96	30	62	23	115	19
20	40	32	19	91	46	39	31	116	20
21	56	36	10	102	57	30	25	112	21
15-21	304	262	68	634	361	248	217	826	15-21
22	35	40	8	83	47	40	32	119	22
23	55	55	6	116	48	44	35	127	23
24	44	49	9	102	48	31	39	118	24
25	45	24	8	77	44	26	46	116	25
26	16	40	6	62	43	80	36	159	26
27	46	29	7	82	65	53	30	148	27
28	47	44	2	93	62	49	23	134	28
22-28	288	281	46	615	357	323	241	921	22-28
29	43	34	8	85	38	32	26	96	29
30	33	26	7	66	39	25	27	91	30
31	36	40	6	82	49	30	26	105	31
1-31	1,518	1,072	254	2,844	1,703	1,057	950	3,710	1-31

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION—TRAFFIC CENSUS

1934

Du mercredi matin, 1er août, au vendredi soir, 31 août — From Wednesday morning, August 1, to Friday 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	Québec	Autres provin- ces Other Provin- ces	Etats- Unis Unit- ed States	Total	Août Aug.
1	23	58	34	115	30	56	29	115	1
2	22	48	40	110	15	40	24	79	2
3	43	39	37	119	32	33	20	85	3
4	21	48	30	99	35	53	25	113	4
5	30	98	78	206	25	111	65	201	5
6	22	57	57	136	28	50	39	117	6
7	35	52	35	122	38	43	28	109	7
1-7	196	400	311	907	203	386	230	819	1-7
8	23	57	38	118	22	42	32	96	8
9	23	58	51	132	29	42	47	118	9
10	23	49	51	123	22	55	33	110	10
11	22	63	45	130	34	46	33	113	11
12	28	102	71	201	30	95	72	197	12
13	23	49	50	122	17	49	32	98	13
14	20	62	47	129	22	49	28	99	14
8-14	162	440	353	955	176	378	277	831	8-14
15	35	53	70	158	37	59	62	158	15
16	28	59	40	127	25	48	50	123	16
17	22	57	39	118	27	41	44	112	17
18	27	69	62	158	25	52	35	112	18
19	31	114	68	213	37	111	54	202	19
20	26	49	42	117	26	39	42	107	20
21	33	61	49	143	25	57	38	120	21
15-21	202	462	370	1,034	202	407	325	934	15-21
22	29	46	50	125	34	41	32	107	22
23	21	48	50	119	20	48	41	109	23
24	20	45	41	106	17	39	37	93	24
25	31	47	34	112	33	53	34	120	25
26	44	92	53	189	38	71	66	175	26
27	29	55	26	110	23	50	35	108	27
28	27	56	34	117	23	37	28	88	28
22-28	201	389	288	878	188	339	273	800	22-28
29	25	53	30	108	25	54	34	113	29
30	43	57	29	129	26	53	20	99	30
31	35	59	29	123	28	48	33	109	31
1-31	864	1,860	1,410	4,134	848	1,665	1,192	3,705	1-31

**RECENSEMENT DE LA CIRCULATION—TRAFFIC CENSUS
1934**

Du mercredi matin, 1er août, au vendredi soir, 31 août — From Wednesday morning, August 1, to Friday 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	Autres provinces Other Provinces	Etats-Unis United States	Total	Québec	Autres provinces Other Provinces	Etats-Unis United States	Total	Août Aug.
1	330	174	195	699	332	168	115	615	1
2	346	156	162	664	305	148	133	586	2
3	313	194	173	680	347	190	128	665	3
4	332	326	179	837	485	173	92	750	4
5	722	356	226	1,304	437	220	121	778	5
6	358	197	254	809	322	354	123	799	6
7	306	148	254	708	257	169	109	535	7
1-7	2,707	1,551	1,443	5,701	2,485	1,422	821	4,728	1-7
8	339	183	246	768	283	161	131	575	8
9	319	158	196	673	308	147	137	592	9
10	339	138	193	670	330	176	124	630	10
11	368	186	191	745	508	174	94	776	11
12	763	237	221	1,221	544	163	105	812	12
13	313	149	276	738	304	137	123	564	13
14	297	171	291	759	302	154	140	596	14
8-14	2,738	1,222	1,614	5,574	2,579	1,112	854	4,545	8-14
15	313	157	299	769	322	145	148	615	15
16	353	174	224	751	315	175	146	636	16
17	322	144	176	642	347	193	170	710	17
18	393	199	188	780	567	157	123	847	18
19	820	256	238	1,314	556	228	141	925	19
20	374	181	308	863	342	196	148	686	20
21	305	198	299	802	323	174	153	650	21
15-21	2,880	1,309	1,732	5,921	2,772	1,268	1,029	5,069	15-21
22	295	153	231	679	307	155	163	625	22
23	343	159	228	730	309	187	192	688	23
24	331	130	189	650	338	176	171	685	24
25	382	177	191	750	509	181	156	816	25
26	807	187	150	1,144	583	182	137	902	26
27	308	171	213	692	324	173	143	640	27
28	290	155	218	663	303	185	170	658	28
22-28	2,756	1,132	1,420	5,308	2,673	1,239	1,132	5,044	22-28
29	334	123	203	660	314	173	184	671	29
30	368	137	175	680	324	183	167	674	30
31	437	186	203	826	501	205	155	861	31
1-31	12,220	5,660	6,790	24,670	11,648	5,602	4,342	21,592	1-31

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION—TRAFFIC CENSUS
1934

Du mercredi matin, 1er août, au vendredi soir, 31 août — From Wednesday morning, August 1, to Friday night, August 31.

ROUTE No 17—VAUDREUIL (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	296	94	88	478	337	79	73	489	1
2	270	73	50	393	261	87	49	397	2
3	239	82	35	356	244	81	30	355	3
4	240	177	35	452	419	83	36	538	4
5	624	190	49	863	450	180	44	674	5
6	269	71	94	434	274	333	61	668	6
7	216	58	70	344	260	112	61	433	7
1-7	2,154	745	421	3,320	2,245	955	354	3,554	1-7
8	244	64	105	413	286	90	84	460	8
9	258	79	65	402	245	68	42	355	9
10	258	58	45	361	259	88	35	382	10
11	288	78	50	416	441	72	59	572	11
12	673	78	74	825	447	142	62	651	12
13	296	77	59	432	272	97	43	412	13
14	230	73	100	403	258	84	81	423	14
8-14	2,247	507	498	3,252	2,208	641	406	3,255	8-14
15	270	51	60	381	277	100	57	434	15
16	284	59	85	428	231	78	62	371	16
17	286	67	101	454	300	84	92	476	17
18	300	90	103	493	468	70	99	637	18
19	754	102	81	937	478	146	63	687	19
20	279	70	52	401	309	100	50	459	20
21	266	67	98	431	255	99	89	443	21
15-21	2,439	506	580	3,525	2,318	677	512	3,507	15-21
22	273	57	80	410	252	83	51	386	22
23	293	67	92	452	268	81	74	423	23
24	273	72	106	451	253	82	98	433	24
25	310	69	105	484	450	77	92	619	25
26	717	100	47	864	502	150	43	695	26
27	270	70	72	412	274	103	73	450	27
28	276	75	63	414	303	114	65	482	28
22-28	2,412	510	565	3,487	2,302	690	496	3,488	22-28
29	279	89	71	439	287	91	52	430	29
30	265	57	76	398	256	96	63	415	30
31	313	111	73	497	309	98	70	477	31
1-31	10,109	2,525	2,284	14,918	9,925	3,248	1,953	15,126	1-31

**RECENSEMENT DE LA CIRCULATION—TRAFFIC CENSUS
1934**

Du mercredi matin, 1er août, au vendredi soir, 31 août — From Wednesday morning, August 1, to Friday night, August 31.

ROUTE No 8—HULL-PONT INTERPROVINCIAL (Ontario-Québec)

Date ENTRÉES DANS LA PROVINCE SORTIES DE LA PROVINCE Date
ENTERING THE PROVINCE LEAVING THE PROVINCE

<i>Août Aug.</i>	<i>Québec</i>	<i>Autres provinces Other Provinces</i>	<i>Etats-Unis United States</i>	<i>Total</i>	<i>Québec</i>	<i>Autres provinces Other Provinces</i>	<i>Etats-Unis United States</i>	<i>Total</i>	<i>Août Aug.</i>
1	1,705	3,181	115	5,001	1,715	3,240	76	5,031	1
2	1,695	3,355	74	5,124	1,810	3,240	45	5,095	2
3	1,815	3,521	108	5,444	1,770	3,210	56	5,036	3
4	1,920	4,360	84	6,364	2,035	3,967	55	6,057	4
5	1,080	3,229	156	4,465	1,235	2,937	61	4,233	5
6	1,245	3,313	98	4,656	1,265	3,283	61	4,609	6
7	2,040	3,657	160	5,857	1,915	3,405	102	5,422	7
1-7	11,500	24,616	795	36,911	11,745	23,282	456	35,483	1-7
8	1,381	3,465	100	4,946	1,510	3,290	61	4,861	8
9	1,790	3,566	154	5,510	1,760	3,421	101	5,282	9
10	1,640	3,611	125	5,376	1,645	3,462	90	5,197	10
11	2,540	5,077	210	7,827	2,445	4,145	103	6,693	11
12	1,316	3,551	259	5,126	1,470	4,112	121	5,703	12
13	1,565	3,308	189	5,062	1,490	3,087	104	4,681	13
14	1,585	3,681	163	5,429	1,640	3,536	92	5,268	14
8-14	11,817	26,259	1,200	39,276	11,960	25,053	672	37,685	8-14
15	1,840	3,952	199	5,991	1,850	3,441	113	5,404	15
16	1,490	3,745	175	5,410	1,560	3,579	144	5,283	16
17	1,645	3,625	203	5,473	1,665	3,471	118	5,254	17
18	2,060	4,540	124	6,724	2,090	4,442	98	6,630	18
19	1,180	3,080	193	4,453	1,265	2,847	102	4,214	19
20	1,545	3,085	151	4,781	1,690	3,085	103	4,878	20
21	1,760	3,481	218	5,459	1,690	3,141	140	4,971	21
15-21	11,520	25,508	1,263	38,291	11,810	24,006	818	36,634	15-21
22	1,635	3,197	183	5,015	1,670	3,152	125	4,947	22
23	2,160	3,589	272	6,021	2,275	3,345	175	5,795	23
24	1,672	3,075	141	4,888	1,680	2,930	88	4,698	24
25	2,375	4,396	192	6,963	2,410	4,010	112	6,532	25
26	1,030	2,862	101	3,993	1,010	2,900	69	3,979	26
27	1,755	3,510	170	5,435	1,815	3,260	110	5,185	27
28	1,365	3,210	110	4,685	1,485	3,082	84	4,651	28
22-28	11,992	23,839	1,169	37,000	12,345	22,679	763	35,787	22-28
29	1,845	3,899	143	5,887	1,955	3,557	75	5,587	29
30	1,535	3,440	105	5,080	1,550	3,305	59	4,914	30
31	1,940	3,621	229	5,790	1,945	3,366	151	5,462	31
1-31	52,149	111,182	4,904	168,235	53,310	105,248	2,994	161,552	1-31

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION—TRAFFIC CENSUS
1934

Du mercredi matin, 1er août, au vendredi soir, 31 août — From Wednesday morning, August 1, to Friday 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		676	3,504	99	4,279		1,029	3,235	38	4,302
2		1,023	3,386	45	4,454		1,010	2,983	38	4,031
3		1,021	3,567	62	4,650		1,111	3,416	50	4,577
4		1,187	4,105	74	5,366		1,328	3,617	65	5,010
5		421	1,956	53	2,430		494	1,941	50	2,485
6		719	3,018	67	3,804		817	2,884	67	3,768
7		1,027	3,112	69	4,208		1,180	3,002	63	4,245
1-7		6,074	22,648	469	29,191		6,969	21,078	371	28,418
8		1,011	3,366	77	4,454		1,052	2,974	80	4,106
9		955	3,337	86	4,378		1,040	3,030	61	4,131
10		992	3,412	85	4,489		1,113	2,978	81	4,172
11		1,201	5,010	126	6,337		1,259	4,039	99	5,397
12		528	2,427	80	3,035		589	2,268	85	2,942
13		948	3,356	109	4,413		1,047	3,029	93	4,169
14		984	3,648	86	4,718		1,127	3,369	88	4,584
8-14		6,619	24,556	649	31,824		7,227	21,687	587	29,501
15		1,185	3,733	122	5,040		1,313	3,440	98	4,851
16		1,148	3,838	103	5,089		1,249	3,682	102	5,033
17		1,057	3,784	121	4,962		1,128	3,352	99	4,579
18		1,161	5,008	162	6,331		1,272	4,384	115	5,771
19		567	2,699	93	3,359		620	2,686	95	3,401
20		1,204	3,015	115	4,334		1,200	2,819	109	4,128
21		1,201	3,189	104	4,494		1,188	2,867	102	4,157
15-21		7,523	25,266	820	33,609		7,970	23,230	720	31,920
22		1,217	3,139	96	4,452		1,300	2,751	94	4,145
23		1,313	3,294	120	4,727		1,401	2,596	121	4,118
24		985	2,943	81	4,009		1,080	2,724	102	3,906
25		1,228	4,127	107	5,462		1,255	3,725	84	5,064
26		574	2,544	76	3,194		730	2,378	78	3,186
27		952	2,908	61	3,921		1,001	2,786	50	3,837
28		1,000	3,049	66	4,115		1,163	2,756	84	4,003
22-28		7,269	22,004	607	29,880		7,930	19,716	613	28,259
29		974	3,000	64	4,038		1,088	2,731	68	3,887
30		1,150	3,342	82	4,574		1,310	2,995	63	4,368
31		1,028	3,346	69	4,443		1,144	3,012	62	4,218
1-31		30,637	104,162	2,760	137,559		33,638	94,449	2,484	130,571



ROUTE 20—ST-HYACINTHE—MONTRÉAL

Nouveau chemin en construction entre St-Hyacinthe et Ste-Madeleine.

New road under construction between St. Hyacinthe and St. Madeleine.



ROUTE 8—MONTRÉAL—HULL

Réfection près de la coulée McLaughlin, au sud de Thurso.

Road reconstructed near the McLaughlin gully, south of Thurso.

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION—TRAFFIC CENSUS

1934

Du mercredi matin, 1er août, au vendredi soir, 31 août — From Wednesday morning, August 1, to Friday 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
	Québec	Autres provinces Other Provinces	Etats-Unis United States	Total	

Août Aug.	Québec	Autres provinces Other Provinces	Etats-Unis United States	Total	Août Aug.
1	149	1,001	31	1,181	1
2	125	862	26	1,013	2
3	142	1,013	20	1,175	3
4	158	1,095	29	1,282	4
5	266	1,596	27	1,889	5
6	157	1,230	26	1,413	6
7	200	981	37	1,218	7
1-7	1,197	7,778	196	9,171	1-7
8	207	1,092	28	1,327	8
9	250	1,259	34	1,543	9
10	246	1,208	34	1,488	10
11	240	1,724	47	2,011	11
12	315	1,971	62	2,348	12
13	170	1,135	34	1,339	13
14	171	1,268	59	1,498	14
8-14	1,599	9,657	298	11,554	8-14
15	159	1,368	41	1,568	15
16	128	2,048	72	2,248	16
17	84	1,379	43	1,506	17
18	89	2,032	46	2,167	18
19	174	1,806	56	2,036	19
20	128	748	36	912	20
21	70	1,014	39	1,123	21
15-21	832	10,395	333	11,560	15-21
22	113	980	42	1,135	22
23	114	1,352	35	1,501	23
24	91	1,378	30	1,499	24
25	112	1,864	33	2,009	25
26	201	1,801	42	2,044	26
27	142	1,030	29	1,201	27
28	150	1,265	30	1,445	28
22-28	923	9,670	241	10,834	22-28
29	117	1,288	27	1,432	29
30	130	1,241	25	1,396	30
31	87	1,345	21	1,453	31
1-31	4,885	41,374	1,141	47,400	1-31

**RECENSEMENT DE LA CIRCULATION—TRAFFIC CENSUS
1934**

Du mercredi matin, 1er août, au vendredi soir, 31 août—From Wednesday morning,
August 1, to Friday night, August 31.

ILE-AUX-ALLUMETTES—(Traverse de Pembroke-Desjardins Landing)

**Date ENTRÉES DANS LA PROVINCE SORTIES DE LA PROVINCE Date
ENTERING THE 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	7	21	3	31	7	14	1	22	1
2	5	9	—	14	8	11	1	20	2
3	8	21	—	29	6	20	1	27	3
4	12	17	2	31	11	8	1	20	4
5	—	30	1	31	2	18	2	22	5
6	4	58	1	63	6	62	3	71	6
7	7	20	3	30	13	30	1	44	7
1-7	43	176	10	229	53	163	10	226	1-7
8	4	11	1	16	3	11	1	15	8
9	10	11	3	24	8	12	2	22	9
10	7	13	1	21	6	15	2	23	10
11	8	21	1	30	6	10	1	17	11
12	5	19	1	25	3	20	—	23	12
13	12	14	1	27	11	19	1	31	13
14	6	18	1	25	6	15	2	23	14
8-14	52	107	9	168	43	102	9	154	8-14
15	3	32	—	35	3	26	—	29	15
16	5	16	—	21	4	20	—	24	16
17	12	22	1	35	13	20	1	34	17
18	9	11	2	22	6	13	2	21	18
19	1	21	—	22	2	25	—	27	19
20	7	10	3	20	6	15	2	23	20
21	12	13	1	26	8	12	21	20	21
15-21	49	125	7	181	42	131	5	178	15-21
22	4	13	1	18	3	11	2	16	22
23	8	14	1	23	7	12	2	21	23
24	6	13	2	21	8	11	1	20	24
25	8	14	3	25	10	7	2	19	25
26	5	19	—	24	2	17	—	19	26
27	6	22	2	30	8	22	2	32	27
28	9	13	—	22	10	13	—	23	28
22-28	46	108	9	163	48	93	9	150	22-28
29	4	12	1	17	6	12	2	20	29
30	6	12	1	19	6	17	1	24	30
31	8	22	—	30	6	15	1	22	31
1-31	208	562	37	807	204	533	37	774	1-31

**RECENSEMENT DE LA CIRCULATION—TRAFFIC CENSUS
1934**

Du mercredi matin, 1er août, au vendredi soir, 31 août—From Wednesday morning,
August 1, to Friday night, August 31.

ROUTE TRANS-CANADA—Grenville (sortie du pont interprovincial Grenville-Hawkesbury)

Date ENTRÉES DANS LA PROVINCE SORTIES DE LA PROVINCE Date
ENTERING THE 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	241	214	21	476	200	222	12	434	1
2	173	237	24	434	175	234	9	418	2
3	172	251	15	438	161	225	9	395	3
4	299	386	15	700	328	314	11	653	4
5	335	444	11	790	290	394	10	694	5
6	197	222	11	430	209	292	15	516	6
7	208	198	15	421	193	201	13	407	7
1-7	1,625	1,952	112	3,689	1,556	1,882	79	3,517	1-7
8	256	240	11	507	231	242	15	488	8
9	226	269	11	506	235	239	9	483	9
10	221	241	16	478	230	216	17	463	10
11	296	319	11	626	324	253	9	586	11
12	318	383	14	715	341	440	11	792	12
13	212	204	20	436	219	189	18	426	13
14	194	188	24	406	183	169	23	375	14
8-14	1,723	1,844	107	3,674	1,763	1,748	102	3,613	8-14
15	197	212	23	432	201	197	18	416	15
16	176	212	21	409	187	196	25	408	16
17	223	200	14	437	215	185	19	419	17
18	319	336	18	673	367	272	15	654	18
19	379	404	15	798	331	409	19	759	19
20	206	210	16	432	206	212	14	432	20
21	239	203	12	454	244	183	17	444	21
15-21	1,739	1,777	119	3,635	1,751	1,654	127	3,532	15-21
22	233	151	16	400	241	185	12	438	22
23	233	217	14	464	209	231	9	449	23
24	204	158	9	371	202	159	8	369	24
25	281	268	17	566	313	230	19	562	25
26	339	413	20	772	316	408	22	746	26
27	190	168	13	371	182	170	10	362	27
28	181	184	19	384	185	182	12	379	28
22-28	1,661	1,559	108	3,328	1,648	1,565	92	3,305	22-28
29	201	209	14	424	191	200	16	407	29
30	203	222	9	434	175	203	13	391	30
31	210	211	18	439	186	208	11	405	31
1-31	7,362	7,774	487	15,623	7,270	7,460	440	15,170	1-31

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION—TRAFFIC CENSUS
1934

Du mercredi matin, 1er août, au vendredi soir, 31 août—From Wednesday morning,
 August 1, to Friday night, August 31

PORTAGE DU FORT—(sortie du chemin Shawville-Portage du Fort)

Date ENTRÉES DANS LA PROVINCE SORTIES DE LA PROVINCE Date
 ENTERING THE 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	16	43	3	62	13	49	—	62	1
2	17	40	2	59	19	27	1	47	2
3	14	48	1	63	15	40	1	56	3
4	12	71	1	84	13	46	3	62	4
5	27	143	2	172	25	135	2	162	5
6	15	99	—	114	15	89	—	104	6
7	20	40	—	60	23	42	—	65	7
1-7	121	484	9	614	123	428	7	558	1-7
8	13	46	2	61	11	39	2	52	8
9	22	58	1	81	19	51	1	71	9
10	9	71	—	80	10	69	—	79	10
11	20	52	2	74	17	44	4	65	11
12	27	144	1	172	26	146	2	174	12
13	11	29	1	41	13	32	1	46	13
14	28	40	2	70	19	36	2	57	14
8-14	130	440	9	579	115	417	12	544	8-14
15	15	72	2	89	16	47	4	67	15
16	19	48	4	71	18	41	4	63	16
17	15	73	1	89	17	58	2	77	17
18	17	73	3	93	19	47	4	70	18
19	24	145	4	173	27	136	4	167	19
20	21	48	1	70	18	47	3	68	20
21	16	51	1	68	16	41	2	59	21
15-21	127	510	16	653	131	417	23	571	15-21
22	19	46	2	67	20	41	2	63	22
23	18	37	1	56	20	42	—	62	23
24	13	44	—	57	15	42	1	58	24
25	17	65	2	84	21	51	1	73	25
26	15	139	2	156	23	142	—	165	26
27	17	38	3	58	16	43	1	60	27
28	14	47	7	68	16	44	9	69	28
22-28	113	416	17	546	131	405	14	550	22-28
29	15	51	—	66	14	44	—	58	29
30	16	45	4	65	20	37	5	62	30
31	20	45	3	68	20	41	5	66	31
1-31	542	1,991	58	2,591	554	1,789	66	2,409	1-31

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION—TRAFFIC CENSUS

1934

Du mercredi matin, 1er août, au vendredi soir, 31 août — From Wednesday morning, August 1, to Friday 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 GOING WEST Date

Août Aug.	Québec	Autres provinces Other Provinces	Etats-Unis United States	Total	Québec	Autres provinces Other Provinces	Etats-Unis United States	Total	Août Aug.
1	134	10	5	149	140	17	27	184	1
2	169	7	18	194	202	19	43	264	2
3	165	8	10	183	167	11	46	224	3
4	178	10	14	202	185	26	44	255	4
5	195	17	18	230	214	20	70	304	5
6	192	11	22	225	182	21	58	261	6
7	159	10	18	187	163	24	58	245	7
1-7	1,192	73	105	1,370	1,253	138	346	1,737	1-7
8	173	19	12	204	190	29	77	296	8
9	138	9	16	163	187	30	75	292	9
10	132	6	22	160	153	15	72	240	10
11	175	15	23	213	189	26	99	314	11
12	173	16	20	209	184	24	78	286	12
13	159	6	18	183	167	17	75	259	13
14	181	5	16	202	178	9	71	258	14
8-14	1,131	76	127	1,334	1,248	150	547	1,945	8-14
15	174	12	18	204	188	11	61	260	15
16	149	9	17	175	175	15	71	261	16
17	154	17	13	184	159	26	83	268	17
18	175	7	18	200	190	14	87	291	18
19	185	18	18	221	191	32	72	295	19
20	229	7	20	256	221	19	73	313	20
21	178	14	13	205	206	16	52	274	21
15-21	1,244	84	117	1,445	1,330	133	499	1,962	15-21
22	184	19	19	222	168	26	88	282	22
23	152	30	20	202	161	26	83	270	23
24	173	36	20	229	146	21	72	239	24
25	155	15	11	181	169	20	93	282	25
26	153	21	15	189	267	71	77	415	26
27	183	12	21	216	324	45	95	464	27
28	187	15	14	216	231	23	60	314	28
22-28	1,187	148	120	1,455	1,466	232	568	2,266	22-28
29	166	15	13	194	192	23	55	270	29
30	180	11	18	209	194	22	50	266	30
31	211	11	14	236	199	18	52	269	31
1-31	5,311	418	514	6,243	5,882	716	2,117	8,715	1-31

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION-TRAFFIC CENSUS

1934

Du mercredi matin, 1er août, au vendredi soir, 31 août — From Wednesday morning, August 1, to Friday night, August 31.

ROUTE No 6—L'ANSE-AUX-COUSINS (Gaspé)—(Tour de la Gaspésie)

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	165	10	12	187	163	11	57	231	1
2	149	10	18	177	152	14	58	224	2
3	113	16	12	141	118	26	48	192	3
4	163	4	13	180	167	12	72	251	4
5	166	5	13	184	174	12	62	248	5
6	143	2	17	162	157	17	59	233	6
7	152	7	19	178	172	21	69	262	7
1-7	1,051	54	104	1,209	1,103	113	425	1,641	1-7
8	157	9	21	187	177	23	85	285	8
9	137	7	31	175	171	18	90	279	9
10	163	8	16	187	170	18	93	281	10
11	178	7	32	217	169	16	95	280	11
12	140	7	27	174	143	15	77	235	12
13	146	7	17	170	165	13	69	247	13
14	141	7	21	169	162	12	55	229	14
8-14	1,062	52	165	1,279	1,157	115	564	1,836	8-14
15	128	9	23	160	147	12	93	252	15
16	124	5	37	166	123	15	102	240	16
17	137	8	20	165	157	8	100	265	17
18	168	7	19	194	179	18	82	279	18
19	157	8	29	194	157	23	73	253	19
20	186	1	25	212	202	13	68	283	20
21	187	4	27	218	226	19	101	346	21
15-21	1,087	42	180	1,309	1,191	108	619	1,918	15-21
22	187	10	30	227	218	30	91	339	22
23	190	11	28	229	233	23	93	349	23
24	366	22	56	444	501	45	130	676	24
25	702	36	50	788	896	57	101	1,054	25
26	470	24	41	535	493	25	77	595	26
27	163	5	28	196	181	6	65	252	27
28	136	2	13	151	142	11	59	212	28
22-28	2,214	110	246	2,570	2,664	197	616	3,477	22-28
29	92	5	9	106	107	5	53	165	29
30	93	6	2	101	96	7	18	121	30
31	130	5	14	149	149	10	46	205	31
1-31	5,729	274	720	6,723	6,467	555	2,341	9,363	1-31



ROUTE 17—MONTRÉAL—OTTAWA

Passage en dessous des voies du C.N.R. Pavage terminé. Béton bitumineux.

Pass under the C.N.R. tracks. Pavement completed. Bituminous concrete pavement.

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 prome- nade — 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	126,529	4,129	494	2,265	26,595	160,012
1934	.....	.....	.....	.....	.....	162,000

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

N.B.—Les chiffres pour 1934 sont à la date du 1er décembre (approximatifs). 162,000

N.B.—The figures for 1934 give the registrations on December 1 (approximate).

ACCIDENTS D'AUTOMOBILES DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC EN 1933

Extraits du rapport des accidents d'automobile préparé par le Contrôleur du Revenu pour l'année 1933.

Ces statistiques donnent le nombre des accidents qui ont causé des blessures personnelles ou des dommages à la propriété de \$50. et plus.

CHAQUE MOIS — EACH MONTH

	Accidents
Janvier—January.....	353
Février—February.....	317
Mars—March.....	254
Avril—April.....	367
Mai—May.....	494
Juin—June.....	599
JUILLET—July.....	699
Août—August.....	684
Septembre—September.....	729
Octobre—October.....	687
Novembre—November.....	586
Décembre—December.....	319
TOTAL 12 mois—12 mths..	6,118

DOMMAGE A LA PERSONNE OU A LA PROPRIÉTÉ — DAMAGE TO PERSON OR PROPERTY

Pertes de vies—Persons killed.....	228
Personnes blessées—Persons wounded.....	4,162
Dommages aux véhicules automobiles — Damages to motor vehicles.....	4,014
A des bicyclettes—To bicycles.....	310
A un véhicule à traction animale—To a horse-drawn vehicle.....	241
A un animal—To an animal.....	71
A une autre propriété—To some other property.....	595
TOTAL.....	9,621

AUTOMOBILE ACCIDENTS IN THE PROVINCE OF QUEBEC DURING 1933

Extracts from the report of automobile accidents prepared by the Controller of the Revenue for 1933.

The following figures represent the number of accidents which have caused personal injuries or property damages of \$50. or more.

GENRES DE COLLISIONS KINDS OF COLLISIONS

Avec un convoi de chemin de fer—With a railroad train	61
Avec un tramway—With a tramway car.....	241
Avec auto et véhicule à traction animale—Between a motor vehicle and animal drawn vehicle.....	288
Entre deux automobiles—Between two automobiles	2,875
Avec un autre objet—With some other thing.....	863
Entre une automobile et un piéton—Between an automobile and a pedestrian (Adult).....	940
Entre une automobile et un enfant—Between an automobile and a child.....	939
Aucune précision—No information.....	3
TOTAL.....	6,210

OBSTRUCTION A LA VUE OBSTRUCTIONS TO VISIBILITY

Bâtiment—Building.....	363
Arbre—Tree.....	23
Arbuste—Shrub.....	5
Pluie ou neige—Rain or snow.....	656
Clôture—Fence.....	11
Enseigne—Billboard.....	4
Véhicule—Vehicle.....	191
Pas d'obstruction—No obstruction.....	4,864
Autres objets—Other objects	11

TOTAL..... 6,128

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

Courbe—Curve.....	291
Côte—Hill.....	264
Pont—Bridge.....	101
Entrée privée—Private alley	88
Passage à niveau de chemin de fer—Railroad level crossing.....	78
Intersection de chemin— Road intersection.....	2,529
Entre intersection—Between intersection.....	2,827
TOTAL.....	6,178

**MOUVEMENT DES VÉHICULES
MOVEMENT OF VEHICLES**

En rencontrant—Meeting..	2,053
En dépassant—Passing.....	2,158
En reculant—Backing.....	165
En tournant—Changing di- rection.....	604
En glissant—Skidding.....	994
Mauvais côté de la route— Wrong side of road.....	82
L'un des véhicules arrêté— One of the vehicles not moving.....	234
Autres faux mouvements— Other false movements...	27
TOTAL.....	6,317

**ACCIDENTS DANS CERTAINES
VILLES ET SUR LES ROUTES
RURALES — ACCIDENTS IN
CERTAIN CITIES AND TOWNS
AND ON RURAL ROADS**

Montréal.....	3,571
Québec.....	337
Trois-Rivières.....	84
Sherbrooke.....	75
Hull.....	111
Westmount.....	127
Autres cités et villes—Other cities and towns.....	611
Chemins ruraux—Rural roads.....	1,202
TOTAL.....	6,118

**CAUSES PROBABLES
PROBABLE CAUSES**

Négligence du conducteur— Negligence of driver.....	3,834
Négligence du passager— Negligence of passenger..	55
Négligence du piéton—Ne- gligence of pedestrian....	1,512
Négligence du conducteur de l'autre véhicule—Careless- ness of driver of other ve- hicle.....	703
Ivresse—Drunkenness.....	170
Vitesse—Speed.....	2,282
Pas de lumières—No lights.	70
Eblouissement—Glare.....	69
Mauvais freins—Defective brakes.....	581
Autres accessoires défec- tueux—Other defective accessories.....	96
Etat défectueux de la voie— Defective road or street..	427
Autres causes—Other causes	175
TOTAL.....	9,974

CHAPITRE VII

ENTRETIEN DES ROUTES RÉGIONALES
ET PROVINCIALES EN 1934

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

CHAPTER VII

MAINTENANCE OF PROVINCIAL AND REGIONAL
HIGHWAYS IN 1934

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								Total
	Gravier — Gravel	Macadam	Mac. bit. — Bit. mac.	Béton — Concrete	Béton bit. — Bit. concrete	Sable & Glaise — Sand Clay	Terre — Earth		
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 - Frontière d'Ontario).....	133.262	56.550	10.498	15.553	170.049	.....	1.380	387.292	
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	
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	.....	46.109	.....	.....	49.612	
5. Route Edouard-Perrault-Québec-Victoriaville-Sherbrooke-Rock-Island (à Newport, Vt.).....	118.205	6.242	.....	19.631	16.369	.....	.....	160.447	
6. Route Perron-Tour de la Gaspésie.....	552.245	.....	5.546	0.708	0.354	.....	.....	558.853	
6a. Route Rivière-aux-Renards-St-Majorique.....	11.450	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11.450	
7. Montréal - St-Jean - Philipsburg (à St-Albans, Vt.).....	.....	.....	.....	.....	27.144	.....	.....	27.144	

Longueur entretenue en milles

Length maintained in miles

No et nom de la route No. and name of Highway	Gravier — Gravel	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.).....	145.949	13.829	20.769	4.122	28.614	.....	.....	213.283
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).....	218.996	4.449	0.397	2.594	55.068	.....	0.466	281.970
11a. Boulevard du Curé Labelle.....	28.453	.....	0.392	4.712	.....	.....	.....	4.712
12. Rougemont-St-Hyacinthe-St-Denis.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28.845
13. Trois-Rivières — Drummondville - Acton-Vale - Granby - Cowansville - Abercorn (à Richford, Vt.).....	76.349	6.402	.....	0.386	0.359	.....	.....	83.496
14. Boulevard Alexandre-Taschereau (Montréal-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	7.078	13.306	1.170	.....	.....	.....	103.997
19a. Ste-Anne-de-la-Pérade-St-Tite.....	25.829	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25.829
20. Victoriaville - Drummondville - St-Hyacinthe-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, Québec-Portland).....	76.670	4.646	0.263	3.000	4.320	.....	.....	88.899

Longueur entretenue en milles

Length maintained in miles



Route 37. Paroisse de Ste-Geneviève. Amélioration de courbe et pavage en bitume.

Highway 37. Parish of St. Geneviève. Improvement of curve and bituminous pavement.



Route 2. Baie-d'Urfé. Amélioration de courbe et pavage en bitume.

Highway 2. Baie d'Urfé. Improvement of curve and bituminous pavement.

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	.....	1.197	.....	.....	57.933
50. Magog-Coaticook.....	22.838	.....	.....	0.189	.....	.....	.....	24.224
51. St-Alexandre - Rivière-Bleue (à Fort-Kent Maine).....	60.403	.....	.....	1.398	3.588	.....	.....	60.403
52. Waterloo-Lacolle-Huntingdon.....	86.231	0.179	3.593	.....	.....	.....	.....	94.989
53. St-Henri-Ste-Germaine.....	42.576	1.531	.....	.....	.....	.....	0.076	44.183
Total.....	4,264.529	446.166	119.471	118.236	559.918	6.258	100.607	5,615.185

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

CHAPTER VIII

ENTRETIEN DES CHEMINS PAR LE DÉPARTEMENT

MAINTENANCE OF ROADS BY THE DEPARTMENT

Longueur entretenue dans chaque comté.

Length maintained in each county.

Les longueurs sont en milles.

The lengths are in miles.

COMTÉ COUNTY	Longueur—Length		Longueur totale Total length
	Routes ré- gionales ou provinciales Highways	Chemins municipaux Municipal roads	
ABITIBI.....	173.413	190.66	364.073
ARGENTEUIL.....	130.848	114.59	245.438
ARTHABASKA.....	74.819	158.49	233.309
BAGOT.....	55.272	150.21	205.482
BEAUCE.....	127.012	134.27	261.382
BEAUHARNOIS.....	23.904	112.64	136.544
BELLECHASSE.....	108.959	194.86	303.819
BERTHIER.....	89.843	80.29	170.133
BONAVVENTURE.....	154.329	110.53	264.859
BROME.....	70.471	98.21	168.681
CHAMBLY.....	49.033	85.69	134.723
CHAMPLAIN.....	61.809	122.05	183.859
CHARLEVOIX.....	133.965	40.37	174.335
CHÂTEAUGUAY.....	47.640	228.86	276.500
CHICOUTIMI.....	111.559	320.86	432.419
COMPTON.....	81.367	195.93	277.297
DEUX-MONTAGNES.....	60.779	146.56	207.339
DORCHESTER.....	91.064	160.70	251.764
DRUMMOND.....	87.772	112.81	200.582
FRONTENAC.....	106.120	116.60	222.720
GASPÉ NORD.....	126.294	16.94	143.234
GASPÉ SUD.....	141.642	52.14	193.782
GATINEAU.....	133.005	109.29	242.295
HULL.....	1.488	2.83	4.318
HUNTINGDON.....	76.604	276.81	353.414
IBERVILLE.....	30.403	159.09	189.493
ILES-DE-LA-MADELEINE.....	.....	51.54	51.540
JACQUES-CARTIER.....	37.453	57.47	94.923
JOLIETTE.....	93.712	127.70	226.412
KAMOURASKA.....	98.155	276.09	374.245
LABELLE.....	160.988	42.60	203.588
LAC-ST-JEAN.....	97.961	184.24	282.201

COMTÉ COUNTY	Longueur—Length		
	Routes ré- gionales ou provinciales	Chemins municipaux	Longueur totale
	Highways	Municipal roads	Total length
LAPRAIRIE.....	49.897	104.71	154.607
L'ASSOMPTION.....	72.971	102.66	175.631
LAVAL.....	89.489	84.24	173.729
LAVIOLETTE.....	89.375	48.60	137.975
LÉVIS.....	56.842	114.29	171.132
L'ISLET.....	79.618	261.62	296.238
LOTBINIÈRE.....	56.345	271.02	327.365
MASKINONGÉ.....	37.449	46.95	84.399
MATANE.....	97.318	107.92	205.238
MATAPÉDIA.....	54.301	99.96	134.261
MÉGANTIC.....	79.195	99.97	179.165
MISSISQUOI.....	65.109	247.60	312.709
MONTCALM.....	90.963	127.71	218.673
MONTMAGNY.....	44.298	200.63	244.928
MONTMORENCY.....	95.732	75.27	170.942
NAPIERVILLE.....	30.193	104.10	134.293
NICOLET.....	98.361	89.41	187.771
PAPINEAU.....	149.106	151.73	300.836
PONTIAC.....	78.876	96.01	174.886
PORTNEUF.....	40.435	5.28	275.705
QUÉBEC.....	41.736	8.81	190.546
RICHELIEU.....	27.423	12.76	40.183
RICHMOND.....	57.543	143.05	200.593
RIMOUSKI.....	49.713	194.21	244.023
RIVIÈRE-DU-LOUP.....	53.783	402.31	456.093
ROBERVAL.....	90.098	261.81	351.908
ROUVILLE.....	55.334	182.19	237.524
SAGUENAY.....	72.736	20.49	93.226
SHEFFORD.....	70.853	137.62	208.473
SHERBROOKE.....	52.362	37.42	89.782
SOULANGES.....	21.460	92.03	113.490
STANSTEAD.....	66.173	113.34	179.513
ST-HYACINTHE.....	55.570	118.45	174.020
ST-JEAN.....	61.578	100.11	161.688
ST-MAURICE.....	22.211	63.88	86.091
TÉMISCAMINGUE.....	120.334	133.56	253.894
TÉMISCOUATA.....	84.721	159.84	244.561
TERREBONNE.....	119.722	195.50	315.222
TROIS-RIVIÈRES.....	3.493	....	3.493
VAUDREUIL.....	33.450	134.53	167.980
VERCHÈRES.....	55.485	141.47	196.955
WOLFE.....	68.994	110.36	179.354
YAMASKA.....	36.857	68.66	105.517
	<u>5,615.185</u>	<u>9,829.13</u>	<u>15,444.315</u>

SOMMAIRE PAR GENRE DE PAVAGE
SUMMARY PER KIND OF PAVEMENT

PAVAGE PAVEMENT	Grandes routes Highways	Chemins Municipaux Municipal roads	Total
Gravier—Gravel.....	4,264.529	8,730.90	12,995.429
Macadam.....	446.166	861.73	1,307.896
Sable et Glaise—Sand-Clay	6.258	160.87	167.128
Mac. Bit.—Bituminous Ma- cadam.....	119.471	28.61	148.081
Béton de ciment—Cement concrete.....	118.236	20.96	139.196
Béton bitumineux—Bitum- inous concrete.....	559.918	26.06	585.978
Terre—Earth.....	100.607	.....	100.607
Longueur totale }.....	5,615.185	9,829.13	15,444.315

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 REGIONAL HIGHWAYS

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Vieux pavage Old Pavement	Nouveau pavage New Pavement	Long- gueur terminée Length completed	Long- gueur pré- parée Length prepared
		G	BB	2.48	....
BRÔME.....	Bolton-Est, c, (t).....	G	BB	0.65	....
	Eastman village.....	G	BB	2.41	....
SHEFFORD.....	Granby, c, (t).....	G	BB	12.04	....
	Shefford, c, (t).....	G	BB	4.53	....
	Stukely-Sud, c, (t).....	G	BB	1.32	....
	Waterloo, ville.....	G	BB	3.48	0.01
STANSTEAD.....	Magog, c, (t).....	G	RB	0.48	0.06
	Magog, ville.....	G	BB		

1.—MONTRÉAL-SHERBROOKE-THETFORD-MINES-QUÉBEC

BRÔME.....	Bolton-Est, c, (t).....	G	BB	2.48	....
	Eastman village.....	G	BB	0.65	....
SHEFFORD.....	Granby, c, (t).....	G	BB	12.04	....
	Shefford, c, (t).....	G	BB	4.53	....
	Stukely-Sud, c, (t).....	G	BB	1.32	....
STANSTEAD.....	Magog, c, (t).....	G	RB	3.48	0.01
	Magog, ville.....	G	BB	0.48	0.06

2.—EDMUNDSTON-RIVIÈRE-DU-Loup-QUÉBEC-MONTRÉAL-FRONTIÈRE D'ONTARIO

PORTNEUF.....	Grondines, p.....	M	BB	....	1.50
CHAMPLAIN.....	Ste-Marthe-du-Cap.....	MH	BB	3.67	....
	Champlain, p.....	MH	BB	2.14	....

L'ASSOMPTION.....	St-Sulpice, p.....	M	BB	1.98
-------------------	--------------------	---	----	------	------

3.—LÉVIS-ST-LAMBERT-DUNDEE

VERCHÈRES.....	Contrecoeur, p.....	G	....	....	8.30
BEAUHARNOIS.....	Ste-Cécile, p.....	G	BB	0.63	....
	St-Stanislas-de-Kostkar.....	G	BB	3.55	....

	Lac-St-Louis, ville.....	G	BB	0.28
--	--------------------------	---	----	------	------

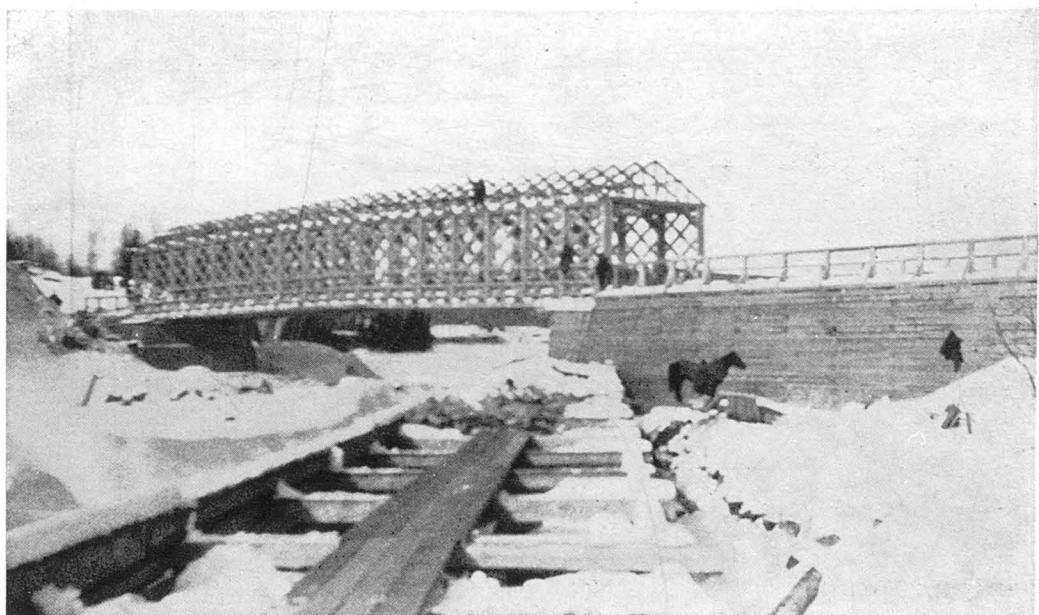
COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Vieux pavage Old Pavement	Nouveau pavage New Pavement	Long- gueur ter- minée Length com- pleted	Long- gueur pré- parée Length pre- pared
5.—ROUTE ÉDOUARD PERRAULT (QUÉBEC-VICTORIAVILLE-SHERBROOKE-ROCK ISLAND)					
SHERBROOKE.....	Orford, c, (t).....	G	TB	2.55	....
RICHMOND.....	Brompton, c, (t).....	G	TB	1.45	....
	Bromptonville, ville.....	G	TB	0.87	....
6.—TOUR DE LA GASPÉSIE					
MATANE.....	Mont-Joli, v.....	G	MB	0.60	...
	St-Ulric, v.....	G	MB	....	1.31
MATAPÉDIA.....	Causapscal, v.....	G	MB	1.47	...
	Saindon, v.....	G	MB	0.17	0.81
BONAVVENTURE.....	Paspébiac.....	G	MB	0.14	1.25
GASPÉ-SUD.....	Chandler, v.....	M	MB	1.08	0.60
8.—MONTRÉAL-HULL-AYLMER-CHAPEAU					
PAPINEAU.....	Lochaber Gore, c, (t).....	G	....	....	3.31
	Buckingham sud-est, c, (t)...	G	....	....	0.59
	Templeton-Est.....	G	....	....	0.50
PONTIAC.....	Campbell's Bay, v.....	G	MB	0.48	0.22
10.—RIVIÈRE-DU-LOUP-RIMOUSKI-STE-FLAVIE					
RIMOUSKI.....	Rimouski, ville.....	G	BB	0.66	....
15.—QUÉBEC-CHICOUTIMI-TOUR DU LAC ST-JEAN-QUÉBEC					
CHICOUTIMI.....	Chicoutimi, ville.....	M	BB	1.40	....
	Arvida.....	M	BB	0.20	....
LAC ST-JEAN.....	St-Joseph d'Alma, ville.....	G	MB	....	0.89
	St-Bruno, p.....	G	M	2.75	....
ROBERVAL.....	St-Félicien, v.....	G	MB	....	1.02
23.—LÉVIS-ARMSTRONG					
LÉVIS.....	St-Henri, p.....	MH	BB	0.08	....
	St-Henri, v.....	MH	BB	0.52	....
	St-Louis-de-Pintendre.....	MH	BB	0.78	....
BEAUCHE.....	Linière, c, (t).....	G	G	....	3.37
	St-Côme-de-Kennebec, p....	G	G	....	0.38



VILLE-MARIE—TEMISCAMING

Travaux de secours contre le chômage, hiver de 1933-34.

Unemployment relief works, winter of 1933-34.



ROUTE 15—PARC DES LAURENTIDES

Pont sur la rivière des Ecorces. Vue de la charpente élevée au cours de l'hiver de 1933-34. Travaux de "chômage".

Bridge over Rivière des Ecorces. View showing bridge under construction during the winter of 1933-34. Unemployment relief works.

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

25.—ST-VALLIER-ST-CAMILLE

BELLECHASSE.....	St-Cajetan-d'Armagh, p.....	G	MB	0.67
------------------	-----------------------------	---	----	------	------

31.—LACHUTE-ST-JOVITE-ST-RÉMI-MONTÉBELLO

ARGENTEUIL.....	Chatham, c, (t).....	G	0.57
-----------------	----------------------	---	------	------	------

41.—BERTHIER-JOLIETTE-LACHUTE

MONTCALM.....	St-Alexis, v.....	G	MB	0.57
---------------	-------------------	---	----	------	------

48.—L'ASSOMPTION-JOLIETTE-STE-ÉMELIE-de-L'ÉNERGIE

L'ASSOMPTION.....	L'Assomption, p.....	BB	1.15
-------------------	----------------------	------	----	------	------

52.—WATERLOO-LACOLLE-HUNTINGDON

MISSISQUOI.....	Cowanville, v.....	MB	BB	0.08	....
	Clarenceville, v.....	M	BB	0.21	....
	St-Thomas-de Foucault, p...	M	BB	0.30	....

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 - QUÉBEC.....	27.39	0.07
2.—EDMUNDSTON - RIVIÈRE-DU-Loup - QUÉBEC - MONTRÉAL-FRONTIÈRE D'ONTARIO.....	7.79	1.50
3.—LÉVIS-ST-LAMBERT-DUNDEE.....	4.46	8.30
5.—ROUTE JOSEPH-ÉDOUARD-PERRAULT (QUÉBEC-VICTORIAVILLE-SHERBROOKE-ROCK ISLAND)...	4.87	.....
6.—TOUR DE LA GASPÉSIE.....	3.46	3.97
8.—MONTRÉAL-HULL-AYLMER-CHAPEAU.....	0.48	4.62
10.—RIVIÈRE-DU-Loup-RIMOUSKI-STE-FLAVIE.....	0.66	.....
15.—QUÉBEC-CHICOUTIMI-TOUR DU LAC ST-JEAN.....	4.35	1.91
23.—LÉVIS-ARMSTRONG.....	1.38	3.75
25.—ST-VALLIER-ST-CAMILLE.....	0.67	.....
31.—LACHUTE-ST-JOVITE-ST-RÉMI-MONTÉBELLO.....	.....	0.57
41.—BERTHIER-JOLIETTE-LACHUTE.....	0.57	.....
48.—L'ASSOMPTION-JOLIETTE-STE-ÉMÉLIE-DE-L'ÉNERGIE.....	1.15	.....
52.—WATERLOO-LACOLLE-HUNTINGDON.....	0.59	.....
TOTAL.....	57.82	24.69

SOMMAIRE PAR GENRE DE PAVAGE

SUMMARY PER TYPE OF PAVEMENT

Longueur en milles

Length in miles

Macadam bitumineux—Bituminous macadam.....	5.18
Béton bitumineux—Bituminous concrete.....	45.02
Tapis bitumineux—Bituminous	4.87
Macadam—Macadam.....	2.75

Longueur totale..... 57.82 { milles
 Total length..... miles

SUR LES CHEMINS
MUNICIPAUX ORDINAIRES

ON ORDINARY
MUNICIPAL ROADS

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Vieux pavage	Nouveau pavage	Lon- gueur ter- minée	Lon- gueur pré- parée
		Old Pave- ment	New Pavement	Length com- pleted	Length pre- pared
BEAUHARNOIS.....	St-Louis-de-Gonzague, p.....	G	BB	1.39	....
	Ste-Cécile, p.....	G	BB	4.15	....
BELLECHASSE.....	St-Cajetan-d'Armagh, p.....	G	MB	0.26	....
IBERVILLE.....	Iberville, ville.....	G	BB	0.99	0.99
JOLIETTE.....	Crabtree Mills, p.....	G	G	....	0.76
	St-Paul-de-Lavaltrie, p.....	G	G	....	0.90
L'ASSOMPTION.....	Laurentide, ville.....	G	MB	0.25	....
MATANE.....	Mont-Joli, v.....	G	MB	0.59	....
MISSISQUOI.....	Clarenceville, v.....	G	BB	0.07	....
	St-Thomas-de-Foucault, p...	G	BB	0.02	....
MONTCALM.....	St-Alexis, v.....	G	MB	0.48	....
QUÉBEC.....	Val-Saint-Michel, ville.....	G	BB	....	1.00
RIMOUSKI.....	Rimouski, ville.....	G	BB	0.08	....

SOMMAIRE PAR COMTÉ

SUMMARY PER COUNTY

COMTÉ — COUNTY	Longueur en milles	Length in miles	Longueur terminée Length completed	Longueur préparée Length prepared
	—	—		
BEAUHARNOIS.....	5.54	.....	5.54	.....
BELLECHASSE.....	0.26	.....	0.26	.....
IBERVILLE.....	0.09	.....	0.09	0.09
JOLIETTE.....	.....	.....	.....	1.56
L.ASSOMPTION.....	0.25	.....	0.25	.....
MATANE.....	0.59	.....	0.59	.....
MISSISQUOI.....	0.09	.....	0.09	.....
MONTCALM.....	0.48	.....	0.48	.....
QUÉBEC.....	.....	.....	.....	1.00
RIMOUSKI.....	0.08	.....	0.08	.....
TOTAL.....	7 .38	2.65	7 .38	2.65

SOMMAIRE PAR GENRE DE PAVAGE

SUMMARY PER KIND OF PAVEMENT

Longueur en milles	Length in miles
Béton bitumineux—Bituminous concrete.....	5.80
Macadam.....	1.58
TOTAL.....	7.38 { milles miles

CHAPITRE XI

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

MUNICIPALITÉ
—
MUNICIPALITY

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

MUNICIPALITÉ	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN	Nature de l'endroit avant l'amélioration	Nature de l'amélioration
MUNICIPALITY	NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature of the road before improvement	Nature of the improvement
BELLECHASSE			
St-Charles, v.....	Route Chabot.....	Courbe masquée—Blind curve	Correction de profil et redres- sement, 250'—Correction of alignment and straighten- ing, 250'.
St-Camille.....	Route No 24.....	Chemin étroit et dangereux— Narrow and dangerous road	Amélioration sur une longueur de 12,300'—Widening and improving on a length of 12,300'.

BEAUCE

Sacré-Cœur-de-Jésus, p...Route No 1.....	2 angles droits—2 right angles	2 courbes à grand rayon. Courbe 10 degrés, rayon 573'. Courbe 6 degrés, rayon 955'—2 long-radius curves. 10-degree curve radius 573'. 6-degree curve, ra- dius 955'.
--	--------------------------------	--

MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature de l'endroit avant l'amélioration Nature of the road before improvement	Nature de l'amélioration Nature of the improvement
BEAUCE—(suite—con.)			
St-Côme-de-Kénebec, p. .Route No 1.....	Courbe masquée et mauvais profil—Blind curve and bad profile.....	Courbe à grand rayon degré 7 Rayon, 819' Amélioration de profil, 2,088'—Long ra- dius curve, 7° degree radius 819' Improvement of pro- file, 2,088'	
BERTHIER			
St-Barthélemy, p.....Trans-Canada.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Courbe, 600'—Curve 600'	
St-Barthélemy, p.....Trans-Canada.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Courbe composée 8° et 240' 640'—Composite curve 8° and 240' 640'	
Berthier, p.....Berthier-St-Michel-des-Saints.....	Mauvais profil—Bad align- ment.....	Pente 5% à la traverse du C. P. R., 500'—5% grade to C. P. R. crossing, 500'	
Courcelles, c. (t).....Berthier-St-Michel-des-Saints.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Amélioration et redressement, 800'—Improvement and straightening, 800'	
Courcelles, c. (t).....Berthier-St-Michel-des-Saints.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Défrichement sur 400'—Clear- ing on 400'	

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—(suite—con.)			
Courcelles, c. (t).....	Berthier-St-Michel-des-Saints	Chemin à profil défectueux— Road with defective alignment.....	Amélioration de profil sur une longueur de 1,400'—Improvement of alignment, length of 1,400'
BONAVENTURE			
Assametquagan, c. (t)....	Tour de la Gaspésie.....	Chemin très étroit sur 1000' de longueur et 12' de largeur.—Very narrow road 1,000' long and 12' in width.	Élargissement dans le roc sur 1000' de long et de 35' de largeur—Improving and widening road to a width of 35' for a length of 1,000' in sclid rock.
Assametquagan, c. (t)....	Tour de la Gaspésie.....	Chemin très étroit sur 6,000' de longueur et 12' de largeur—Very narrow road 6,000' long and 12' in width.	Elargissement sur une longueur de 6,000' à 30' de largeur par remplissage—Widening road to 30' for a length 6,000' by filling with rip rap.
Restigouche-Ouest, c. (t).Tour de la Gaspésie.....		Courbe masquée de 100' de longueur et 75' de rayon—Blind curve 100' long with 75' radius.....	Élargie dans le roc à 150' de rayon—Widen in rock to 150' in radius.

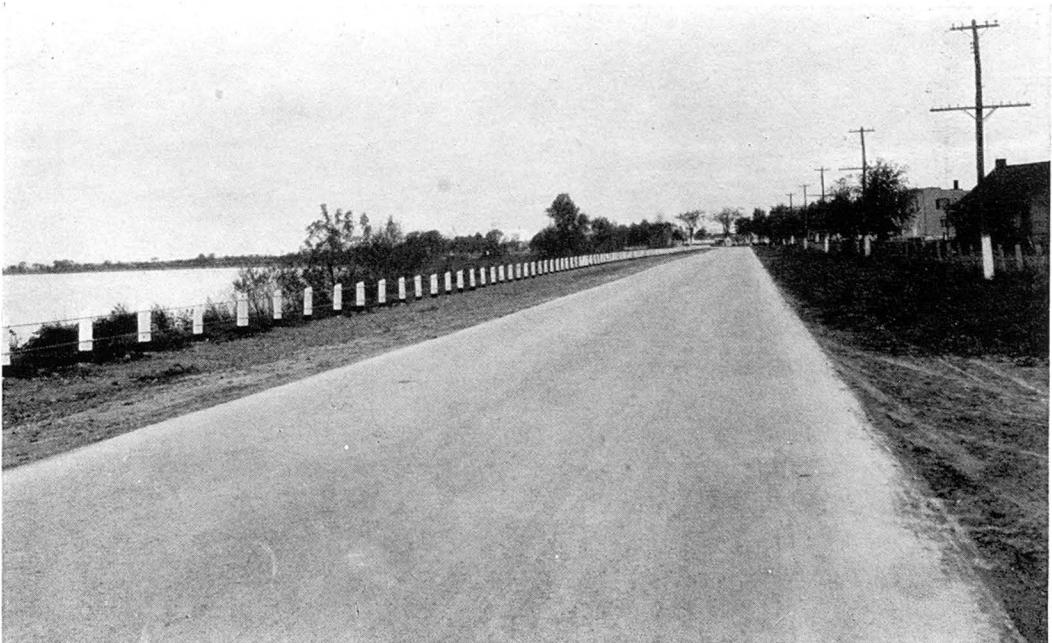
MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature de l'endroit avant l'amélioration Nature of the road before improvement	Nature de l'amélioration Nature of the improvement
BONAVVENTURE (suite—con.)			
Maria, c. (t).....	Tour de la Gaspésie.....	Chemin étroit lavé par la mer sur 400' — Narrow road washed by sea on 400'....	Chemin élargi par un caisson sur une largeur de 10' et une longueur de 400'— Road widen by a cedar and stone crib 10' in width and 400' long.
New Richmond, c. (t)....	Tour de la Gaspésie.....	4 angles droits, 2 passages à niveau—4 right angles and 2 level crossings	Construction d'un caisson en cèdre et pierre sur une lon- gueur de 1,050'—Construc- tion of a cedar and stone crib for a length of 1,050'.
St-Charles-de-Caplan, p. .	Tour de la Gaspésie.....	Chemin étroit sur 1,100'— Narrow road on 1,100'....	Élargissement à 66' sur 1,100' de longueur — Widening road to 66' for a length of 1,100'.
BROME			
Foster, v.	Route No 39.....	Courbes et angles — Curves and angles.....	Redressement, 2,000'. Sup- pression des courbes et an- gles. Nouveau rayon de 4,590' pieds. — Straighten- ing 2,000' by suppression of the curves and angles. New radius, 4,590' feet.



ROUTE 2—MONTRÉAL—QUÉBEC

Courbe près de St-Sulpice, Pavage de bitume et de gravier.

New road near St. Sulpice. Gravel and asphalt pavement.



ROUTE 2—MONTRÉAL—QUÉBEC

Vers St-Sulpice. Pavage en béton bitumineux.

Near St. Sulpice. Bituminous concrete pavement.

MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature de l'endroit avant l'amélioration Nature of the road before improvement	Nature de l'amélioration Nature of the improvement
CHAMPLAIN			
St-Maurice, p.....	Route de la station.....	Deux angles droits — Two right angles.....	Courbes renversées de 500' de rayon; longueur 0.23 mille.—2 Reverse curves of a radius of 500'; length 0.23 mile.
St-Narcisse, p.....	Route du village.....	Chemin étroit; deux angles droits.—Narrow road with right angles.....	Élargissement sur 1.64 mille; grandes courbes renversées.— Widening of road on 1.64 mile with long reversed curves.
CHARLEVOIX			
Cap-à-L'Aigle, p.....	Route No 15.....	Côte abrupte, étroite et sinueuse (Côtes des Jolins)—Steep narrow and crooked hill (Jolins hill).....	Détournement, construction d'un nouveau chemin sur 1,800' — Construction of a new road on a distance of 1,800 feet.
CHICOUTIMI			
Dumas, c. (t).....	Route No 15.....	Roulant 15' Chemin étroit sur 2,600'—Narrow road on 2,600'.....	Élargissement à 28'—Widening to 28'
St-Jean, c. (t).....	Route No 15.....	Pente raide; longueur 1,800', courbe masquée. — Steep grade, length 1,800'. Blind curve.....	Adoucissement de la pente et amélioration de la vision—Grade improved, widening to improve vision.

MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature de l'endroit avant l'amélioration Nature of the road before improvement	Nature de l'amélioration Nature of the improvement
CHICOUTIMI (suite—con.)			
Hébert, c. (t).....	Route No 15.....	Chemin étroit sur 2,800'.— Narrow road on 2,800'....	Élargissement à 24' et redres- sement.—Widening to 24' and straightening.
Otis, c. (t).....	Route No 15.....	Chemin étroit sur 1,250'.— Narrow road on 1,250'....	Élargissement à 24' et redres- sement.—Widening to 24' and straightening.
Otis, c. (t).....	Route No 15.....	Chemin étroit sur 2,500'.— Narrow road on 2,500'....	Élargissement à 24'. Nivel- lement et redressement.— Widening to 24'. Levelling and straightening.
Otis.....	Québec-Chicoutimi-Tour-du-lac-St- Jean-Québec.	Chemin étroit sur 2500' Nar- row road on 2500'....	Élargissement à 24'; redres- sement et niveling — Widening to 24'; straighten- ing and levelling.
Otis.....	Québec-Chicoutimi-Tour-du-lac-St- Jean-Québec.	Deux côtes sinueuses — Two steep grades with curves...	Construction d'un nouveau chemin—Construction of a new road.
Larouche, p.....	Québec-Chicoutimi-Tour-du-lac-St- Jean-Québec.	Chemin étroit et sinueux sur 5800'—Narrow and wind- ing road on 5800'....	Redressement et suppression de deux courbes — Straight- ening and widening.
Larouche, p.....	Québec-Chicoutimi-Tour-du-lac-St- Jean-Québec.	Chemin étroit et sinueux sur 2700'; courbe dangereuse— Narrow and winding road on 2700'; dangerous curve.	Élargissement à 27', redres- sement—Widening to 27', straightening.

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
DORCHESTER			
Ste-Aurélie, p.	Route du rang 8—8th range road.	Côte raide et courbe verticale très courte—Steep hill and short vertical curve.	Amélioration de profil—Align- ment improved.
St-Prosper, p.	Route Morissette-St-Zacharie.	Côte raide et courbe verticale très courte—Steep hill and short vertical curve.	Amélioration de profil—Align- ment improved.
GATINEAU			
Messines.	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.	Angle droit—Right angle.	Courbe de 500' de rayon— Long radius curve, 500'.
GASPÉ-NORD			
St-Norbert-de-Cap-Chat .	Tour de la Gaspésie.	Courbe étroite—Narrow cur- ve.	Élargissement de 10'; lon- gueur 80'—Widening 10', length 80'.
St-Norbert-de-Cap-Chat .	Tour de la Gaspésie.	Courbe angle droit — Right angle cur /e.	Redressement et élargissem- ent, long. 110', largeur 7' —Straightening and widen- ing, lgt. 110', width 7'.
St-Joachim-de-Tou- telle, c. (t).	Tour de la Gaspésie.	Courbe masquée—Blind cur- ve.	Minage pour améliorer vision, élargissement, 60' x 10'— Blasting to improve visibi- lity, widening, 60' x 10'.

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.)			
Christie, c. (t).....	Tour de la Gaspésie.....	Chemin étroit et courbe masquée — Narrow road and blind curve.....	Élargissement dans le roc, long. 140', larg. 8'—Widening in the rock, lgt. 140', width 8'.
Christie, c. (t).....	Tour de la Gaspésie.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Redressement, long. 75', larg. 12'—Straightening, lgt. 75', width 12'
Duchesnay, c. (t).....	Tour de la Gaspésie.....	Côte masquée—Blind hill....	Nivellement pour améliorer visibilité, long. 60', épais. 5'—Levelling to improve visibility, lgt. 60', thickness 5'.
St-Maxime-de-Mont-Louis.....	Tour de la Gaspésie.....	Courbe étroite—Narrow curve.....	Redressement et élargissement, long. 80', larg. 8'—Straightening and widening, lgt. 80', width 8'.
Grande-Vallée, p.....	Tour de la Gaspésie.....	Courbe étroite—Narrow curve.....	Redressement et élargissement, long. 150', larg. 10'—Straightening and widening, lgt. 150', width 10'.
Grande-Vallée, p.....	Tour de la Gaspésie.....	Courbe étroite, ponceau étroit—Narrow curve, narrow culvert.....	Élargissement de la courbe et du ponceau, 90' x 20'—Widening of curve and culvert, 90' x 20'.

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.)			
Rivière-Madeleine. Tour de la Gaspésie.....	3 courbes consécutives aux approches du pont de Madeleine—3 consecutive curves near the approaches of the bridge at Madeleine...	Nouveau chemin construit sur une longueur de 400', redressement et minage, 260' x 30' x 20'—Relocation of the road on a lgt. of 400', straightening and blasting, 260' x 30' x 20'.	
Rivière-Madeleine. Tour de la Gaspésie.....	Courbe étroite et renversée— Narrow and reverse curve .	Élargissement, long. 120', larg. 10', construction d'un petit quai—Widening, lgt. 120', width, 10', construction of a retaining wall.	
St-Maurice-de-l'Échourie, Tour de la Gaspésie..... p.	Courbe sur le haut d'une côte masquée—Curve on the top of a blind hill.....	Élargissement de 20', redres- sement, long. 90', construc- tion d'un mur de soutènement, 80' x 18'—Widening of 20', straightening, lgt. 90', construction of a re- taining wall, 80' x 18'.	
St-Maurice-de-l'Échourie, Tour de la Gaspésie..... p.....	Courbe masquée et prononcée —Blind and sharp curve...	Défrichement et élargis- sement, long. 240', larg. 12'— Clearing and widening, lgt. 240', width 12'	

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			
Gaspé, v.....	Route Morin.....	Route étroite (10')—Narrow road (10').....	Élargissement de 15', longueur 1513'—Widening of 15', length 1513'.
Malbaie No 2.....	Tour de la Gaspésie.....	Courbe prononcée à l'approche d'un pont—Sharp curve near the approaches of a bridge.....	Redressement, longueur 300'—Straightening, length 300'
Malbaie No 2.....	Tour de la Gaspésie.....	Courbe angle droit masquée—Blind right angle curve....	Déblai pour améliorer visibilité, élargissement, 180'—Clearing to improve visibility, widening, 180'
Malbaie No 1.....	Tour de la Gaspésie.....	Chemin étroit sur une jetée de pierre—Narrow road on a stone pier.....	Quai en bois pour élargissement, long. 250', larg. 10'—Wooden pier to widen the road, lgt. 250', width 10'.
L'Anse-du-Cap, p.....	Tour de la Gaspésie.....	Dos de cheval masqué—Blind Hog-Back	Enlèvement d'une colline pour améliorer visibilité (80')—Levelling of a hill to improve visibility.
Ste-Thérèse-de-Gaspé.....	Tour de la Gaspésie.....	Courbe étroite à l'approche du pont de Petite-Rivière-Est—Narrow curve near the approaches of the bridge of Petite Rivière Est	Redressement et élargissement, long. 600', larg. 30'—Straightening and widening, lgt. 600', larg. 30'.



ROUTE 11—MONTRÉAL—MONT-LAURIER

Près de St-Jérôme.

Near St. Jérôme

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.)			
Grande-Rivière Ouest	Tour de la Gaspésie	Courbe étroite et prononcée— Sharp and narrow curve	Défrichement et minage pour améliorer visibilité. Élargis- sement, long. 140'—Wi- dening and straightening, lgt. 140'.
Ste-Adélaïde-de-Pabos, p.	Tour de la Gaspésie	Courbe prononcée et masquée —Sharp and blind curve	Défrichement et minage pour améliorer visibilité; élargis- sement, long. 125', larg. 8' —Clearing and blasting to improve visibility; widen- ing, lgt. 125', width 8'
Ste-Adélaïde-de-Pabos, p.	Tour de la Gaspésie	Saut sur le haut d'une côte— Bump on top of hill	Élimination par minage pour améliorer visibilité—Élimi- nation by blasting to im- prove visibility.
Ste-Adélaïde-de-Pabos, p.	Tour de la Gaspésie	Courbe à angle droit—Right angle curve	Élargissement sur 140' de lon- gueur—Widening on 140' long.
Newport, p.	Tour de la Gaspésie	Courbe renversée— Reverse curve	Construction d'un remblai, pour améliorer la pente, long. 90', larg. 12', Ep. 3'— Construction of fill to ease grade, lgt. 90', width 12', thickness 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
GASPÉ-SUD (suite—con.)			
Newport, p.	Tour de la Gaspésie.....	Traverse à niveau masquée-- Blind railroad level crossing	Construction d'un remblai de chaque côté de la traverse à niveau pour améliorer vi- sibilité, long. 140', larg. 24', ép. 8'—Construction of fill on each side of level cross- ing to improve visibility, lgt. 140', width 24', thick- ness 8'.
IBERVILLE			
Ste-Brigide.	Marieville-Cowansville.....	Chemin étroit—Narrow road	Élargissement, 1-1/3 mille— Widening, 1-1/3 miles.
Iberville, ville (town)	Rues diverses— Different streets.....	Rues étroites—Narrow streets	Élargissement, longueur tota- le 2.16 M.—Widening, to- tal length 2.16 miles.
JOLIETTE			
St-Ambroise-de-Kildare, p	Berthier-Joliette-St-Côme.....	Profil onduleux—Winding a- lignment.....	Amélioration de profil, 650'— Alignment improved, 650'.
St-Côme, p.	Berthier-Joliette-St-Côme.....	Profil onduleux — Winding a- lignment.....	Amélioration de profil, 2200' —Alignment improved on 2200'.

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
JOLIETTE (suite—cor.)			
St-Alphonse-de-Rodriguez, p.....	Berthier-Joliette-St-Côme.....	Profil onduleux—Winding alignment.....	Abaissement de côte et amélioration du profil, 950'—Levelling of hill and improvement of alignment, 950'.
St-Alphonse-de-Rodriguez, p	Berthier-Joliette-St-Côme.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Minage, amélioration de la visibilité à 3 endroits, 1200'—Blasting, improvement to visibility at three different places, 1200'.
KAMOURASKA			
St-André.....	St-André-Ste-Anne-de-la-Pocatière, via St-Pascal.....	Courbe masquée—Blind curve	Défrichement pour améliorer visibilité, 500'—Clearing to improve visibility, 500'.
St-Pacôme, v.....	St-André-Ste-Anne-de-la-Pocatière, via St-Pascal.....	Chemin étroit—Narrow road	Élargissement, 500'—Widening, 500'.
St-Pacôme, p.....	Route Pascal—Pascal Road.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Courbe de 500' de rayon—Long radius curve, 500'.
L'ASSOMPTION			
St-Sulpice.....	St-Sulpice-Repentigny-Charlemagne ..	Courbes—Curves.....	Redressement, 0.34 mille.—Straightening, 0.34 mile.

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			
Clyde, c (t).....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.....	Courbe étroite et masquée— Narrow and blind curve...	Élargissement, 300', amélio- ration à la visibilité. Widening, 300', visibility improv- ed.
Clyde, c. (t).....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.....	Chemin étroit et dangereux (longeant la rivière)—Nar- row and dangerous road (bordering the river).....	Quai en cèdre rond, long. 600', hauteur 10'—Round cedar quay, lgt. 600', height 10'.
Marchand, c. (t).....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.....	Courbe étroite et prononcée— Narrow and sharp curve...	Élargissement et redressem- ent, 250'—Widening and straightening, 250'
Bellerive, c. (t).....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.....	Chemin inondé au printemps —Road flooded in spring ..	Élévation de la chaussée, long. 400', hauteur, 18'—Raising of road, lgt. 400', height 18'.
Loranger, c. (t).....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.....	Courbe prononcée — Sharp curve.....	Courbe à grand rayon, 955' sur 550' de long—Large ra- dius curve 955' on 550' long.
Loranger, c. (t).....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.....	Dos de cheval—Hog-Back...	Nivellement, 800', amélio- ration de la visibilité à plus de 500'—Levelling, 800', improvement to visibility for over 500'

MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	NOM DE LA ROUTE OU DU CHEMIN NAME OF HIGHWAY OR ROAD	Nature de l'endroit avant l'amélioration Nature of the road before improvement	Nature de l'amélioration Nature of the improvement
LABELLE (suite—con.)			
Campbell, c. (t) P. Est (east).....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.....	Dépression, mauvaise visibilité—Depression, bad visibility.....	Élévation et élargissement long. 225', haut. 4'—Raising and widening of the road, lgt. 225', height 4'.
Campbell, c. (t) P. Est (East).....	Montréal-Mont-Laurier-Maniwaki- Hull.....	Angle droit et masqué—Blind right angle.....	Courbe à grand rayon 818' sur 1267' de long—Large radius curve 818' on 1267' long.
Robertson & Pope, c. (t). Masson-Buckingham-Mont-Laurier- Ste-Anne-de-Lac.....			
		Chemin étroit et sinueux— Narrow and winding road.	Élargissement et redressement long. 5000'—Widening and straightening, lgt. 5000'.
LAC-ST-JEAN			
St-Gédéon, p.....	Route du rang 5—5th Range Road..	Chemin étroit—Narrow road	Élargissement—Widening.
St-Gédéon, p.....	Route du rang 10—10th Range Road..	Chemin étroit—Narrow road	Élargissement, amélioration de la visibilité—Widening, visibility improved.
St-Bruno, p	Québec-Chicoutimi-Tour du lac St- Jean-Québec.....	Courbe prononcée, 600'—Sharp curve, 600'.....	Amélioration de courbe, 300' —Improvement to curve, 300'
Hébertville, p.....	Rang St-Isidore—St. Isidore Range...	Courbe prononcée, 1000' — Sharp curve, 1000'.....	Amélioration de courbe, 800' —Improvement to curve, 300'.

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
LAC-ST-JEAN (suite—con.)			
Ste-Croix, p.....	Chemin du 2 ^e rang—2nd. Range Road. Angle droit—Right angle....		Courbe à petit rayon—Small radius curve.
Ste-Croix, p.....	Route de l'Église—Church road.....Angle droit—Right angle....		Courbe à petit rayon—Small radius curve.
LAVIOLETTE			
Route St-Tite-La Tuque.Crique Clair.....	2 courbes renversées et forte dépression—2 reverse curves and marked depression.		Alignement droit — Straight alignment.
Route St-Tite-La Tuque.Lac à Foin.....	Chemin étroit—Narrow road		Déblai fait dans le roc, mur en pierre sèche, 600' long—Blasting, stone wall, 600' long.
Route St-Tite-La Tuque.Pointe à Château.....	Angle droit et chemin étroit—Right angle and narrow road.....		Élargissement 24', courbe de 574' de rayon, long. 1100'—Widening 24', 574' radius curve, lgt. 1100'.
Route St-Tite-La Tuque.Côte Bergeron.....	Côte croche et à pente très raide—Crooked and very steep hill.....		Côte droite, pente 10°, long. 1200'—Straight hill, grade 10°, lgt. 1200'.
Route St-Tite-La Tuque.Crique Caribou.....	Double courbe, chemin étroit et pont dangereux—Double curve, narrow road and very dangerous bridge....		Élargissement, 30'—Widening 30'.



ROUTE 19—TROIS-RIVIÈRES—LA TUQUE

Construction du nouveau chemin Shawinigan Falls—
Grand'Mère, hiver de 1933-34. Groupe de chômeurs
employés sur les travaux.

New road under construction between Shawinigan
Falls and Grand'Mère; winter of 1933-34. Unem-
ployment relief works.

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
LAVIOLETTE (suite—con.)			
Route St-Tite-La Tuque. L'Oiseau.....	Côte à pente raide très étroite —Very narrow and steep hill.....	Élargissement, pente 10°, larg. 24', long. 1000'—Widen- ing, grade 10°, width 24', lgt. 1000'.	
Route St-Tite-La Tuque. Le Vassal.	Chemin tortueux, plusieurs mauvaises côtes—Crooked road, many bad curves....	Redressement et courbe régulière, long. 2.25 m. Straightening and regular curve, lgt. 2.25 m.	
Route St-Tite-La Tuque. Crique Beauce.....	3 courbes, pont dangereux, mauvaise côte—3 curves, dangerous bridge, bad hill.	Redressement, côte avec pen- te de 7°, long. 1800' — Straightening, hill with 7° grade, lgt. 1800'	
L'ISLET			
St-Aubert	Édouard Caron-St-Jean-Port-Joli....	Courbes très prononcées — Very sharp curves.....	Courbe à grand rayon, 1500' —Large radius curve 1500'.
Ashford, c. (t)	Édouard Caron-St-Jean-Port-Joli....	Courbes très prononcées — chemin étroit—Very sharp curves, narrow road.....	Courbe de 2000' de rayon, élargissement, 8000'—Large radius curve, 2000'; wi- dening, 8000'.
Ste-Perpétue.....	Chemin Taché Est—Taché road, east part.....	Chemin très étroit—Very nar- row road.....	Élargissement, 5000'—Widen- ing, 5000'

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
L'ISLET (suite—con.)			
St-Pamphile	Rang Gagnon—Gagnon Range road . .	Chemin très étroit—Very narrow road	Elargissement, 5200'—Widening, 5200'.
Tourville.	Route John.	Chemin très étroit—Very narrow road	Elargissement, 1200'—Widening, 1200'.
Arago, c. (t)	Chemin Taché est—Taché road, east part.	Chemin très étroit—Very narrow road.	Elargissement, 8000'—Widening, 8000'.
St-Cyrille.	Chemin Lessard est—Lessard road, east part	Chemin très étroit—Very narrow road.	Elargissement, 6000'—Widening, 6000'.
Ste-Louise.	Rang St-Joseph—St. Joseph Range road	Chemin très étroit—Very narrow road.	Elargissement, 3500'—Widening, 3500'.
MATAPÉDIA			
St-Benoît-Joseph-Labre	Tour de la Gaspésie.	4 courbes dont 2 très prononcées—4 curves, two of which are very sharp.	Redressement de 1400', sans courbe—Straightening of 1400', without curve.
Lac-au-Saumon, v.	Tour de la Gaspésie.	3 courbes dont une très prononcée—3 curves, one of which is very sharp.	Redressement de 1900' avec courbe de 1637' de rayon—Straightening of 1900' with long radius curve, 1637'.
MÉGANTIC			
Irlande-Sud, c. (t).	Black-Lake-St-Pierre-les-Becquets . . .	Un angle droit et un angle aigu—One right angle and one sharp angle.	Une courbe simple de 1637' de rayon—One large radius curve, 1600'.

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
MÉGANTIC (suite—con.)			
Black Lake, v.....	Montréal-Sherbrooke-Thetford-Mines- Québec.....	Chemin sinueux, mauvais profil—Winding road, defective profile.....	Correction d'alignement et profil—Correction of alignment and profile.
St-Joseph-de-Coleraine..	Montréal-Sherbrooke-Thetford-Mines-Chemin sinueux, mauvais profil—Winding road, defective profile.....	.....	Correction d'alignement et profil—Correction of alignment and profile.
QUÉBEC			
Beauport, ville (town) . . .	Rue St-Cléophas sud—St. Cléophas South Street.....	Angle droit—Right angle.....	800' de défrichement et déblai, courbe de 50' de rayon —Clearing on 800', 50' radius curve.
St-Gérard-Magella, p . . .	Route des 40 arpents—10 Arpents road	Chemin sinueux, mauvais profil—Winding road, defective profile.....	Amélioration d'alignement — Alignment improved.
ROBERVAL			
Chambord, p	Québec-Chicoutimi-Tour-du-lac-St- Jean-Québec.	Courbe prononcée, 800' — Sharp curve, 800'.....	Courbe à grand rayon, 520.9', long. 920.8'—Large radius curve, 520.9', lgt. 920.8'.
Chambord, p	Route Lac Bouchette	Angle droit, chemin étroit— Right angle, narrow road..	Élargissement de courbe à petit rayon—Widening and small radius curve.

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.)			
Chambord, p.....	Route du lac Bouchette.....	Chemin tortueux — Crooked road.....	Amélioration de l'alignement —Alignment improved.
St-François-S.....	Route du lac Bouchette.....	Angle droit—Right angle....	Courbe à petit rayon—Small radius curve.
Lac Bouchette	Route du lac Bouchette.....	Chemin tortueux — Crooked road.....	Amélioration d'alignement — Alignment improved.
Roberval, p.....	Route Roberval.....	Angle droit—Right angle....	Courbe à petit rayon—Small radius curve.
Roberval, p.....	Route Roberval.....	Chemin tortueux— Crooked road.....	Amélioration de l'alignement —Improvement of alignment.
Normandin.....	Québec-Chicoutimi-Tour-du-lac-St-Jean-Québec.....	Courbe masquée—Blind curve.....	Déplacement de bâisse — Building removed.
Ste-Jeanne-d'Arc.....	Québec-Chicoutimi-Tour-du-lac-St-Jean-Québec.....	Dos d'ânes obstruant la visibilité—Hog-back.....	Abaissement de côtes—Leveling of hills.
Ste-Hedwidge.....	Route Roberval.....	Chemin tortueux — Crooked road.....	Amélioration de l'alignement —Alignment improved.

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
ROUVILLE			
St-Paul, p.....	Rang Elmire—Elmire Range Road . .	Courbe masquée à l'intersection du petit Rang l'Espérance, long. 400' — Blind curve at the intersection of Petit Rang l'Espérance, lgt. 400'.	Élargissement, minage de 200 v. c. de roc, amélioration de 2 courbes, long. 500'— Widening, blasting of 200 sq. y. of rock, improvement of 2 curves, lgt. 500'.
ST-JEAN			
St-Jean.....	Montréal-St-Jean-Cantic.....	Chemin tortueux — Crooked road	Élargissement à 50' et amélioration d'alignement — Widening to 50' and improvement of alignment.
N.-D. du Mont-Carmel..		Mauvais alignement à l'approche d'une traverse à niveau—Bad alignment near a railroad level crossing . .	Courbe de 4° et surélévation de chaque côté de la traverse pour améliorer la visibilité — 4° curve and raising of the road on each side of the level crossing to improve visibility.
TÉMISCAMINGUE			
Rouyn, c. (t).....	Rouyn-Granada.....	Chemin étroit, 4 m.—Narrow road 4 m.	Élargissement et amélioration de la surface, 4 m.—Widening and improvement of the surface of the road.

TERREBONNE

St-Ls-de-Terrebonne, p... Lachute-Charlemagne, via Oka..... Angles droits—Right angles.. Courbe à rayon de 500' et de 1000' long. 1500'—500' and 1000' radius curves, length 1500'.

WOLFE

Disraeli..... Montréal-Sherbrooke-Thetford Mines- 2 courbes masquées — 2 blind Québec..... curves..... Redressement, courbes à grand rayon, long. 2000'.— Straightening, large radius curve, length 2000'.

SOMMAIRE—SUMMARY

- 68 Angles droits, aigus, et courbes prononcées supprimés par des redressements ou par des courbes à longs rayons.
Right and sharp angles and sharp curves eliminated by straightening or by long radius curves.
- 11 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.
- 8 Côtes dangereuses améliorées.
Dangerous hills improved.
- 31 Chemins trop étroits élargis.
Narrow roads widened.
- 2 Chemins sujets à l'inondation rehaussés.
Roads washed-out raised by stone fill.
- 20 Améliorations de profils.
Improvement of profiles.

140

Ces diverses améliorations comportent une longueur totale de.....	47.32 milles
These various improvements form together a length of.....	47.32 miles



ROUTE 19—TROIS-RIVIÈRES—LA TUQUE

Nouveau chemin Shawinigan Falls—Grand'Mère.
Travaux de secours contre le chômage. Hiver de
1933-34.

New road between Shawinigan Falls and Grand'Mère.
Unemployment relief works. Winter of 1933-34.



Route 19. Longeant la rivière St-Maurice.

Highway No. 19. Along St. Maurice River.

CHAPITRE XI

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 1934.

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

Les longueurs sont en milles.

CHAPTER XI

CONSTRUCTION ON MAIN HIGHWAYS

List of construction works done on the Main Trunk Highways of the Province during the season of 1934, under the direct control of the Roads Department.

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

The lengths are in miles.

COMTÉ COUNTY	ROUTE et MUNICIPALITÉ HIGHWAY and MUNICIPALITY	Nature des travaux — Nature of the works	Longueur terminée — Length completed	En cons- truction
				Under con- struction

4.—MONTREAL-TROUT RIVER (à MALONE, N. Y.)

JACQUES-CARTIER Lasalle, ville.....Beton—Concrete 1.27

5.—ROUTE JOSEPH-ÉDOUARD-PERRAULT (QUÉBEC-VICTORIA-VILLE-SHERBROOKE-ROCK ISLAND)

SHERBROOKE.....Ascot.....	Gravier—Gravel	....	0.05
Compton, c, (t).....	Béton—Concrete	1.19	....

8a—GRENVILLE-HAWKESBURY (TRANS-CANADA)

ARGENTEUIL.....Grenville, c, (t).....	Gravier—Gravel	....	0.97
Grenville, v.....	Gravier—Gravel	....	0.95

15.—QUÉBEC-CHICOUTIMI-TOUR DU LAC ST-JEAN-QUÉBEC

LAC-ST JEAN.....Parc des Laurentides.....	Gravier—Gravel	5.30	....
Embranchement de St Jérôme.....	Gravier—Gravel	2.50	....

16.—BAIE-ST-PAUL-TADOUSSAC-PORTNEUF

SAGUENAY.....Sacré Cœur-de-Jésus, p.....	Gravier—Gravel	3.25	1.00
St-Paul-du-Nord.....	Gravier—Gravel	3.00	11.25

17.—MONTRÉAL-POINTE-FORTUNE

VAUDREUIL.....St-Michel-de-Vaudreuil....	Béton bitumineux Bitum. concrete	0.23
--	-------------------------------------	------	------

COMTÉ COUNTY	ROUTE et MUNICIPALITÉ HIGHWAY and MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En cons- truction Under con- struction
19.—TROIS-RIVIÈRES-GRAND'MÈRE-LA-TUQUE				
ST-MAURICE.	Ste-Flore, p.....	Gravier—Gravel	....	2.00
LAVIOLETTE.....	Rte St-Tite-La Tuque.....	Gravier—Gravel.	12.00	....
20.—VICTORIAVILLE-DRUMMONDVILLE-ST-HYACINTHE-MONTRÉAL				
ST-HYACINTHE. . . N.-D.-St-Hyacinthe, p.....	Gravier—Gravel	....	1.30	
Ste-Madeleine, p.....	Gravier—Gravel	....	3.92	
24.—ST-PAMPHILE-ST-GEORGES-MÉGANTIC				
L'ISLET.....	Casgrain-Leverrier, c, (t) ..	Gravier—Gravel	0.19	0.94
27.—ROUTE NICOL (EAST ANGUS-COOKSHIRE-BEECHER FALLS)				
COMPTON.....	Hereford, c.....	Gravier—Gravel	....	0.97
30.—LACHUTE-STE-AGATHE-DES-MONTS-ST-DONAT				
TERREBONNE.....	Ste-Agathe, p.....	Gravier—Gravel	0.50	....
Doncaster, c, (t).....	Gravier—Gravel	0.30	....
31.—LACHUTE-ST-JOVITE-ST-RÉMI-MONTÉBELLO				
PAPINEAU.....	St-André-Avelin, p.....	Gravier—Gravel	1.64	....
35.—MASSON-BUCKINGHAM-MONT-LAURIER-STE-ANNE-DU-LAC				
LABELLE.....	Robertson & Pope, c, (t) ..	Gravier—Gravel	0.35	....
	Wabassee, Dudley & Bou-			
	thillier, c, (t) P. N. Est..	Gravier—Gravel	1.25	1.92
	Wabassee, Dudley & Bou-			
	thillier, c, (t).....	Gravier—Gravel	1.00	3.12
46.—MACAMIC-ROUYN-VILLE-MARIE-TEMISCAMING				
TÉMISCAMINGUE. .	Tabaret, c, (t).....	Gravier—Gravel	....	6.00
	Mazenod, c, (t).....	Gravier—Gravel	....	4.00
49.—BLACK LAKE-ST-PIERRE-LES-BECQUETS				
MÉGANTIC.	Notre-Dame-de-Lourdes, p	Gravier—Gravel	....	0.19

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-GRAINDE-BAIE

CHARLEVOIX.....	St-Urbain, p....	Gravier—Gravel.	4.77	....
	Parc National.....	Gravier—Gravel	17.42	....

CHICOUTIMI.....	Ferland, c, (t).....	Gravier—Gravel	5.00	2.00
	Boileau, c, (t).....	Gravier—Gravel	5.80	3.70

ST-MICHEL-DES-SAINTS-ST-DONAT

MONTCALM.....	Lussier, c, (t).....	Gravier—Gravel	17.00
---------------	----------------------	----------------	------	-------

JOLIETTE.....	St-Michel-des-Saints-St- Donat.....	Gravier—Gravel	8.45
---------------	--	----------------	------	------

MONT-LAURIER-SENNETERRE

ABITIBI.....	Pascalis-Louvicourt, c, (t).	Gravier—Gravel	27.00
--------------	------------------------------	----------------	------	-------

SOMMAIRE PAR ROUTE**SUMMARY PER HIGHWAY**

ROUTE SOMMAIRE PAR ROUTE		Highway Summary per Highway		
		Longueur en miles Length in miles	Longueur terminée Length completed	Longueur en construction Length under construction
4.—MONTRÉAL-TROUT-RIVER (à MALONE N. Y.)....		1.27		.....
5.—ROUTE JOSEPH-ÉDOUARD-PERRAULT (QUÉBEC-VICTORIAVILLE-SHERBROOKE-ROCK ISLAND)....		1.19		0.05
8A.—GRENVILLE-HAWKESBURY (TRANS-CANADA)....		.....		1.82
15.—QUÉBEC-CHICOUTIMI-TOUR DU LAC ST-JEAN-QUÉBEC.....		7.80		.....
16.—BAIE-ST-PAUL-TADOUSSAC-PORTNEUF.....		6.25		12.25
17.—MONTRÉAL-POINTE-FORTUNE.....		0.23		.....
19.—TROIS-RIVIÈRES-GRAND'MÉRE-LA-TUQUE.....		12.00		2.00
20.—VICTORIAVILLE-DRUMMONDVILLE-ST-HYACINTHE-MONTRÉAL.....		.....		5.22
24.—ST-PAMPHILE-ST-GEORGES-MÉGANTIC.....		0.19		0.94
27.—ROUTE NICOL (EAST ANGUS-COOHSHIRE-BEECHER FALLS).....		.....		0.97
30.—LACHUTE STE AGATHE DES MONT-S-ST-DONAT....		0.85		.....
31.—LACHUTE-ST-JOVITE-ST-RÉMI-MONTÉBELLO.....		1.64		.....
35.—MASSON-BUCKINGHAM-MONT LAURIER-STE-ANNE DU LAC.....		5.20		10.08
46.—MACAMIC-ROUYN-VILLE-MARIE-TÉMISCAMING.....		.....		10.00
49.—BLACK LAKE-ST-PIERRE LES BECQUETS-ST-URBAIN-GRADE-BAIE.....		32.99		5.70
ST-MICHEL-DES-SAINTS-ST-DONAT.....		.....		25.45
MONT-LAURIER-MANIWAKI-SENNETERRE.....		.....		27.00
TOTAL		69.61		101.67

SOMMAIRE PAR GENRE DE PAVAGE**SUMMARY PER TYPE OF PAVEMENT**

Pavement Summary per Type of Pavement	Type of Pavement Summary per Type of Pavement	Length in miles
Gravier—Gravel.....		66.92
Béton bitumineux—Bituminous concrete.....		0.23
Béton—Concrete.....		2.46
TOTAL		69 61 { milles miles
		101.67 { milles miles

CHAPITRE XII

CONSTRUCTION DES CHEMINS MUNICIPAUX

Liste des travaux de construction exécutés en 1934.

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

Les longueurs sont en milles.

CHAPTER XII

CONSTRUCTION OF MUNICIPAL ROADS

List of construction works done in 1934.

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

The lengths are in miles.

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En construction Under construction	
				Under construction	Under construction
ABITIBI.....	<i>Chemins de Mines</i>				
	Pascalis, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.74		....
	Louvicourt & Pascalis, c. (t).....	Gravier—Gravel	....		4.35
	LaMotte, Varsan & Du- buisson, c. (t).....	Gravier—Gravel	....		30.31
	Dubuisson & Bourlamaque, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.80		6.17
	Malartic & Fournière, c. (t).....	Gravier—Gravel	9.40		....
	Cadillac & Bousquet, c. (t).	Gravier—Gravel	11.37		....
	Palmarolle & Duparquet, c. (t).....	Gravier—Gravel	10.22		....
	Bousquet, c. (t).....	Gravier—Gravel	....		1.03
ARTHABASKA.....	Chénier, c. (t).....	Gravier—Gravel	....		0.90
	Chester-Est, c. (t).....	Gravier—Gravel	....		1.00
	Chester-Nord, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.92		....
	Chester-Ouest, c. (t).....	Gravier—Gravel	....		1.50
	Daveluyville, v.....	Gravier—Gravel	0.31		....
	Princeville, v.....	Gravier—Gravel	....		0.72
	St-Albert de Warwick, p.	Gravier—Gravel	....		0.73
	St Christophe, p.....	Gravier—Gravel	....		0.37
	St Norbert, p.....	Gravier—Gravel	....		0.50
	St Rémi de Jingwick, p.	Gravier—Gravel	....		2.50
	St Rosaire, p.....	Gravier—Gravel	3.16		....
	St Valère, p.....	Gravier—Gravel	....		2.00
	Ste Anne du Sault, p.....	Gravier—Gravel	1.00		1.00
	Ste Clotilde-de-Horton, p.	Gravier—Gravel	....		2.00
	Ste-Séraphine, p.....	Gravier—Gravel	....		1.23

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur terminée Length completed	En construc- tion Under con- struction
ARTHABASKA.....	Ste-Victoire-d'Arthabaska, p..... Tingwick..... Warwick, c. (t).....	Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel	.... .... ....	0.84 1.00 1.56
BAGOT.....	St-Dominique, v..... St-Ephrem-d'Upton, p. Ste-Hélène, p..... St-Hughes, p..... St-Nazaire-d'Acton, p..... Ste-Pie, p..... St-Simon, p.....	Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel	.... 0.46 1.58 2.06 0.69 4.01 0.19	0.11 1.11 1.58 0.82 3.09
BEAUCE.....	St-Pierre-de-Broughton, p. St-Elzéar, p..... Ste-Marie, p..... St-Joseph, v..... St-Ephrem-de-Tring, p..... St-Victor-de-Tring, p..... St-Jules, p..... St-Philibert, p..... Aubert-Gallion..... St-Benoît-Labre, p..... St-Frédéric, p..... St-Séverin, p..... Sacré-Cœur-de-Jésus, p..... St-Joseph, p..... L'Enfant-Jésus, p.....	Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel	0.33 0.50 0.35 0.26 0.42 0.37 0.23 0.36 0.52 1.17 0.75 0.22 0.52 0.28 ....	.... 0.04 0.04 0.08 0.05 0.14 1.10
BEAUHARNOIS....	Lac-St-Louis, v.....	Macadam	0.83	....
BELLECHASSE....	St-Gervais, p..... St-Lazare, p..... St-Damien, p..... N.-D.-de-Buckland, p..... St-Cajetan-d'Armagh, p..... St-Philémon, p..... St-Magloire, p..... Ste-Sabine, p..... Honfleur, p..... St-Nérée, p.....	Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel	0.35 0.75 1.50 0.60 1.07 1.20 1.50 1.67 0.81	0.30 1.50 0.75 2.00 0.71 0.40 0.41 0.47 0.51 0.33
BERTHIER.....	Berthier, p..... St-Charles-de-Mandeville, p..... St-Cuthbert, p..... St-Damien, p.....	Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel	0.70 2.21 1.60	0.10 2.25



ROUTE 5—QUÉBEC—SHERBROOKE

Tapis bitumineux posé en 1934. Canton de Brompton.

Low cost bituminous pavement laid in 1934. Township of Brompton.



ROUTE 5—QUÉBEC—SHERBROOKE

Tapis bitumineux posé en 1934 près de Bromptonville.

Low cost bituminous pavement laid in 1934 near Bromptonville.

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
BERTHIER	St-Gabriel-de-Brandon, p.	Gravier—Gravel	1.58	....
	St-Michel-des-Saints, p.	Gravier—Gravel	0.85	....
	St-Norbert, p.	Gravier—Gravel	1.34	....
	St-Zénon, p.	Gravier—Gravel	0.45	0.40
	Lavaltrie, p.	Gravier—Gravel	....	0.90
BONAVENTURE	Hope, c. (t)	Gravier—Gravel	3.20	....
	Maria, c. (r)	Gravier—Gravel	2.50	1.17
	New Richmond, c. (t)	Gravier—Gravel	2.32	....
	Paspébiac, c. (t)	Gravier—Gravel	3.15	....
	St Alexis-de-Matapédia, p.	Gravier—Gravel	4.37	....
	St-François-d'Assise, p.	Gravier—Gravel	0.80	....
	St-Jean-l'Evangéliste, p.	Gravier—Gravel	0.85	....
BROME	Adamsville, v.	Gravier—Gravel	0.16	....
	Bolton-Est, c. (t)	Gravier—Gravel	0.95	....
	Bolton-Ouest, c. (t)	Gravier—Gravel	0.46	....
	Eastman, v.	Gravier—Gravel	0.15	....
	Foster, v.	Gravier—Gravel	0.21	....
	Farnham-Est, c. (t)	Gravier—Gravel	0.86	....
	Potton, c. (t)	Gravier—Gravel	1.08	....
	Sutton, c. (t)	Gravier—Gravel	1.00	....
CHAMPLAIN	Ste-Marthe-du-Cap, p.	Gravier—Gravel	2.00	....
	La Visitation - de - Cham- plain, p.	Gravier—Gravel	1.43	....
	St-Luc, p.	Gravier—Gravel	1.26	....
	St-Maurice, p.	Gravier—Gravel	1.24	2.53
	St-Louis-de-France, p.	Gravier—Gravel	2.01	....
	St-Stanislas, p.	Gravier—Gravel	1.70	3.50
	Ste-Anne-de-la-Pérade, p.	Gravier—Gravel	....	1.05
	St-Prosper, p.	Gravier—Gravel	....	3.09
	St-François-Xavier-de-la- Petite-Rivière, p.	Gravier—Gravel	1.57	....
CHARLEVOIX	Rivière-du-Gouffre, p.	Gravier—Gravel	....	0.20
	St-Irénee	Gravier—Gravel	0.44	....
	Ste-Agnès, p.	Gravier—Gravel	0.15	....
	St-Siméon, p.	Gravier—Gravel	0.47	....
	St-Fidèle, p.	Gravier—Gravel	0.38	....
	St - Louis - de - l'Isle - aux - Coudres, p.	Gravier—Gravel	....	1.13
	St-Hilarion, p.	Gravier—Gravel	0.47	....
	Les Eboulements	Gravier—Gravel	1.68	....
	Dumas, c. (t)	Gravier—Gravel	0.80	....
CHICOUTIMI	St-Jean, c. (t)	Gravier—Gravel	1.20	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux terminée Nature of the works	Longueur Length completed	En cons- truction Under con- struction
CHICOUTIMI.....	Chicoutimi, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	0.50
	Larouche, p.....	Gravier—Gravel	....	3.90
	Tremblay, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.90	....
	Arvida, Cité (t).....	Gravier—Gravel	2.10	....
	Kénogami, Cité (t).....	Gravier—Gravel	0.70	....
COMPTON.....	Bury.....	Gravier—Gravel	0.54	....
	Clifton, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.33	....
	Ditton, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.15	....
	Eaton.....	Gravier—Gravel	1.18	....
	Emberton, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.22	....
	Lingwick, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.59	....
	Newport, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.48	....
	Ste-Edwidge-de-Clifton, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.24	....
	St-Herménégilde.....	Gravier—Gravel	0.50	....
	St - Isidore - d'Auckland, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.41	....
	Westbury, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.21	....
DEUX-MONTAGNES	St-Placide, p.....	Gravier—Gravel	0.69	....
	St-Hermas, p.....	Gravier—Gravel	1.25	....
	St-Colomban.....	Gravier—Gravel	....	1.00
DORCHESTER.....	Louis-Joliette.....	Gravier—Gravel	....	0.67
	St-Anselme, p.....	Gravier—Gravel	0.60	....
	Ste-Aurélie.....	Gravier—Gravel	....	0.50
	St-Benjamin, p.....	Gravier—Gravel	....	0.49
	St-Bernard, p.....	Gravier—Gravel	0.37	....
	Ste-Claire, p.....	Gravier—Gravel	0.17	....
	St-Cyprien, p.....	Gravier—Gravel	....	0.61
	St-Édouard-de-Frampton, p.....	Gravier—Gravel	0.61	0.07
	Ste-Hénédine, p.....	Gravier—Gravel	0.56	....
	St-Isidore, p.....	Gravier—Gravel	0.34	....
	Ste-Justine, p.....	Gravier—Gravel	....	0.28
	St-Luc, p.....	Gravier—Gravel	0.47	....
	St-Malachie, p.....	Gravier—Gravel	0.24	0.04
	Ste-Marguerite, p.....	Gravier—Gravel	1.09	....
	St Nazaire, p.....	Gravier—Gravel	0.37	....
	St Odilon de Crambourne, p.....	Gravier—Gravel	1.95	....
	Ste Rose-de-Watford, p.....	Gravier—Gravel	....	0.61
DRUMMOND.....	Durham, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.25	....
	Durham-Sud, p.....	Gravier—Gravel	2.22	....
	Grantham, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.24	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux terminée Nature of the works	Longueur Length comp eted	En construc- tion
				Under con- struction
DRUMMOND.....	Kingsey, c. (t).....	Gravier—Gravel	4.23	....
	Kingsey-Falls, p.....	Gravier—Gravel	0.47	....
	L'Avenir, v.....	Gravier—Gravel	....	0.72
	Notre-Dame-du-Bon-Con- seil, p.....	Gravier—Gravel	0.32	....
	St-Germain-de-Grantham, p.....	Gravier—Gravel	1.00	0.50
	Ste-Majorique - de - Gran- tham, p.....	Gravier—Gravel	0.32	....
	St-Joseph, v.....	Gravier—Gravel	0.84	....
	Wendover & Simpson, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.61	1.17
	Wickham, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.40	....
FRONTENAC.....	Marston-Sud, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.74	....
	Chesham, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.53	0.39
	St-Léon-de-Marston, p.....	Gravier—Gravel	0.77	0.59
	St-Évariste-de-Forsyth, p.....	Gravier—Gravel	0.53	....
	St-Méthode-d'Adstock, p.....	Gravier—Gravel	0.29	1.73
	Lambton, p.....	Gravier—Gravel	0.19	....
	Marston, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.43	....
GASPÉ-NORD.....	St-Norbert-du-Cap-Chat, p.....	Gravier—Gravel	1.36	0.66
	Ste-Anne-des-Monts, p.....	Gravier—Gravel	1.00	4.56
	St-Maxime-de-Mont-Louis, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.56	0.78
	Cloridorme, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	2.20
	St-Maurice-de-l'Echourie, p.....	Gravier—Gravel	....	1.28
GASPÉ-SUD.....	Rivière-au-Renard, p.....	Gravier—Gravel	0.29	1.02
	L'Anse-au-Griffon, p.....	Gravier—Gravel	1.14	0.72
	St-Alban-Cap-des-Rosiers, p.....	Gravier—Gravel	1.69	0.57
	Gaspé, v.....	Gravier—Gravel	0.55	....
	Douglas-Est, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.50	....
	Bridgeville, C.....	Gravier—Gravel	1.14	0.28
	Percé, p.....	Gravier—Gravel	....	0.06
	L'Anse-du-Cap, p.....	Gravier—Gravel	0.99	....
	Ste-Thérèse-de-Gaspé, p.....	Gravier—Gravel	....	3.01
	Grande-Rivière, v.....	Gravier—Gravel	....	0.50
	Grande Rivière-Ouest, p.....	Gravier—Gravel	1.03	0.85
	St-François-de-Pabos, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	1.52
	Newport, p.....	Gravier—Gravel	0.44	0.13
GATINEAU.....	Messine.....	Gravier—Gravel	0.52	....
	Blue Sea.....	Gravier—Gravel	0.66	0.10

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur Length terminée comp eted	En cons- truction
				Under con- struction
HULL.....	Pointe-à-Gatineau, v.....	Gravier—Gravel	0.58	....
IBERVILLE.....	St-Athanase-de-DeBleury, p.....	Gravier—Gravel	0.55	....
IBERVILLE.....	St-Grégoire-le-Grand-de- Monnoir, p.....	Gravier—Gravel	0.40	....
	Ste-Brigide, p.....	Gravier—Gravel	0.83	....
	Henryville.....	Gravier—Gravel	3.96	....
	Ste-Anne-de-Sabrevois, p..	Gravier—Gravel	0.19	....
ILES-DE-LA- MADELEINE	Grande-Entrée.....	Gravier—Gravel	0.24	0.35
	Grosse Ile.....	Gravier—Gravel	0.37	....
	Havre-Aubert.....	Gravier—Gravel	1.00	0.25
	Hayre-aux-Maisons.....	Gravier—Gravel	0.69	1.26
	L'Etang-du-Nord.....	Gravier—Gravel	2.73	1.27
JOLIETTE.....	St-Ambroise-de-Kildare, p.	Gravier—Gravel	0.47	....
	Ste-Béatrix, p.....	Gravier—Gravel	1.15	....
	St-Côme, p.....	Gravier—Gravel	1.05	....
	St-Charles-Borromée, p..	Gravier—Gravel	2.84	....
	Ste-Émeline-de-l'Énergie, p.	Gravier—Gravel	...	2.25
	St-Jean-de-Matha, p.....	Gravier—Gravel	0.90	....
	Ste-Mélanie, p.....	Gravier—Gravel	...	0.85
	St-Paul-de-Lavaltrie, p....	Gravier—Gravel	4.10	....
	Ste-Elisabeth, p.....	Gravier—Gravel	1.32	....
KAMOURASKA. .	St-Eleuthère, p.....	Gravier—Gravel	0.95	0.04
	Mont-Carmel, p.....	Gravier—Gravel	0.15	2.32
	Ste-Hélène, p.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Pacôme, p.....	Gravier—Gravel	0.38	....
	St-Onésime, p.....	Gravier—Gravel	0.20	0.50
	St-Alexandre, p.....	Gravier—Gravel	0.84	0.22
	Chabot, c. (t) (St-Athanase)	Gravier—Gravel	1.98	....
	St-Louis-de-Kamouraska, p.....	Gravier—Gravel	0.45	0.79
	St-André, p.....	Gravier—Gravel	0.19	0.21
	St-Joseph, p.....	Gravier—Gravel	0.47	2.96
	St-Pascal, p.....	Gravier—Gravel	0.68	....
	St-Pacôme, v.....	Gravier—Gravel	0.03	....
	Woodbridge, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.00	0.19
LABELLE.....	Bellerive.....	Gravier—Gravel	0.41	....
	Decarie, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.71	....
	Ferme-Neuve, v.....	Gravier—Gravel	0.21	....
	Kiamika, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.05	....
	La Macaza.....	Gravier—Gravel	1.80	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux terminée Nature of the works	Longueur Length comp eted	En cons- truction
				Under con- struction
LABELLE	Lac St-Paul.....	Gravier—Gravel	....	1.68
	La Minerve, c. (t).....	Terre — Earth	....	3.00
LAC ST-JEAN	Ste-Monique.....	Gravier—Gravel	1.37	0.28
	St-Henri-Taillon, p.....	Gravier—Gravel	....	0.37
	L'Ascension de N.-S., p.....	Gravier—Gravel	0.12	2.06
	St-Joseph-d'Alma, p.....	Gravier—Gravel	0.20	0.47
	St-Bruno, p.....	Gravier—Gravel	....	0.53
LAPRAIRIE	St-Jacques-le-Mineur.....	Gravier—Gravel	1.64	....
	St-Philippe, p.....	Gravier—Gravel	0.86	....
	Laprairie, p.....	Gravier—Gravel	1.45	....
L'ASSOMPTION	St-Joachim, p.....	Gravier—Gravel	....	1.00
	St-Lin, p.....	Gravier—Gravel	10.00	....
	L'Épiphanie, p.....	Gravier—Gravel	....	2.97
	Repentigny, p.....	Gravier—Gravel	2.20	....
LAVIOLETTE	N.-D.-de-la-Présentation			
	d'Almaville, p.....	Gravier—Gravel	2.00	1.80
	St-Théophile-du-Lac, p.....	Gravier—Gravel	....	4.59
	St-Tite, p.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	Langelier, c. (t)....	Argile-Sable—Clay-Sand	....	2.02
LÉVIS	Rivière-Boyer.....	Gravier—Gravel	1.84	....
	St-Étienne-de-Lauzon, p.....	Gravier—Gravel	....	0.52
	St-Henri, p.....	Gravier—Gravel	1.03	0.36
	St Jean-Chrysostôme, p.....	Gravier—Gravel	1.26	....
	St-Joseph-de-la-Pointe-Lé- vis, p.....	Gravier—Gravel	0.93	....
	St-Lambert-de-Lauzon, p.....	Gravier—Gravel	1.07	....
	St-Louis-de-Pintendre, p.....	Gravier—Gravel	0.89	0.15
	St-Nicolas-Sud, p.....	Gravier—Gravel	0.33	....
L'ISLET	St-Eugène, p.....	Gravier—Gravel	0.91	0.73
	St-Cyrille, p.....	Gravier—Gravel	0.47	1.20
	Casgrain & Leverrier, c. (t)	Gravier—Gravel	0.19	7.06
	St-Pamphile, p.....	Gravier—Gravel	1.34	1.70
	Ste-Perpétue, p.....	Gravier—Gravel	1.80	0.13
	Tourville, p.....	Gravier—Gravel	0.19	0.38
	Ashford, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.33	0.26
	St-Aubert, p.....	Gravier—Gravel	0.81	1.67
	Ste-Louise, p.....	Gravier—Gravel	0.89	....
LOTBINIÈRE	Deschaillons, v.....	Gravier—Gravel	....	2.17
	Issoudun, v.....	Gravier—Gravel	....	0.89

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux terminée Nature of the works	Longueur Length completed	En construc- tion Under con- struction
			0.92	0.06
LOTBINIÈRE	St-Agapit, p.....	Gravier—Gravel	0.92	0.06
	Ste-Agathe, p.....	Gravier—Gravel	...	0.18
	St-Antoine-de-Tilly, p.....	Gravier—Gravel	0.43	...
	St-Apollinaire, p.....	Gravier—Gravel	0.41	0.11
	St-Édouard, p.....	Gravier—Gravel	0.80	0.16
	St-Jacques-de-Parisville, p.	Gravier—Gravel	0.61	...
	St-Louis-de-Lotbinière, p.	Gravier—Gravel	0.40	0.70
	St-Flavien, p.....	Gravier—Gravel	0.49	0.21
	St-Gilles, p.....	Gravier—Gravel	1.28	0.36
	St-Narcisse, p.....	Gravier—Gravel	0.42	0.10
	St-Patrice-de-Beaurivage, p.	Gravier—Gravel	0.15	...
	Ste-Philomène-de-Fortier- ville, p.....	Gravier—Gravel	0.41	0.19
	St-Sylvestre, p.....	Gravier—Gravel	0.34	0.05
	Villeroy, p.....	Gravier—Gravel	0.37	1.01
MASKINONGÉ	St-Léon-le-Grand-de-Du- montier, p.....	Gravier—Gravel	3.11	...
	Maskinongé, v.....	Gravier—Gravel	0.52	...
	Maskinongé, p.....	Gravier—Gravel	2.28	...
	St-Justin, p.....	Gravier—Gravel	0.91	...
	Ste-Angèle-de-Prémont, p.	Gravier—Gravel	0.45	...
	St-Didace, p.....	Gravier—Gravel	2.00	...
	Ste-Ursule, p.....	Gravier—Gravel	1.00	...
	St-Paulin, p.....	Gravier—Gravel	1.00	...
	Hunterstown, c. (t)	Argile-Sable—Clay-Sand	1.00	...
	St-Alexis-des- Monts, p.....	Argile-Sable—Clay-Sand	0.50	...
MATANE	Baie-des-Sables C.....	Gravier—Gravel	1.87	1.04
	Dalibaire, c, (t).....	Gravier—Gravel	0.45	0.17
	St-Adelme, p.....	Gravier—Gravel	0.44	0.33
	Ste-Angèle-de-Mérici, p.	Gravier—Gravel	1.23	...
	St-Jérôme-de-Matane, p.	Gravier—Gravel	0.54	0.31
	Ste-Félicité, p.....	Gravier—Gravel	0.83	0.66
	Ste-Flavie, p.....	Gravier—Gravel	0.78	...
	St-Léandre, p.....	Gravier—Gravel	0.21	...
MATAPÉDIA	Lac Pitre.....	Gravier—Gravel	1.08	...
	St-Tharcisius.....	Gravier—Gravel	1.51	...
	Ste-Jeanne-d'Arc-Sud. .	Gravier—Gravel	1.29	...
	St-Moïse, v.....	Gravier—Gravel	0.42	...
	Ste-Marie-de-Sayabec, p.	Gravier—Gravel	0.45	...
	St-Pierre-du-Lac, p.....	Gravier—Gravel	1.04	0.15
	St-Benoît-Joseph-Labre, p.	Gravier—Gravel	0.57	0.11
	St-Léon-le-Grand.....	Gravier—Gravel	0.80	...
	St-Raphael-d'Aoberville, p.	Gravier—Gravel	0.29	0.05



ROUTE 15—TOUR DU LAC ST-JEAN
Chambord



ROUTE 5—SHERBROOKE—ROCK ISLAND
Lennoxville

Pavage du type retread

Retread pavement.

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux terminée Nature of the works	Longueur Length completed	En cons- truction
				Under con- struction
MATAPÉDIA.....	Ste-Florence-de-Beaurivage, partie-nord, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.62	....
	Ste-Jeanne-d'Arc, p.....	Gravier—Gravel	0.38	....
MÉGANTIC.....	Halifax-Nord, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.21	....
	Halifax-Sud, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.28	....
	Halifax-Sud-Ouest, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.21	....
	Irlande-Nord, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.18	0.07
	Leeds, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.19	....
	Leeds-Est, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.42	0.06
	Plessisville, v.....	Gravier—Gravel	0.17	....
	Sacré-Cœur-de-Marie, p.....	Gravier—Gravel	0.11	0.60
	Somerset-Nord, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.64	0.34
	Somerset-Sud, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.82	0.14
MISSISQUOI.....	St-Antoine-de-Pontbriand, p.....	Gravier—Gravel	0.28	....
	St-Jacques-de-Leeds, p.....	Gravier—Gravel	0.62	....
	St-Joseph-de-Coleraine, p.....	Gravier—Gravel	....	0.19
	St-Pierre-Baptiste, p.....	Gravier—Gravel	0.39	....
	Bedford, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.95	....
MONTCALM.....	Bedford, ville.....	Gravier—Gravel	0.52	....
	Dunham, c. (t).....	Gravier—Gravel	3.92	....
	N.-D.-de-Stanbridge, p.....	Gravier—Gravel	0.62	....
	St-Ignace-de-Stanbridge, p.....	Gravier—Gravel	1.87	....
	Stanbridge, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.50	....
	Stanbridge-Station.....	Gravier—Gravel	1.03	....
	St-Armand-Ouest, p.....	Gravier—Gravel	0.78	....
	St Georges-de-Clarencevil- le, v.....	Gravier—Gravel	1.50	....
	St-Pierre-de-Véronne, à Pi- ke-River, p.....	Gravier—Gravel	0.89	....
	Ste-Sabine, p.....	Gravier—Gravel	1.46	....
MONTMAGNY.....	St-Thomas-de-Foucault, p.....	Gravier—Gravel	2.05	....
	Rawdon, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	8.50
	St-Esprit, p.....	Gravier—Gravel	....	0.40
	Lussier, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	3.90
	Chertsey, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.28	2.09
	Wexford, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	1.84
	Kilkenny, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	2.20
	Wexford, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.15	1.00
	Ste-Julienne, p.....	Gravier—Gravel	....	1.10
	N.-D.-du-Rosaire, p.....	Gravier—Gravel	....	1.00
	Montminy, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	1.44
	Ste-Apolline, p.....	Gravier—Gravel	0.90	0.17
	St-Fabien-de-Panet, p.....	Gravier—Gravel	....	0.85
	Talon, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	3.00

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux terminée Nature of the works	Longueur Length completed	En cons- truction Under con- struction	
			
MONTMAGNY.....	Ste-Lucie-de-Beauregard, p Gravier—Gravel		1.60	...	
	St-Just-de-Bretenière, p... Gravier—Gravel		0.50	0.30	
	St-Pierre, Riv. du Sud, p... Gravier—Gravel		1.50	...	
	St-François, p..... Gravier—Gravel		...	1.00	
	Ste-Euphémie, p..... Gravier—Gravel		0.60	0.65	
MONTMORENCY....	St-Jean-de-Boischâtel, v... Macadam		....	0.19	
NAPIERVILLE.....	St-Édouard..... Gravier—Gravel		0.87	0.06	
	St-Patrice-de Sherrington, p..... Gravier— Gravel		1.10	0.49	
NICOLET.....	St-Édouard-de-Gentilly, p. Gravier—Gravel		...	0.37	
	Lemieux..... Gravier—Gravel		0.19	...	
	Précieux-Sang, p..... Gravier—Gravel		1.83	1.58	
	Ste-Brigitte-des-Saults, p. Gravier—Gravel		0.37	...	
	Ste-Eulalie, p..... Gravier—Gravel		...	1.03	
	Ste-Gertrude, p..... Gravier—Gravel		0.68	0.43	
	St-Grégoire, p..... Gravier—Gravel		0.53	0.65	
	St-Jean-Baptiste-de-Nico- let, p..... Gravier—Gravel		0.53	...	
	St-Léonard, p..... Gravier—Gravel		0.68	0.65	
	Ste-Marie-de-Blandford, p. Gravier—Gravel		...	0.32	
	Ste-Monique, p..... Gravier—Gravel		3.38	...	
	Ste-Perpétue, p..... Gravier—Gravel		0.51	1.55	
	St-Pierre-les Becquets, p .. Gravier—Gravel		0.69	...	
	St-Samuel, p..... Gravier—Gravel		0.19	...	
	Ste-Sophie-de-Lévrard, p. Gravier—Gravel		0.68	...	
	St-Sylvère, p Gravier—Gravel		0.23	...	
PAPINEAU.....	St-Wenceslas, v..... Gravier—Gravel		0.02	0.17	
	Buckingham-sud-est, c. (t). Gravier—Gravel		0.63	...	
	Hartwell, c. (t)..... Gravier—Gravel		2.90	...	
	Lochaber-ouest, c. (t)..... Gravier—Gravel		1.77	...	
	N.-D.-Bonsecours-Nord, p. Gravier—Gravel		1.20	...	
	Plaisance, p..... Gravier—Gravel		0.50	...	
	Ste-Angélique, p..... Gravier—Gravel		1.50	...	
	Templeton'Nord..... Gravier—Gravel		1.00	...	
	Villeneuve, c. (t)..... Gravier—Gravel		0.84	...	
PONTIAC.....	Bristol, c. (t)..... Gravier—Gravel		0.97	...	
	Leslie, Clapham & Hud- dersfield, c. (t)..... Gravier—Gravel		0.80	...	
	Ile-du-Grand-Calumet, c. (t)..... Gravier—Gravel		0.31	...	
	Mansfield & Pontefract, c. (t)..... Gravier—Gravel		0.53	...	
	Chichester, c. (t)..... Gravier—Gravel		0.65	0.15	

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux Nature of the works	Longueur completed	En construc-
				tion Under construction
PONTIAC.....	Sheen, Esher, Aberdeen & Malakoff, c. (t)..... Île-aux-Allumettes, c. (t). Île-aux-Allumettes-Est, c. (t).....	Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel	0.65 0.46 0.64	............
PORTNEUF.....	N.-D.-de-Portneuf, v..... N.-D.-de-Portneuf, p..... St-Augustin, p..... St-Basile, p..... St-Casimir, p..... St-Casimir-Est, v..... Ste-Catherine, p..... St-Marc-des-Carrières, v .. St-Raymond, p..... St-Rémi-du-Lac-aux-Sables, p..... St-Thuribe, p..... St-Ubal, p.....	Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel	.... .... 0.87 0.40 1.53 0.95 2.07 1.00	0.22 0.50 1.19 1.19 1.00 0.50
QUÉBEC.....	St-Charles-de-Charlesbourg, p..... Giffard, v..... L'Ancienne-Lorette, p..... L'Ancienne-Lorette, p..... N.-D.-des-Laurentides, p .. Stoneham, c. (t)..... St-Dustan-du-Lac-Beau- port, p..... St-Émile, p..... St-Gabriel-Est-de-Valcar- tier..... St-Gabriel-Ouest..... St-Gérard, p..... Val-Saint-Michel, ville (C).	Gravier—Gravel Gravier—Gravel Macadam Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel	.... 0.43 0.57 0.55 0.20 1.10 0.50 1.10 0.25 0.25 0.78	0.66 0.15
RICHELIEU.....	St-Robert, p..... St-Aimé, p..... St-Joseph-de-Sorel, p.....	Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel	2.51 0.98	.... 3.37
RICHMOND.....	Danville, v..... Brompton, c. (t)..... Brompton Gore..... Cleveland, c. (t)..... Melbourne, c. (t)..... Shipton, c. (t)..... Stoke, c. (t).....	Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel Gravier—Gravel	0.28 0.14 0.67 0.78 0.17 3.26 0.31	.... .... 0.08 0.09

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux terminée Nature of the works	Longueur Length completed	En cons- truction
				Under con- struction
RICHMOND	St-Claude	Gravier—Gravel	0.67	0.20
	St-Frs-X. Brompton, p.	Gravier—Gravel	1.10	....
	St-Georges-de-Windsor, p.	Gravier—Gravel	1.11	....
	Windsor, c. (t)	Gravier—Gravel	1.33	....
RIMOUSKI	St-Germain-de-Rimouski, p.	Gravier—Gravel	1.50	....
	St-Fabien, p.	Gravier—Gravel	0.25	....
	Ste-Luce-de-Lessard, p.	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Marcellin, p.	Gravier—Gravel	3.20	....
	St-Anaclet, p.	Gravier—Gravel	1.50	....
	St-Mathieu, p.	Gravier—Gravel	1.20	....
	Ste-Blandine, p.	Gravier—Gravel	1.50	....
	Rimouski, comté, (c)	Gravier—Gravel	2.25	....
	St-Valérien, p.	Gravier—Gravel	0.73	....
	Ste-Anne-de-la-Pointe, p.	Gravier—Gravel	1.10	....
RIVIÈRE-DU-LOUP	St-Antonin, p.	Gravier—Gravel	0.50	....
	St-Modeste, p.	Gravier—Gravel	1.25	....
	St-Épiphanie, p.	Gravier—Gravel	5.90	....
	St-Hubert, p.	Gravier—Gravel	8.63	....
	Hocquart, c. (t)	Gravier—Gravel	3.80	....
	St-Clément, p.	Gravier—Gravel	5.10	....
	St-Éloi, p.	Gravier—Gravel	0.50	....
	Ile-Verte, p.	Gravier—Gravel	1.00	....
	Trois-Pistoles, p.	Gravier—Gravel	1.00	....
	Bégon, c. (t)	Gravier—Gravel	2.20	....
	Ste-Françoise, p.	Gravier—Gravel	1.80	....
	N.-D.-des-Sept-Douleurs, p.	Gravier—Gravel	0.50	....
ROBERVAL	St-André	Gravier—Gravel	0.35	....
	Chambord, v.	Gravier—Gravel	....	0.14
	Chambord, p.	Gravier—Gravel	....	0.70
	St-Thomas-d'Aquin	Gravier—Gravel	....	0.26
	Lac Bouchette, v.	Gravier—Gravel	....	0.34
	St-François-de-Salles	Gravier—Gravel	....	0.47
	Ste-Hedwidge, p.	Gravier—Gravel	0.38	0.14
	Roberval, p.	Gravier—Gravel	0.04	0.27
	St-Prime, p.	Gravier—Gravel	....	0.52
	N.-D.-de-la-Doré, p.	Gravier—Gravel	0.43	0.22
	St-Méthode	Gravier—Gravel	....	0.38
	St-Thomas-Dydime, p.	Gravier—Gravel	0.19	0.19
	Girardville	Gravier—Gravel	0.15	0.15
	Albanel, c. (t)	Gravier—Gravel	0.79	0.21
	St-Stanislas	Gravier—Gravel	....	0.18
	Ste-Jeanne-d'Arc, p.	Gravier—Gravel	....	0.99

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux terminée Nature of the works	Longueur Length completed	En construc- tion Under construction
ROUVILLE.....	N.-D.-du-Bonsecours, p....	Gravier—Gravel	...	0.99
	St-Césaire, p.....	Gravier—Gravel	1.02	...
	Ste-Marie-de-Monnoir, p.	Gravier—Gravel	...	0.62
	St-Mathias, p.....	Gravier—Gravel	1.19	....
SAGUENAY.....	Sacré-Cœur-de-Jésus, p....	Gravier—Gravel	0.50	....
SHEFFORD.....	Ely-Est, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.13	...
	Ely-Nord, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.32	0.74
	Ely-Sud, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.16	....
	Ely-Ouest, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.29	....
	Granby, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.60	....
	Lawrenceville, v.....	Gravier—Gravel	0.35	....
	Roxton, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.40	2.22
	Stukely-Sud, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.18	....
	St-Alphonse-de-Granby, p.	Gravier—Gravel	0.45	....
	Ste-Cécile-de-Milton, c. (t)	Gravier—Gravel	0.30	....
	Ste-Pudentienne, p.....	Gravier—Gravel	0.63	0.13
	St-Valérien-de-Milton, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.16	....
	Valcourt, v.....	Gravier—Gravel	0.12	0.09
SHERBROOKE.....	Ascot Corner.....	Gravier—Gravel	1.20	....
	Orford, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.11	....
	St-Elie-d'Orford, p.....	Gravier—Gravel	0.68	....
STANSTEAD.....	Barnston, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.71	0.28
	Hatley, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.30	....
	Hatley, v.....	Gravier—Gravel	0.43	....
	Magog, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.37	....
	Ogden.....	Gravier—Gravel	0.59	....
	Stanstead, c. (t).....	Gravier—Gravel	0.90	....
ST-HYACINTHE.....	N.-D.-de-St-Hyacinthe, p.	Gravier—Gravel	0.02	....
	St-Damase, p.....	Gravier—Gravel	0.04	....
	Ste-Madeleine, p.....	Gravier—Gravel	1.09	....
ST-JEAN.....	St-Luc, p.....	Gravier—Gravel	0.41	....
	L'Acadie.....	Gravier—Gravel	1.35	....
	St-Valentin, p.....	Gravier—Gravel	0.70	....
	St-Bernard, p.....	Gravier—Gravel	2.39	....
ST-MAURICE.....	St-Gérard-des-Laurentides,	Gravier—Gravel	0.58	....
	St-Mathieu, p.....	Gravier—Gravel	4.19	....
	Trois-Rivières, p.....	Gravier—Gravel	6.30	....
	St-Étienne-des-Grès, p....	Gravier—Gravel	3.00	....
		Argile-Sable—Clay-Sand	3.00	....

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux terminée Nature of the works	Longueur Length complétée	En construc- tion Under con- struction
			complétée	
ST-MAURICE.....	Charette, p.....	Gravier—Gravel	3.00	0.29
	St-Sévère, p.....	Gravier—Gravel	1.03	....
	St-Barnabé, p.....	Gravier—Gravel	1.03	....
	St-Boniface, p.....	Gravier—Gravel	2.00	....
SOULANGES.....	St-Polycarpe, p.....	Gravier—Gravel	2.27	0.50
	St-Télesphore, p.....	Gravier—Gravel	0.97	....
	Ste-Claire-d'Assise, p.....	Gravier—Gravel	0.72	....
	St-Joseph-de-Soulanges, p.	Gravier—Gravel	1.65	0.80
	St-Ignace-de-Côteau-du-			
	Lac, p.....	Gravier—Gravel	....	1.00
	St-Clet, p.....	Gravier—Gravel	....	1.04
TÉMISCAMINGUE.....	St-Zotique, p.....	Gravier—Gravel	....	0.37
	Guérin, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	5.50
	Nédelec, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	2.50
	N.-D.-du-Nord, p.....	Gravier—Gravel	....	0.50
	St-Bruno-de-Guigues, p.	Gravier—Gravel	1.00	3.00
	Duhamel-Ouest.....	Gravier—Gravel	....	2.00
	St-Édouard-de-Fabre, p.	Gravier—Gravel	0.50	2.00
	St-Eugène-de-Guigues, c.			
	(t).....	Gravier—Gravel	0.70	1.00
	St-Isidore, p.....	Gravier—Gravel	2.00	2.00
TÉMISCOUATA.....	N.-D.-de-Lourdes-de-Lor-			
	rainville, p.....	Gravier—Gravel	....	0.50
	Dasserat, c. (t).....	Gravier—Gravel	4.00	....
	Rouyn, c. (t).....	Gravier—Gravel	....	6.00
	Armand, c. (t).....	Gravier—Gravel	1.00	....
	St-Louis-du-Ha!-Ha!, p.	Gravier—Gravel	1.80	....
TERREBONNE.....	St-Benoît, Abbé, p.....	Gravier—Gravel	0.90	....
	St-Pierre-d'Estcourt, p.	Gravier—Gravel	2.35	....
	Témiscouata, comté.....	Gravier—Gravel	2.50	....
	St-Jos. Rivière-Bleue, p.	Gravier—Gravel	3.70	....
	St-Louis-de-Terrebonne, p.	Gravier—Gravel	1.34	....
TERREBONNE.....	Ste-Thérèse-de-Blainville,			
	p.....	Gravier—Gravel	1.00	....
	Ste-Anne-des-Plaines, p.	Gravier—Gravel	0.86	....
	St-Janvier-de-Blainville, p.	Gravier—Gravel	1.48	0.34
	St-Jérôme-Rivière-du-Nord			
	.....	Gravier—Gravel	4.11	0.50
	Abercrombie, c. (t).....	Gravier—Gravel	2.13	1.10
	St-Sauveur, p.....	Gravier—Gravel	0.52	....
Piedmont.....	Piedmont.....	Gravier—Gravel	1.86	0.70
	Ste-Marguerite-du-Lac-			
Masson, p.....	Masson, p.....	Gravier—Gravel	0.19	0.34

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux terminée Nature of the works	Longueur Length completed	En cons- truction
				Under con- struction
TERREBONNE	St-Jean-Baptiste-de-Bélisle, v.	Gravier—Gravel	0.33	....
	Doncaster, c.	Gravier—Gravel	0.56	....
	Ivry-sur-le-Lac.	Gravier—Gravel	....	0.30
	Wolfe, c.	Gravier—Gravel	....	2.00
	DeSalaberry & Grandison, c. (t)	Gravier—Gravel	1.87	....
VAUDREUIL	Ste-Marie-de-Ste-Marthe . . .	Gravier—Gravel	0.95	....
	Ste-Justine-de-Newton, p. . .	Gravier—Gravel	0.63	....
	St-Michel-de-Vaudreuil, p. .	Gravier—Gravel	0.24	0.18
	St-Lazare, p.	Gravier—Gravel	....	1.01
	Ste-Jeanne-de-L'Ile-Perrot. . .	Gravier—Gravel	....	0.35
	Hudson Heights, v.	Gravier—Gravel	0.33	....
	Ste-Madeleine-de-Rigaud, p.	Gravier—Gravel	....	1.06
	Como, v.	Gravier—Gravel	....	0.20
VERCHÈRES	Contrecœur, v.	Argile-Sable—Clay-Sand	0.64	....
WOLFE	Beaulac, v.	Gravier—Gravel	0.08	....
	Disraeli.	Gravier—Gravel	0.31	....
	Dudswell.	Gravier—Gravel	....	1.97
	Ham-Nord, c. (t)	Gravier—Gravel	0.64	....
	Ham-Sud-Ouest, c. (t)	Gravier—Gravel	0.85	....
	N.-D.-de-Lds-de-Ham, p. . .	Gravier—Gravel	0.40	....
	Stratford, c. (t)	Gravier—Gravel	0.45	....
	St-Fortunat-de-Wolfestown p.	Gravier—Gravel	0.32	0.46
	St-Jacques-le-Majeur-de- Wolfe, p.	Gravier—Gravel	0.48	....
	St-Joseph-de-Ham-Sud, p. . .	Gravier—Gravel	0.47	....
	Weodon, c. (t)	Gravier—Gravel	0.66	....
	Wolfestown, c. (t)	Gravier—Gravel	....	0.29
	Wotton, c. (t)	Gravier—Gravel	0.36	....
YAMASKA	La Visitation de la Bienheu- reuse-Vierge-Marie, p. . .	Gravier—Gravel	0.39	0.12
	N.-D.-de-Pierreville, p. . .	Gravier—Gravel	0.58	....
	St-Bonaventure, p.	Gravier—Gravel	2.75	0.50
	St-David, p.	Gravier—Gravel	0.93	1.08
	St-Elphège, p.	Gravier—Gravel	1.25	0.85
	St-François-du-Lac, p.	Gravier—Gravel	1.33	0.34
	St-Gérard, p.	Gravier—Gravel	2.25	0.57
	St-Guillaume, p.	Gravier—Gravel	6.32	0.62

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature des travaux terminée Nature of the works	Longueur Length completed	En construc- tion
				Under con- struction
YAMASKA.....	St-Joachim, p.....	Gravier—Gravel	....	0.51
	St-Michel, p.....	Gravier—Gravel	0.18	1.74
	St-Pie-de-Guire, p.....	Gravier—Gravel	2.03	....
	St-Thomas-Pierreville, p...	Gravier—Gravel	0.39	0.39
	St-Zéphirin, p.....	Gravier—Gravel	1.27	....

RÉSUMÉ — SUMMARY

COMTÉ — COUNTY	Longueur terminée	Longueur en construction
	Length completed	Length under construction
ABITIBI.	37.53	48.18
ARTHABASKA.	5.39	17.85
BAGOT.	8.99	6.71
BEAUCE.	6.28	1.45
BEAUSHARNOIS.	0.83	....
BELLECHASSE.	9.45	7.38
BERTHIER.	8.73	3.65
BONAVVENTURE.	17.19	1.17
BROME.	4.87	0.19
CHAMPLAIN.	9.64	10.17
CHARLEVOIX.	5.16	1.33
CHICOUTIMI.	8.70	4.40
COMPTON.	4.85	....
DEUX-MONTAGNES.	1.94	1.00
DORCHESTER.	6.77	3.17
DRUMMOND.	12.90	2.39
FRONTENAC.	3.48	2.71
GASPÉ-NORD.	2.92	9.48
GASPÉ-SUD.	8.77	8.66
GATINEAU.	1.18	0.10
HULL.	0.58	....
IBERVILLE.	5.93	....
ILES-DE-LA-MADELEINE.	5.03	3.13
JOLIETTE.	11.83	3.10
KAMOURASKA.	8.33	7.23
LABELLE.	6.18	4.68
LAC ST-JEAN.	1.69	3.71
LAPRAIRIE.	3.95	....
L'ASSOMPTION.	12.20	3.97
LAVIOLETTE.	3.00	8.41
LÉVIS.	7.35	1.03
L'ISLET.	7.93	13.13
LOTBINIERE.	7.03	6.19
MASKINONGÉ.	12.77	....
MATANE.	6.30	2.51
MATAPÉDIA.	8.45	0.31
MÉGANTIC.	4.52	1.55
MISSISQUOI.	16.09	....
MONTCALM.	0.43	21.03
MONTMAGNY.	5.00	8.41
MONTMORENCY.	....	0.19
NAPIERVILLE.	1.97	0.55
NICOLET.	10.51	6.75
PAPINEAU.	10.34	....
PONTIAC.	5.01	0.15

COMTE COUNTY	Longueur terminé Length completed	Longueur en construction Length under construction
PORTNEUF.....	6.82	5.41
QUÉBEC.....	3.60	2.94
RICHELIEU.....	3.49	3.37
RICHMOND.....	8.82	0.37
RIMOUSKI.....	14.23	.....
RIVIÈRE-DU-LOUP.....	32.18	.....
ROBERVAL.....	2.33	5.16
ROUVILLE.....	2.73	0.62
SAGUENAY.....	0.50	.....
SHEFFORD.....	4.09	3.18
SHERBROOKE.....	2.99	.....
STANSTEAD.....	5.30	0.28
ST-HYACINTHE.....	1.15	.....
ST-JEAN.....	4.85	.....
ST-MAURICE.....	24.13	0.29
SOULANGES.....	5.61	3.71
TÉMISCAMINGUE.....	8.20	25.00
TÉMISCOUATA.....	12.25	.....
TERREBONNE.....	16.25	5.28
VAUDREUIL.....	2.15	2.80
VERCHÉRES.....	0.64	.....
WOLFE.....	5.02	2.72
YAMASKA.....	19.67	6.72
 TOTAL.....	515.09 { milles miles	293.87 { milles miles

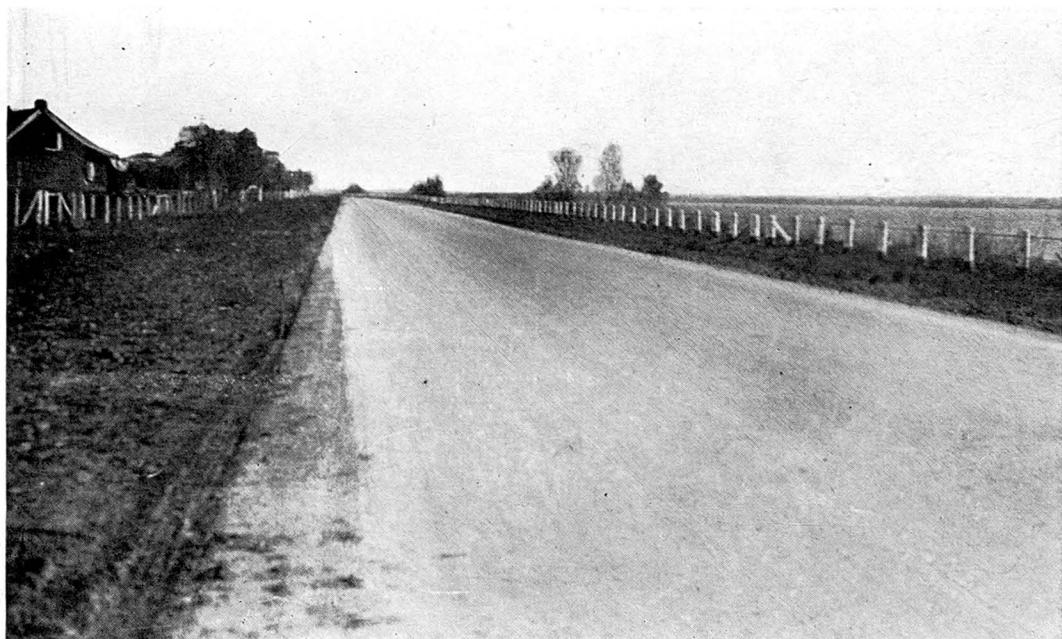
SOMMAIRE PAR GENRE DE
PAVAGESUMMARY PER TYPE OF
PAVEMENT

Longueurs en milles	Length in miles
Gravier—Gravel.....	508.55
Macadam.....	1.40
Argile & Sable—Clay & Sand.....	5.14
Ch. Terre—Earth roads.....	.....
 TOTAL.....	515.09 { milles miles
	293.87 { milles miles



Route 48. Redressement près de Joliette, supprimant deux passages à niveau.

Highway No. 48. Relocation near Joliette, eliminating two railroad level crossings.



MONTRÉAL—QUÉBEC
St-Sulpice

CHAPITRE XIII

PONTS ET PONCEAUX

Liste des ponts et ponceaux reconstruits ou réparés en 1934.

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 XIII

BRIDGES AND CULVERTS

List of bridges and culverts rebuilt or repaired during 1934.

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	Portée, hauteur et largeur
		Nature of the bridge	Span, Height and Width
ABITIBI.....	Dufresnoy, c, (t).....	Bois—Wood	24' x 8' x 40'
	Dufresnoy, c, (t).....	Bois—Wood	24' x 8' x 38'
	Destor, c, (t).....	Bois—Wood	16' x 8' x 57'
	La Reine & Demeloise....	Bois—Wood	20' x 12' x 62'
	Trécesson-Villemontel....	Bois—Wood	16' x 6' x 44'
	Trécesson-Villemontel....	Bois—Wood	16' x 8' x 75'
	Trécesson-Villemontel....	Bois—Wood	16' x 10' x 66'
	Fiedmont-Barraute.....	Bois—Wood	18' x 8' x 52'
	Pascalis, c, (t).....	Bois—Wood	20' x 18' x 190'
	Lauvicourt, c, (t).....	Bois—Wood	20' x 22' x 130'
	Varsan, c, (t).....	Bois—Wood	20' x 42' x 210'
ARTHABASKA...	Chénier.....	Bois—Wood	6' x 3' x 36'
	Chénier.....	Bois—Wood	20' x 8' x 22'
	Chester Nord.....	Bois—Wood	6' x 5' x 26'
	Maddington Falls.....	Bois—Wood	6' x 6' x 35'
	Maddington Falls.....	Tuyau tôle— Iron pipe	15" x 30'
	Maddington Falls.....	Tuyau tôle— Iron pipe	24" x 30'
	Maddington Falls.....	Tuyau tôle— Iron pipe	24" x 30'
	Stanfold, c, (t).....	Bois—Wood	8' x 32' x 26'
	Stanfold, c, (t).....	Tuyau tôle— Iron pipe	30" x 26'
	St-Chrstophe.....	Tuyau tôle— Iron pipe	48" x 12'
	St-Chrstophe.....	Tuyau tôle— Iron pipe	24" x 12'
	St-Chrstophe.....	Tuyau tôle— Iron pipe	15" x 24'

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature du pont Nature of the bridge	Portée, hauteur et largeur Span, Height and Width
ARTHABASKA...	St-Chrystophe.....	Tuyau tôle Iron pipe	15" x 24'
	St-Louis de Blandford, p.	Tuyau tôle— Iron pipe	24" x 36'
	St-Rémi de Tingwick, p.	Bois—Wood	20' x 8' x 30'
	St-Rosaire, p.....	Tuyau tôle— Iron pipe	16" x 36'
	St-Rosaire, p.....	Tuyau tôle— Iron pipe	15" x 36'
	St-Rosaire, p.....	Tuyau tôle— Iron pipe	26" x 24'
	St-Rosaire, p.....	Bois—Wood	6' x 4' x 36'
	St-Valère de Bulstrode, p.	Bois—Wood	6' x 3' x 26'
	St-Valère de Bulstrode, p.	Bois—Wood	4' x 3' x 24'
	St-Valère de Bulstrode, p.	Bois—Wood	5' x 3' x 24'
	St-Valère de Bulstrode, p.	Bois—Wood	4' x 3' x 24'
	St-Valère de Bulstrode, p.	Bois—Wood	4' x 3' x 24'
	St-Valère de Bulstrode, p.	Bois—Wood	5' x 40' x 24'
	St-Valère de Bulstrode, p.	Bois—Wood	7' x 3' x 24'
	St-Valère de Bulstrode, p.	Bois—Wood	7' x 3' x 24'
	St-Valère de Bulstrode, p.	Bois—Wood	4' x 4' x 24'
	St-Valère de Bulstrode, p.	Bois—Wood	3' x 6' x 36'
	Ste-Anne du Sault, p.....	Bois—Wood	20' x 8' x 24'
	Ste-Anne du Sault, p.....	Bois—Wood	12' x 10' x 24'
	Ste-Anne du Sault, p.....	Bois—Wood	8' x 40' x 24'
	Ste-Clotilde de Horton, p.	Bois—Wood	8' x 8' x 24'
	Ste-Clotilde de Horton, p.	Bois—Wood	6' x 5' x 24'
	Ste-Clotilde de Horton, p.	Bois—Wood	14' x 5' x 24'
BEAUCE.....	St-Joseph, p.....	Bois—Wood	10' x 8' x 28'
	Linière, c, (t).....	Béton—Concrete	10' x 6' x 57'
	Linière, c, (t).....	Béton—Concrete	12' x 3' x 40'
	Linière, c, (t).....	Béton—Concrete	4' x 3' x 40'
	Linière, c, (t).....	Béton—Concrete	4' x 4' x 52'
	St-Côme de Kennebec, p.	Caisson en bois— Wood crib	606' x 9' x 6'
BELLECHASSE.	Sainte-Sabine, p.....	Bois—Wood	6' x 3' x 20'
	Sainte-Sabine, p.....	Bois—Wood	13' x 7' x 21'
BERTHIER.....	St-Michel des Saints, p...	Bois—Wood	20' x 8' x 24'
CHARLEVOIX...	Rivière du Gouffre.....	Tuyau tôle— Iron pipe	18' x 24'
	Rivière du Gouffre.....	Tuyau tôle— Iron pipe	18' x 24'

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature du pont Nature of the bridge	Portée, hauteur et largeur Span, Height and Width
CHARLEVOIX . . .	Rivière du Gouffre	Tuyau tôle— Iron pipe	18' x 34'
	St-Urbain, p	Tuyau tôle— Iron pipe	15' x 56'
	Les Eboulements	Tuyau tôle— Iron pipe	15' x 24'
	Conseil de Comté Charlevoix Est	Tuyau tôle— Iron pipe	12" x 26'
	La Malbaie, village	Tuyau tôle — Iron pipe	15" x 28'
DEUX-MONTAGNES	St-Placide, p	Bois—Wood	7' x 6' x 24'
DORCHESTER . . .	St-Édouard de Frampton, p	Béton—Concrete	15' x 5' x 27'
	St-Louis de Gonzague	Bois—Wood	20' x 5' x 17'
GASPÉ-SUD	Percé, p	Bois—Wood	8' x 8' x 60'
GATINEAU	Hull Ouest, c, (t)	Tôle ondulée— Iron pipe	15" x 40'
	Eardley, c, (t)	Tôle ondulée— Iron pipe	30" x 60'
	Montcerf, c, (t)	Tôle ondulée— Iron pipe	24" x 30'
HULL	Pointe Gatineau	Bois—Wood	20' x 18' x 24'
KAMOURASKA	St-Pascal, p	Béton—Concrete	40' x 14' x 45'
LABELLE	Clyde, c, (t) (1)	Tuyau tôle— Iron pipe	15" x 30'
	Joly, c, (t) (1)	Tuyau tôle— Iron pipe	15" x 30'
	Labelle, village (1)	Tuyau tôle— Iron pipe	15" x 30'
	Val Barrette, village . . . (1)	Tuyau tôle— Iron pipe	15" x 28'
	Campbell, c, (t) (4)	Tuyau tôle— Iron pipe	15" x 30'
	Campbell, c, (t) (1)	Bois—Wood	22' x 5' x 24'
	Robertson & Pope, c, (t)	Tuyau tôle— Iron pipe	15" x 30'
	Robertson & Pope, c, (t)	(1) Bois—Wood	(R) 106' x 20' x 16½'
	Mont-Laurier, village . . . (1)	Bois—Wood	(R) 97' x 18' x 16'
	Mont-Laurier, village . . . (1)	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
LABELLE.....	Wabassee, Dudley & Bou-thillier, c, (t), Ptie N. E.	(2) Tuyau tôle— Iron pipe	15" x 30'
	Ferme Neuve, village .	(1) Tuyau rôlé— Iron pipe	15" x 28'
	Ferme Neuve, p.....	(1) Tuyau tôle— Iron pipe	15" x 30'
	Wabassee, Dudley & Bou-thillier, CS.....	(3) Bois—Wood	24' x 24' x 30'
L'ASSOMPTION..	St-Henri de Mascouche, p.	Bois—Wood	16' x 10' x 24'
	St-Lin, p.....	Bois—Wood	8' x 6' x 28'
	L'Epiphanie, p.....	Bois—Wood	12' x 8' x 24'
	St-Roch Ouest.....	Bois—Wood	10' x 8' x 24'
LAVIOLETTE....	Rte St-Tite-La Tuque....	Bois—Wood	6' x 8' x 44'
	Rte St-Tite-La Tuque....	Bois—Wood	8' x 8' x 38'
	Rte St-Tite-La Tuque....	Bois—Wood	3' x 3' x 26'
	Rte St-Tite-La Tuque....	Bois—Wood	4' x 4' x 50'
	Rte St-Tite-La Tuque....	Bois—Wood	3' x 6' x 26'
	Rte St-Tite-La Tuque....	Bois—Wood	66' x 6' x 65'
	Rte St-Tite-La Tuque....	Bois—Wood	30' x 20'
	Rte St-Tite-La Tuque....	Bois—Wood	25' large
	Rte St-Tite-La Tuque....	Bois—Wood	25' large
	Rte St-Tite-La Tuque....	Bois—Wood	6' x 6' x 60'
	Rte St-Tite-La Tuque....	Bois—Wood	4' x 4' x 60'
	Rte St-Tite-La Tuque....	Bois—Wood	6' x 8' x 50'
	Rte St-Tite-La Tuque....	Bois—Wood	15' x 30' x 34'
	Rte St-Tite-La Tuque....	Bois—Wood	20' x 12' x 34'
	Rte St-Tite-La Tuque....	Bois—Wood	25' x 25' x 24'
L'ISLET.....	St-Jean Port Joli.....	Béton—Concrete	50' x 21' x 148'
LOTBINIÈRE....	Ste-Agathe, p.....	Bois—Wood	15' 7" x 5' 6" x 23' 0"
	St-Gilles, p.....	Bois—Wood	10' 0" x 7' 0" x 22' 0"
	St-Gilles, p.....	Bois—Wood	1' 6" x 1' 0" x 22' 0"
MASKINONGÉ ..	Riv.-du-Loup en Haut, p.	Tôle ondulée— Iron pipe	30' x 18"
	Riv.-du-Loup en Haut, p.	Bois—Wood	32' x 6' x 4'
	Maskinongé, p.....	Tôle ondulée— Iron pipe	36' x 18'
	St-Justin, p.....	Béton—Concrete	47' x 15'
	Ste-Ursule, p.....	Béton—Concrete	25' x 12"
	St-Justin, p.....	Tôle ondulée— Iron pipe	34' x 30"

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature du pont Nature of the bridge	Portée, hauteur et largeur Span, Height and Width
MONTCALM . . .	St-Jacques, p. Lussier, c, (t)	Bois—Wood Bois—Wood	15' x 5' x 20' 25' x 10' x 24'
MONTMAGNY . . .	Berthier, p.	Bois—Wood	11' x 6' x 20'
MONTMORENCY . . .	St-Jean, I. O., p. Ste-Brigitte de Laval, p. St-Jean de Boischatел L'Ange-Gardien, p. Chateau Richer. Chateau Richer. Chateau Richer. St-Tite des Caps, p.	Tuyau en fer— Iron pipe Tuyau en fer— Iron pipe	18" x 26' 18" x 20' 12" x 60' 18" x 38' 24" x 34' 18" x 26' 15" x 26' 15" x 22'
NICOLET	Ste-Eulalie. St-Jean-Bte de Nicolet Ste-Brigitte des Saults.	Béton—Concrete Bois—Wood Bois—Wood	11' x 11' x 19' 12' x 11' x 20' 10' x 19' x 20'
PONTIAC	Bryson, village. Mansfield & Pontefract, c, (t) Chapeau village.	Bois—Wood Tôle ondulée— Iron pipe Tôle ondulée— Iron pipe	6' x 2' x 26' 18" x 34' 15" x 42'
PORTNEUF	Grondines, p. Saint-Gilbert, p.	Bois—Wood Béton armé— Concrete	12' x 8' x 16' 10' x 8' x 28'
QUÉBEC	Ancienne Lorette, p. Montmorency village.	Bois—Wood Tuyau tôle— Iron pipe	75' x 34' x 20' 24" x 82'
RIV.-DU LOUP . . .	Trois-Pistoles, p.	Béton armé— Concrete	11' x 11' x 100'
SOULANGES	Ste-Claire d'Assise, p.	Bois—Wood	12' x 6' x 30'

COMTÉ COUNTY	MUNICIPALITÉ MUNICIPALITY	Nature du pont Nature of the bridge	Portée, hauteur et largeur Span, Height and Width
ST-MAURICE.	Trois-Rivières, p.....	Tôle ondulée— Iron pipe	40' x 18"
	Trois-Rivières, p.....	Béton—Concrete	25' x 12"
	Yamachiche, p.....	Tôle ondulée— Iron pipe	42' x 24"
	Ste-Flore, p.....	Béton—Concrete	32' x 12"
	Charette, p.....	Béton—concrete	30' x 18"
TERREBONNE	St-Louis de Terrebonne, p.	Béton—Concrete	5' x 5' x 32'
	De Salaberry & Grandison, c, (t).....	Bois—Wood	6' x 15' x 36'
VAUDREUIL	St-Lazare.....	Bois—Wood	8' x 8' x 30'
VERCHÈRES	Ste-Théodosie.....	Bois—Wood	6' x 5' x 24'
WOLFE	D'Israéli.....	Tuyau—Iron pipe	6' x 40'
	St-Camille, c, (t).....	Bois—Wood	16' x 6' x 20'
YAMASKA	St-Guillaume.....	Bois—Wood	10' x 6' x 20'
	St-Guillaume.....	Bois—Wood	4' x 4' x 34'
	St-Guillaume.....	Bois—Wood	6' x 5' x 30'
NOMBRE TOTAL des ponts et ponceaux construits ou réparés en 1934.....		127	TOTAL NUMBER of bridges and culverts built or repaired during 1934.....
			127

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.

The image shows the front cover of a book. The main surface is covered in marbled paper with a complex, swirling pattern in shades of green, blue, and red. A vertical strip of solid black material runs along the right edge, likely leather or cloth. In the bottom right corner, there is a white rectangular label with black text and a barcode.

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 029 766